

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 13

Vereinsnachrichten

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: 19.02.2026

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

generelle Projecte von Bauten in Eisen enthalten, mit welchen vornehmlich bezweckt werden soll, der Anwendung des Eisens im Bauwesen neue Gebiete aufzuschliessen. Sie wird deshalb meistens solche Bauwerke zur Darstellung bringen, bei welchen das Eisen als Baumaterial vorherrschend verwendet wurde.

Neue Schlafwagen. Im Club österreichischer Eisenbahnbeamter theilte Regierungsrath Obermeyer mit, dass die Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb ein neues System von Schlafwagen in Vorschlag bringe, nach welchem je ein Waggons blos sieben von einander vollständig abgetrennte Schlafcoupés für je eine Person enthalten soll, während die Waggons alten Systemes für 20 Personen berechnet sind. Diese neuen Schlafwaggons werden mittelst Dampf geheizt.

Indische Eisenbahnen. Die Handelskammer von Bombay befürwortet in energischer Weise den Ausbau des indischen Eisenbahnnetzes und verlangt, dass in den nächsten zehn Jahren jährlich 3 000 — 5 000 km Stahlbahnen mit einem Aufwande von je einer halben Milliarde Franken gebaut werden sollen. Das erforderliche Capital soll in London in einem 3 $\frac{1}{2}$ prozentigen Anlehen mit Zinsen-Garantie des Staates aufgenommen werden.

Zur Regelung des Arlbergverkehrs finden seit dem 27. dies von Seite der beteiligten Eisenbahnverwaltungen Conferenzen in Frankfurt a/M. statt.

Concurrenten.

Zur Erlangung von Plänen für das zu erbauende Industrie- und Gewerbe-Museumsgebäude in St. Gallen eröffnet das dortige kaufmännische Directorium eine allgemeine Concurrenz. Verlangt werden: Grundrisse sämtlicher Stockwerke, eine Hauptansicht (Südfaçade), eine Seitenansicht (Westfaçade), ein Schnitt, Alles im Maßstabe von 1 : 100; ferner die Einzeichnung des Baues in den den Concurrenten zur Verfügung stehenden Situationsplan im Maßstabe von 1 : 200. Das Gebäude soll Raum bieten für das Industrie- und Gewerbemuseum, die Zeichnungsschule und zwei Directorwohnungen. Es soll massiv in Backstein projectirt werden, wobei im Aeussern und Innern Alles Luxuriöse und Ueberflüssige vermieden werden soll. Eine der wesentlichen Bedingungen ist die, dass die Bausumme 350 000 Franken nicht überschreiten darf. Das Preisgericht besteht aus dem Präsidenten des kaufmännischen Directoriums, Herrn Oberst Gonzenbach in St. Gallen und aus den HH. Architecten Vischer-Sarasin in Basel, Prof. Julius Stadler in Zürich, Cantonsbaumeister Gohl in St. Gallen und Alt-Museumsdirector H. Bendl in Schaffhausen. Für die Prämiirung der drei besten Projecte sind 3500 Fr. ausgesetzt. Die Projecte werden öffentlich ausgestellt und die Beurtheilung derselben den Preisbewerbern mitgetheilt. Termin: 31 Mai 1884 Abends 6 Uhr. Ablieferung an Herrn Oberst Gonzenbach in St. Gallen, woselbst die Concurrenzbedingungen, das Bauprogramm und der Situationsplan bezogen werden können. Diese höchst interessante Concurrenz, deren Bedingungen sich streng an die vom schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein angenommenen Grundsätze hält, darf um so eher allen Fachgenossen empfohlen werden, als auch die Zusammensetzung des Preisgerichtes alle Gewähr für eine sachgemäße Beurtheilung der Projecte bietet.

Kirchenbau-Concurrenz in St. Gallen. Zu dieser in No. 2 d. B. veröffentlichten Concurrenz sind 56 Pläne eingegangen, welche gegenwärtig im Saal des dortigen Waisenhauses ausgestellt sind. Leider wird die Ausstellung schon mit heutigem Tage geschlossen. Der Bericht des Preisgerichtes ist bereits redigirt und wird demnächst zur Veröffentlichung gelangen. Den ersten Preis von 1200 Fr. erhielt das Project mit dem Motto „Ekkehard“ von Architect Johann Vollmer in Berlin, ein zweiter Preis wurde nicht ertheilt, dagegen wurden zwei dritte Preise von je 600 Franken ausgesetzt, wovon der eine den Plänen der Architecten Vischer & Fueter in Basel (Motto „Pax“) und der andere denjenigen von Architect Paul Reber in Basel mit dem Motto „Ad Dei Gloriam“ zufiel.

Auch hier, wie bei der letzten Tonhalle-Concurrenz in St. Gallen, ist einem *Nichtschweizer* die erste Auszeichnung zugefallen. Wenn wir auf dieses Factum aufmerksam machen, so sind wir weit davon entfernt, engherzigen Ansichten, wie sie hier und da etwa ausgesprochen werden, Ausdruck zu verleihen. Im Gegentheil glauben wir, dass das Gebiet der Concurrenzen ein durchaus cosmopolitisches sein und bleiben soll und dass Ausschliessungen von Angehörigen anderer Nationen einem schon längst überwundenen, zopfbürgerlichen Standpunkte angehören. Wenn wir aber unsererseits in der Schweiz so weitherzig sind, nicht darnach zu fragen, wess Landes Kinder die Bewerber sind, so sollte

unseres Erachtens schon das reine Rechts- und Billigkeitsgefühl einem Standpunkt der Reciprocity Geltung verschaffen, d. h. es sollte darauf Bedacht genommen werden, dass auch Schweizer von auswärtigen Concurrenten nicht ausgeschlossen bleiben sollen. Wie oft lesen wir aber in derartigen Ausschreibungen: An dieser Concurrenz dürfen sich nur Angehörige der *deutschen, französischen, italienischen* Nation betheiligen. Wir erlauben uns diesen Standpunkt den auswärtigen Fachzeitschriften, denen diese Zeilen etwa zu Gesicht kommen sollten, zur gefl. Berücksichtigung zu empfehlen.

Necrologie.

† Dr. Isaac Todhunter. In seiner Villa in Brookside bei Cambridge starb am 1. dieses Monates der durch seine zahlreichen mathematischen Schriften bekannte Dr. I. Todhunter, F. R. S. Honorary Fellow of St. John's College in Cambridge, geb. 1820. Von seinen meistens zu Unterrichtszwecken geschriebenen Werken erwähnen wir hier nur dessen Differentialrechnung und analytische Statik, die in England als ganz vortreffliche Lehrbücher gelten, während sie in Deutschland und der Schweiz viel zu wenig bekannt sind.

Literatur.

Die Bauten der Schweiz. Landesausstellung in Zürich 1883, von Ausstellungs-Architect A. Pfister. 26 Tafeln im Format 34/40 cm mit einer Generalansicht in Phototypie und mit Angaben über Baukosten und Dimensionen. Zürich, Verlag von Hofer & Burger. Preis der Sammlung in Cartonmappe 14 Fr.

Diese von unserem Collegen Pfister herausgegebene Sammlung von Plänen sämtlicher Bauten der Schweiz, Landesausstellung in grösserem Maßstabe wird, wir zweifeln nicht daran, manchem unserer Fachgenossen eine willkommene Gabe und gewissermassen eine Vervollständigung der in unserer Zeitschrift veröffentlichten Darstellungen der Hauptgebäude sein. Die Ergänzung erstreckt sich namentlich auf folgende Objecte, die wir wegen des uns zugemessenen knappen Raumes nicht berücksichtigen konnten: Eingangs-Portal, Cassa- und Control-Häuschen, Pavillons für Post, Telegraph und Presse, Musik- und andere Pavillons, Gebäude für den Alpenclub, Jagd und Forstwissenschaft, Keramik-Pavillon, Conditorei Sprüngli, Aquarium, Bier-Keller und -Hallen, Vitrinen und Decorationen. Die Sammlung hat der Verfasser dem Präsidenten des Central-Comités, Herrn Oberst Vögeli, gewidmet.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Section Basel des Schweiz. Ingenieur- & Architecten-Vereins.

Im verflossenen Jahre fanden 12 Sitzungen und unter Führung von Hrn. Cantonsbaumeister Reese zwei gemeinschaftliche Besichtigungen der neuen Schulgebäude am Bläsiringweg (Primarschule) und an der Kanonengasse (Töchterschule) statt.

Der Vereinsvorstand wurde im Frühjahr wie folgt bestellt: Präsident: Architect Maring; Schreiber: Director R. Frey; übrige Mitglieder: Cantonsingenieur Bringolf, Architect Kelterborn, Ingenieur Mohr S. C. B., Architect Reber, Cantonsbaumeister Reese.

Von Verhandlungsgegenständen sind zu erwähnen: Cantonsbaumeister Reese: Ueber Veranlassung, Organisation, bisherige Leistungen und Bau-Programm der vom Staat und Privaten (Münsterbauverein) gemeinschaftlich betriebenen Münsterrestoration; ferner: Ueber die Bestimmung betreffend Reinigung von Hochkaminen (gewerbliche Anlagen); Architect Walser: Ueber die Zahnradbahn auf den Schwabenberg bei Ofen; Architect Vischer-Sarasin: Ueber eine Eingabe an die nationalräthliche Zolitarifcommission betreffend Verzollung von Baumaterialien; Alt-Oberingenieur Buri: Ueber Ungleichheit in dem Verfahren der Basler Behörde bei Ausschreibung von Bauarbeiten, ferner: Ueber Anlage und Betrieb der Glyonbahn; Architect Maring: Ueber die Volksbad-Concurrenz und deren Ergebnisse, ferner: Ueber die von Seite des Staates projectirten grossen Neubauten, als Irrenhaus und Anatomie, beziehungsweise Umgestaltung des Zeughaus-Areals; Ingenieur Mohr S. C. B., einem der von der Grossherzoglich Badischen Regierung bestellten Experten: Ueber das Eisenbahn-Unglück in Hugstetten; Adjunct Markus: Ueber die Verhandlungen resp. Beschlüsse der Delegierten-Versammlung (Jahresfest in Zürich); Ingenieur Schuhmacher S. C. B.: Ueber einige Vorrhrichtungen zur Sicherung des Betriebes auf der Glyonbahn.

c) *Forstwirtschaftliche Abtheilung:* von Arx, Emil, von Olten; *Bahnmaier*, Ernst, von Schaffhausen; *Comte*, Ferdinand, von Payerne (Waadt); *Gregori*, Paul, von Bergün (Graubünden); *Knüsel*, Josef, von Gisikon (Luzern); *Scherrer*, Adolf, von Ebnet (St. Gallen); *Tödtli*, Wilhelm, von St. Gallen.

d) *Landwirtschaftliche Abtheilung:* d'Almeida-Prado, Franzisco, von Itú (Brasilien).

Zum Eisenbahnbetrieb. Hinsichtlich des oft sehr überflüssigen Gebrauches der Dampfpfeife und des Oeffnens der Schlammhähne bei Wegübergängen etc. hat das eidg. Eisenbahndepartement an die schweiz. Bahnverwaltungen mit selbstständigem Betrieb folgendes Kreisschreiben gerichtet: „Wir waren schon im Jahre 1878 im Falle, an mehrere Verwaltungen uns zu wenden mit der Einladung, jedem Missbrauch der Dampfpfeifensignale durch zwecklosen und übermässigen Gebrauch derselben entgegen zu treten. Es ist uns dies zugesichert und im Weiteren vereinbart worden, dass die Verwaltungen bei Reparaturen successive den Ton der Dampfpfeifen entweder aller Locomotiven oder wenigstens der Rangiermaschinen sehr tief stimmen lassen werden. Aus neuerdings eingegangenen Beschwerden zu schliessen, ist jedoch diese Umänderung theils ganz unterblieben, theils nur mangelhaft ausgeführt worden. Man reklamirt ferner gegen unzeitiges Oeffnen der Schlammhähne, welche Manipulation an Personen-Uebergängen, beim Passiren von bedienten Weichen, bewohnten Häusern und überhaupt da, wo das Publikum dadurch belästigt oder beschädigt, oder wo Thiere scheu werden könnten, unstatthaft ist. Ebenso sind zu vermeiden die übermässige Rauchentwicklung der Locomotive in den Stationen, die Abblasen der Sicherheitsventile und das Zischen des geöffneten Blasenhahns an Personen-Uebergängen, das Spucken der Maschine in der Nähe von Personen. Wir wissen nun, dass mehrere Verwaltungen ausreichende Vorschriften gegen solchen Unfug erlassen haben, die eingelaufenen Beschwerden scheinen aber darauf hinzuweisen, dass nichtsdestoweniger da und dort Widerhandlungen vorkommen. Wir laden Sie daher ein, bezüglich aller hievor berührten Punkte eine Untersuchung anordnen und die Ergebnisse derselben uns zur Kenntniß bringen zu wollen. Ebenso wünschen wir Ihre Ansicht zu erfahren über die Frage, ob nicht eine Reduction der Signale mit der Locomotivpfeife zulässig sei, z. B. durch Preisgeben des Absfahrtssignales in den Stationen.“

Unificirung der Längen und Stunden. Bekanntlich hat der im letzten Herbst in Rom stattgehabte geodätische Congress zum Zwecke einer Unificirung der Längen und Stunden, welche sowohl im Interesse der Wissenschaften wie in dem der Schiffahrt, des Handels und des internationalen Verkehrs liegt, vorgeschlagen zum Anfangsmeridian denjenigen von Greenwich zu wählen. Um den bezüglichen Beschlüssen weitere Folgen zu geben wird nun am 1. Oct. d. J. in Washington eine zweite internationale Conferenz stattfinden. Es scheint nun aber, dass die Gelehrtenwelt Frankreichs der vorgeschlagenen Unificirung nicht gerade günstig gestimmt sei, denn so und nicht anders müssen wir einen kürzlich von der Academie des Sciences gefassten Beschluss deuten, welcher lautet, dass Frankreich keinen Anlass habe, die Arbeiten und Veröffentlichungen, welche schon seit Jahrhunderten auf Grundlage des *Parisermeridians* herausgekommen sind, aufzugeben und dass, wenn eine Unification der Längen und Stunden nothwendig scheine, dies nur geschehen könne auf Grundlage einer genauen, von den Ministerien für das Post- und Telegraphenwesen, für die Marine und die öffentlichen Arbeiten zu veranlassenden Untersuchung und Berichterstattung über die Wünschbarkeit und Nützlichkeit dieser Neuerung.

Längsbewegung eiserner Brücken. In der amerikanischen Gesellschaft der Civilingenieure brachte Oberingenieur Randolph unlängst die Beobachtung zur Sprache, dass doppelgeleiste eiserne Brücken sich in der Richtung des passirenden Zuges fortbewegen und dadurch eine, oft nicht berücksichtigte Drehung erleiden. Die hohen schlanken Pfiler und Brückenköpfe, welche eisernen Brücken zum Auflager dienen, weisen oft derartige Beschädigungen auf, dass die Sicherung durch Zimmerwerk und eiserne Gurte erforderlich wird. Eiserne Brücken vibrieren in dieser Weise und erhalten einen Rückschlag von dem Unterbau; da nun Eisen und Stein nicht gleichzeitig schwingen, so muss zu einem bestimmten Zeitpunkte eine Bewegung in der Richtung der erzeugenden Kraft resultiren. In einem bestimmten Falle wurde diese Längsbewegung einer Brücke für einen Zeitraum von vier Jahren zu 10 cm ermittelt. Nach der Einlage von Planken zwischen Stein und Eisen hörte die Bewegung auf. Nach Randolphs Meinung ist das beste Material für Auflager in dieser Hinsicht ein künstlicher Stein, dessen specifisches Gewicht etwa zwei Drittel des Granits beträgt, auch fest, dauerhaft und sehr wenig elastisch ist. („Iron“).

Holz- oder Backstein-Pflasterungen in städtischen Strassen. Bekanntlich ist zuerst in London das Asphaltplaster der Strassen durch Holzpflasterung ersetzt worden. Diesem Beispiel ist in ausgedehntem Masse Paris gefolgt, indem in dieser Stadt erst in den letzten Jahren bedeutende Strassenzüge mit Holzpflasterung versehen worden sind. Nun scheint man aber in London von der Holzpflasterung wieder abgehen und dieselbe durch Backsteinpflaster ersetzen zu wollen. Dieses Backsteinpflaster ist zuerst versuchsweise in Berlin eingeführt worden. Es besteht aus Backsteinwürfeln von 20 cm Seitenlänge und 10 cm Dicke, welche bis zu 20% ihres Volumens mit bituminösen Producten imprägnirt werden. Die Würfel werden auf eine Betonlage von 15 cm Dicke versetzt und die Fugen mit heissem Theer ausgefüllt. Es wird behauptet, dass dieses Strassenpflaster gegenüber dem Holzpflaster bedeutende Vortheile zeige. Während das Erstere dadurch, dass es alle organischen Zersetzungssproducte wie ein Schwamm in sich aufnehme, einen förmlichen Krankheitsherd bilde, sei das Backsteinpflaster von derartigen Uebelständen vollständig frei. Dasselbe gestatte dem Wasser einen leichteren Ablauf und besitze überdies eine viel längere Dauer als das Holzpflaster, welches zudem noch bei grossen Feuersbrünsten gefährlich werden könnte.

Seilbahn auf den Gütsch bei Luzern. In der, letzte Woche beendeten Session der eidg. Bundesversammlung, wurde dem Eigenthümer der Gütschliegenschaft in Luzern, Herrn Ignaz Businger, die Concession für den Bau und Betrieb einer mittelst Wasserkraft zu betreibenden Drahtseilbahn auf die Dauer von 80 Jahren ertheilt. Laut der Concessionskunde ist die Linie bis spätestens Ende September dieses Jahres dem Verkehr zu übergeben. Die Bahn ist nur zur Beförderung von Personen und Reisendengepäck bestimmt und es darf die Fahrgeschwindigkeit nicht mehr als 60 m per Minute betragen. Es besteht nur eine Wagenklasse und die Taxen dürfen per Person den Betrag von 30 Cts nicht übersteigen. — Die Bahn wird 160 m lang; dieselbe erreicht mit Steigungen von 47 bis 50% die Station Gütsch. Einrichtungen und Betrieb sind denjenigen der Giessbachbahn ähnlich. Das zur Ausgleichung des Gewichtes der beiden (auf zwei nebeneinander liegenden Geleisen in entgegengesetzter Richtung cursirenden) Wagen nötige Wasser ist auf der Berghöhe in genügendem Masse vorhanden.

Die Höllenthalbahn Freiburg-Neustadt soll im Laufe des Sommers 1886 in ihrer ganzen Länge vollendet sein. Bekanntlich wird zuerst die schwierigste Strecke Himmelreich-Titisee von 16,6 km Länge gebaut. Ueber die weithin bekannte Ravennaschlucht beim Sternen-Gasthaus führt in 36 m Höhe ein Viaduct von 144 m Länge mit vier Oeffnungen; auf 811 m Länge verläuft die Bahn unterirdisch, der längste der acht Tunnel misst 235 m, der kürzeste 46 m. Als eigentlicher Bauaufwand des Staats ohne die Bauzinsen und ohne die Aufwendung für Betriebsmittel sind 5 962 000 Mk. vorgesehen, außerdem werden von den Betheiligten an Gebäudewerth 817 000 Mk. und baar 200 000 Mk. zugeschossen. Bis auf etwa 1 000 000 Mk. werden, wie die Z. d. V. d. E. V. erfährt, diese sämmlichen Mittel voraussichtlich in der nächsten Budgetperiode zur Verwendung gelangen.

Die Verwendung gusseiserner Säulen als Haupttragepfiler wird in Berlin durch polizeiliche Massregeln so eingeschränkt, dass darüber in Baukreisen grosse Bestürzung herrscht. Anlass zu dieser Verfügung soll ein im Spätherbst letzten Jahres stattgehabter Brand gegeben haben, bei welchem mehrere durch das Feuer heiss gewordene gusseiserne Säulen durch den kalten Wasserstrahl der Feuerspritzen zum Springen gebracht wurden, sodass die oberen Stockwerke des Hauses, ihrer Unterstützung beraubt, nahe daran waren zusammenzubrechen. Bei der Verwendung gusseiserner Stützen in den Frontwänden und bei Gebäuden, deren obere Stockwerke nicht zu Wohnungen benutzt werden, zeigt sich die Berliner Baupolizei nachsichtiger.

Arlbergbahn. Der Wagenpark der Arlbergbahn wurde vorläufig in folgender Weise festgesetzt: 70 Personenwagen, 20 Conducteur-Gepäckwagen, 7 Post-Ambulanzwagen, 4 Post-Conducteurwagen, 259 Güterwagen, 30 Bahnwagen und 3 Draisinen. — Die Unter- und Hochbau-Arbeiten für die Wasserbeschaffungs-Anlagen der Strecke Landeck-Bludenz wurden auf Grund einer beschränkten Concurrenz-Verhandlung für die Stationen Pians, Strengen und Flirsch an Baumeister Ladener in Landeck, für die Station Langen an Gebrüder Lapp und für die Stationen St. Anton, Danöfnen, Dalaas, Hintergasse und Bratz an G. Ceconi verliehen.

Musterbuch für Eisencstructionen. Das in Nr. 7 d. Bd. erwähnte Musterbuch wird in zwei vollständig getrennten Abtheilungen erscheinen. In der Ersteren werden die im Baufach häufiger erforderlichen Constructionen detaillirt bildlich dargestellt und durch Tabellen über die anzuwendenden Dimensionen ergänzt. Die zweite Abtheilung wird mehr