

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 1/2 (1883)  
**Heft:** 2

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 04.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

spiegels gibt an vielen Uferstellen zu Abrutschungen Anlass, so dass auch in dieser Beziehung der Schaden grosse Dimensionen annehmen kann. Durch die Ableitungsprojecte dürfen diese Uebelstände nicht gesteigert werden. Man muss im Gegentheil Vorrichtungen anbringen, welche geneigt sind, die Hochwasser zu senken und die Minimalwasserstände so hoch zu halten, dass die Schädigungen aufhören.

Um in dieser Beziehung das Richtige festzustellen und um die Ausführung eines Ableitungsprojectes für die Bewässerung der lombardischen Hochebene möglich zu machen, hat die Regierung des Cantons Tessin eine Expertise angeordnet und als Experten den in solchen Fragen sehr erfahrenen Herrn Linthingenieur Leglér berufen. Dieser hat sein Gutachten unter oben angegebenen Titel veröffentlicht. Sein neues beachtenswerthes Werk ist kürzlich im Commissionsverlag von J. J. Bäschlin in Glarus erschienen und kann durch den Buchhandel für Fr. 6. — bezogen werden. Darin sind in leicht verständlicher Weise die gegenwärtigen Zu- und Abflussverhältnisse des Luganersees, so wie das eigenthümliche Steigen und Fallen seiner Wasserstände behandelt. Auch sind die Einrichtungen beschrieben, welche es möglich machen, verbesserte Zustände herbeizuführen und dabei gleichzeitig die gewünschten Bewässerungscanäle zu alimentiren.

Diese gelungene Arbeit, allgemein verständlich gehalten, werden Hydrotechniker um so mehr mit Befriedigung lesen, da auch an andern Seen ähnliche Fragen, deren Lösung dringend ist, grosse Schwierigkeiten bereiten.

P.

*Die electrischen Mess- und Präcisions-Instrumente*, sowie die Instrumente zum Studium der electrostatischen Electricität mit besonderer Rücksicht auf ihre Construction. Ein Leitfaden der electrischen Messkunde von *Arthur Wilke*. Mit 59 Abbildungen. 16 Bogen Octav. Geh. Preis 1 fl. 65 kr. ö. W. = 3 Mark. Eleg. geb. 2 fl. 20 kr. ö. W. = 4 M. Hartlebens Verlag Wien, Pest, Leipzig 1883.

Der vorliegende 8. Band der electrotechnischen Bibliothek bildet eine durchaus willkommene Unterstützung als Nachschlage- und Orientierungsbuch für jeden Electrotechniker, der nicht die nöthige Zeit findet, um sich in grösseren physikalischen Werken Rath über electrische Messapparate und Messmethoden zu verschaffen. Obschon so zunächst nur für den Techniker von Fach bestimmt, dürfte die Schrift doch vielleicht in physikalischen Kreisen überhaupt nicht unwillkommen sein, da die Literatur an zusammenstellenden Beschreibungen sämmtlicher in der Praxis zur Anwendung kommender electrischer Messapparate und Messmethoden, wie sie uns der Verfasser im vorliegenden Werke bietet, zur Zeit noch sehr arm ist.

Das Werk gibt in klarer, einfacher und bündiger Darstellung nach einem einleitenden Capitel über Mass und Messen überhaupt, über die electrischen Fundamentalgrössen, und nach einer allgemeinen Uebersicht über die Messmethoden eine Beschreibung der Instrumente und Messmethoden zur Bestimmung der Stromstärke, des Widerstandes und der electromotorischen Kraft, der Ladungsfähigkeit, der Constanten, der galvanischen Batterie (Widerstand und electromotorische Kraft) und der Leitungen, sowie die Fehlerbestimmungen der letztern. Dann folgt ein besonders in öconomischer Hinsicht wichtiger Abschnitt über das Verhältniss des electrischen Aufwandes zur Leistung; endlich ein Abschnitt über die statische Electricität, der die Instrumente und Methoden zur Bestimmung der electrischen Dichtigkeit beschreibt. Ein eigener Abschnitt handelt über die Aufstellung und Behandlung der electrischen Messapparate. Den Schluss bildet ein Anhangscapitel über die mit Recht immer mehr zur Geltung kommenden absoluten Masse der electrischen Grössen.

W.

## Necrologie.

† **Professor Dr. Carl Tuschmid**. Am 3. dieses Monats starb an einem mehrjährigen Gehirnleiden unser College Carl Tuschmid von Thundorf, Ct. Thurgau. Der Verstorbene wirkte nach absolvirten trefflichen Studien an der chemisch-technischen Abtheilung des eidgen. Polytechnikums von 1866—68 als Assistent und von 1870—76 zuerst als Privatdocent und später als Professor an der nämlichen Abtheilung. Während längerer Zeit war er Mitglied des engeren Ausschusses der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker. Im Jahre 1876 schied er vom Lehramt um zuerst in Eisenach und später in Glarus als Chemiker thätig zu sein. An ersterem Orte hatte er die Vertretung der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker für Deutschland übernommen. Tuschmid war ein bescheidener, äusserst liebenswürdiger Mann, der bei Allen, die ihn kannten, nur freundliche und schöne Erinnerungen zurücklassen wird.

† **Joh. Jacob Sulzer-Hirzel**. Nach kurzer Krankheit ist am 20. Juni in seinem 77. Lebensjahre einer der bedeutendsten Industriellen der Schweiz, der Begründer der weltberühmten Maschinenfabrik von Gebrüder Sulzer in Winterthur gestorben. In der Mitte der Dreissiger Jahre hatte er mit seinem schon längst gestorbenen Bruder Salomon Sulzer die Maschinenfabrik gegründet, welche er bald zu grosser Ausdehnung zu bringen vermochte. Die ersten Dampfessel bauten die Gebrüder Sulzer gegen Ende der Vierziger Jahre und die erste Dampfmaschine im Jahre 1854. Zehn Jahre später waren die Sulzer'schen Dampfmaschinen bereits als vorzügliche Motoren bekannt und beliebt.

† **Emilio di Fabris**. Am 28. Juni ist der Baumeister des Domes zu Florenz: Professor Emilio di Fabris, geboren den 28. October 1808, verschieden. Es war ihm nicht mehr vergönnt, die Vollendung seines ihn seit 20 Jahren beschäftigenden, bedeutenden Werkes, den Ausbau der marmorglänzenden Façade des Domes zu sehen. Als sein Nachfolger wird dessen langjähriger Gehülfe und Lieblingsschüler, Architect Luigi del Moro, genannt.

† **Victor Eisele**, Ingenieur, von Göppingen, welchem das in Bd. I No. 25 der „Schweiz. Bauzeitung“ aufgeführte schöne Legat von 5000 Fr. zu Gunsten der Culmann-Stiftung zu verdanken ist, wurde den 16. November 1831 geboren und, da er sich gleich dem Vater der militärischen Carrière widmen sollte, in der Cadettenschule Heilbronn erzogen.

Diese Laufbahn scheint ihm nicht zugesagt zu haben, denn im Jahre 1856 kam er nach der Schweiz und fand vorerst Anstellung bei den Bauten der Vereinigten Schweizerbahnen. Vom Jahre 1859—60 finden wir unsern verstorbenen Collegen bei den Tracéstudien Langnau-Luzern der ehemaligen Ostwestbahn; von 1860—61 als Bauführer des Unternehmers bei der neuen Bahnhofbrücke in Zürich und sodann, nachdem er 1862 bei der Firma Ott & Cie. in Bern eingetreten war u. A. bei folgenden Bauwerken: 1863 beim Umbau der alten Sihlbrücke in Zürich; 1868—70 als Sectionsingenieur der Bauunternehmung der Toggenburger-Bahn; 1871 beim Montiren der eisernen Brücken der Kaschau-Oderberger-Bahn in Ungarn. Von 1871—76 war er bei der Schweizerischen Baugesellschaft in Bern, beim Bau der Linie Biel-Sonceboz beschäftigt und von 1877—78 leitete er den Bau des grossen Stalden-Tunnels der Linie Langenthal-Wauwyl. 1877—78 brachte Collegen Eisele in seinem engern Vaterlande, Württemberg zu, wo er in Gemeinschaft mit zwei Associés den Bau einer grösseren Strecke der Bahn Stuttgart-Freudenstadt übernommen hatte und die letzten Jahre widmete er, ebenfalls als Unternehmer, dem Baue der Gotthardbahn.

Der Verstorbene zeichnete sich durch Fleiss, peinliche Pflichterfüllung und durch ein stilles und besonnenes Wesen aus; er hatte sich durch anhaltendes Studium viele Kenntnisse erworben, die ihn mit seinen reichen Erfahrungen ganz besonders zum Unternehmer geeignet machten. Gegen sich selbst war er streng, gegen Angestellte und Arbeiter aber wohlwollend und seine Hand war immer offen, wenn es galt, Thränen zu trocknen oder Unglückliche zu trösten.

Ein zuerst wenig beachtetes Unwohlsein steigerte sich, nach einer ohne Wirkung gebliebenen Badekur, zur förmlichen Krankheit, welcher die Wassersucht folgte und am 20. November 1882 erlöste ein Herzschlag den noch ungemein kräftigen Mann von seinen Leiden und Beängstigungen.

Der stille Freund ruhe im Frieden; Alle, die ihn gekannt, werden ihn im freundlichen Andenken behalten. Das Beispiel aber, das er gegeben hat, und das zugleich mit dem um die Ingenieurwissenschaften hochverdienten Namen Culmann's verknüpft ist, möge von recht vielen Collegen Nachahmung finden.

M.

## Concurrenzen.

Für ein italienisches Parlamentshaus in Rom steht, wie der „Deutschen Bauzeitung“ geschrieben wird, eine Concurrenz-Ausschreibung in Aussicht. Ein königliches Decret hat nämlich eine Commission mit dem Auftrage eingesetzt, die Wahl eines geeigneten Platzes zu treffen, auf dem sich ein neues Parlamentshaus erheben kann und zugleich das Programm zum Concourse aufzustellen. Dem Auftrage muss innerhalb des Monats Juli entsprochen werden und es sind die Projecte bis Monat November dieses Jahres einzureichen. Die Commission ist aus 2 seitens des Senatspräsidiums und 2 seitens des Kammerpräsidiums gewählten Mitgliedern, 2 vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten bestimmten Persönlichkeiten, ferner dem Sindaco von Rom und dem Präsidenten der Academie von S. Luca zusammengesetzt und wird unter dem Vorsitz

des Ministerpräsidenten tagen. Seitens der Kammer sind, so viel wir hören, die Deputirten Crispi und Sella aufgestellt worden. Bezüglich des Platzes scheint man zwischen dem Convento dei Capuccini an der Piazza Barberini und der Villa Ludovisi zu schwanken. Der Termin von 3 Monaten dürfte denn doch zu kurz gegriffen sein.

Zu der Concurrenz für Entwürfe zu einem Mustertheater, die wir in Band XVI, pag. 132 und XVII, pag. 51 der „Eisenbahn“ erwähnt haben, sind bloss 19 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht hat noch kein Urtheil gefällt.

Miscellanea.

**Personalien.** An Stelle des verstorbenen Director Sailer hat die Actionärversammlung der Schweiz. Nordostbahn Herrn Maschineningenieur C. Arbenz von Andelfingen als Mitglied der Direction gewählt. Es ist diese Wahl schon von anderer Seite in unserer letzten Nummer freudig begrüsst worden, eine Aeussderung, der wir nur vollständig beistimmen können; ist ja doch Herr Arbenz der erste Techniker, der in das Directorium der Schweiz. Nordostbahngesellschaft tritt. Herr Arbenz absolvirte die Ingenieurabtheilung des eidg. Polytechnikums im Jahre 1858; seither war er bei der Schweiz. Centralbahn und bei den Vereinigten Schweizerbahnen angestellt, seit 1872 war er Adjunct des Oberingenieurs für den Bahnbetrieb der Nordostbahn und seit 1879 Betriebschef dieser Eisenbahngesellschaft.

Die durch den Tod von Director Chéronnet vacant gewordene Stelle des Directors der Schweiz. West- und Simplonbahn wurde in interimistischer Weise durch Herrn Colomb besetzt.

Dem Oberbaurath Théophil von Hansen hat der Senat der Wiener Universität den Ehrendoctor verliehen.

Zum Generalinspector der österreichischen Eisenbahnen wurde der bisherige Oberinspector Richard Jeitelles ernannt.

Die geschäftliche Oberleitung des Baues des deutschen Reichs-

tagsgebäudes wurde neben Architect Paul Wallot dem Bauinspector Haeger in Berlin übertragen.

**Arlbergbahn.** Am 1. dieses Monates ist die erste Strecke der Arlbergbahn von Innsbruck nach Landeck eröffnet und damit das an Naturschönheiten so reiche obere Inntal dem allgemeinen Verkehre zugänglich gemacht worden. Unter den Kunstbauten dieser Strecke nimmt die 116 m lange Brücke über die Oetzthaler-Ache den ersten Rang ein. Sie hat drei Oeffnungen, wovon die mittlere 80 m und die beiden seitlichen je 18 m messen. Die Mittelöffnung ist mit einem eisernen Parabelträger überspannt.

Redaction: A. WALDNER.  
Claridenstrasse 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

In eine Maschinenfabrik in Italien wird ein Bureauchef, welcher technische Kenntnisse besitzt und der vier Hauptsprachen in Wort und Schrift mächtig ist, gesucht. (337)

Ein Techniker in eine Stickereimaschinenfabrik: Deutsche und französische Sprache notwendig, italienische erwünscht. (339)

Der Oberingenieur (Schweizer) von Canalisationsarbeiten in Russland sucht einen jungen Ingenieur als Adjuncten. Französische Sprache notwendig. (340)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

NORMALBAHNEN	Be- triebs- länge	Im Mai 1883				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 31. Mai 1883				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %
<b>Centralbahn</b>	323	376 000	508 000	884 000	2 737	+ 8 020	+ 25 + 0,9	1 461 965	2 354 855	3 816 820	11 816	+ 152 579 + 472 + 4,2			
Basler Verbindungsab.	5	3 450	17 700	21 150	4 230	- 1 131	- 226 - 5,1	11 299	80 542	91 841	18 368	+ 8 162 + 1632 + 9,8			
Aarg. Südbahn	58 <sup>1)</sup>	18 000	62 000	80 000	1 379	+ 56 466	+ 879 +175,8	80 865	294 656	375 521	6 475	+ 280 315 + 4449 +219,6			
Wohlen-Bremgarten	8	840	450	1 290	161	- 170	- 21 - 11,5	4 003	2 719	6 725	840	+ 98 + 12 + 1,5			
<b>Emmenthalbahn</b>	46	14 800	19 500	34 300	746	- 782	- 17 - 2,2	66 455	91 735	158 191	3 439	+ 4 434 + 96 + 2,9			
<b>Gotthardbahn</b>	266 <sup>2)</sup>	428 000	472 000	900 000	3 383	+ 798 636	+ 2455 +264,2	1 626 000	2 354 000	3 980 000	14 962	+ 3 592 891 +10750 +255,2			
<b>Jura-Bern-Luzernbahn</b>	351	318 000	350 500	668 500	1 905	- 787	- 2 - 0,1	1 283 740	1 537 883	2 821 623	8 039	+ 110 755 + 316 + 4,1			
Bern-Luzern-Bahn															
Bödeli-Bahn	9	4 400	3 300	7 700	856	- 2 970	- 330 - 27,8	12 199	13 121	25 320	2 813	- 5 309 - 590 - 17,3			
<b>Nordostbahn</b>	541	569 000	655 000	1 224 000	2 262	+ 60 047	+ 111 + 5,2	1 894 375	3 344 263	5 238 638	9 683	+ 262 267 + 485 + 5,3			
Zürich-Zug-Luzern	67	100 000	73 000	173 000	2 582	+ 27 549	+ 411 + 18,5	307 087	355 981	663 068	9 896	+ 130 866 + 1953 + 24,6			
Bözbergbahn	58	70 000	123 000	193 000	3 327	- 1 092	- 19 - 0,6	227 697	632 973	860 670	14 839	+ 6 923 + 119 + 0,8			
Effretikon-Hinwil	23	6 500	7 500	14 000	609	+ 336	+ 15 + 2,5	27 173	37 257	64 430	2 801	+ 1 257 + 55 + 2			
<b>Suisse Occidentale</b>	599	521 000	556 500	1 077 500	1 799	- 84 054	- 140 - 7,2	1 973 970	2 495 088	4 469 058	7 461	- 466 126 - 778 - 9,4			
Bulle-Romont	19	4 830	13 990	18 820	991	+ 20	+ 1 + 0,1	20 910	63 220	84 130	4 428	+ 4 230 + 223 + 5,3			
<b>Tössthalbahn</b>	40	14 199	10 820	25 019	-	- 1 498	- 37 - 5,6	56 353	53 292	109 645	2 741	- 8 220 - 205 - 7			
<b>Verein. Schweizerb.</b>	278	322 900	259 700	582 600	2 095	+ 8 993	+ 32 + 1,6	1 173 107	1 223 508	2 396 615	8 621	+ 86 710 + 312 + 3,8			
Toggenburgerbahn	25	17 630	8 870	26 500	1 060	+ 1 083	+ 43 + 4,2	63 644	41 861	105 505	4 220	+ 4 532 + 183 + 4,5			
Wald-Rüti	7	3 460	2 730	6 190	884	+ 136	+ 19 + 2,2	13 325	11 907	25 232	3 604	+ 185 + 26 + 0,7			
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 480	520	2 000	500	- 285	- 71 - 12,4	6 385	2 255	8 640	2 160	+ 138 + 34 + 1,6			
19 Schweizer Normalb.	2727	2 794 489	3 145 080	5 939 569	2 178	+ 868 517	+ 196 + 9,9	10 310 556	14 991 116	25 301 672	9 278	+ 4 166 737 + 963 + 9,4			
<sup>1)</sup> 1882 11 km. weniger															
<sup>2)</sup> „ 137 „															
<b>SPECIALBAHNEN</b>															
<b>Appenzeller-Bahn</b>	15	8 399	5 743	14 142	943	- 50	- 3 - 0,3	35 345	27 680	63 025	4 202	+ 4 974 + 332 + 8,6			
Arth-Rigibahn	11	10 051	1 817	11 868	1 079	+ 3 919	+ 356 + 49,2	12 145	2 519	14 664	1 333	+ 3 170 + 288 + 27,6			
Lausanne-Echallens	15	4 786	1 439	6 225	415	+ 18	+ 1 + 0,2	20 770	6 527	27 297	1 820	- 430 - 28 - 1,5			
Rigibahn (Vitznau)	7	19 595	1 307	20 902	2 986	+ 1 430	+ 204 + 7,3	27 326	1 842	29 168	4 166	+ 5 204 + 743 + 21,7			
Rorschach-Heiden	7	4 391	1 989	6 380	911	- 2 221	- 317 - 25,8	11 523	8 996	20 519	2 931	- 1 633 - 233 - 7,4			
Uetlibergbahn	9	10 149	738	10 887	1 210	+ 2 023	+ 225 + 22,8	15 687	2 496	18 183	2 017	- 1 837 - 204 - 9,2			
Wädenswil-Einsiedeln	17	25 400	5 000	30 400	1 788	+ 909	+ 53 + 3,1	46 596	26 009	72 605	4 271	+ 652 + 38 + 0,9			
5 Schwz. Specialbahnen	81	82 771	18 033	100 804	1 244	+ 6 028	+ 74 + 6,3	169 392	76 039	345 431	3 030	+ 10 100 + 125 + 4,3			