

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 2

Sonstiges

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: 23.02.2026

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

Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Vom 21. December 1883.

Datum der Publication: 29. December 1883.

Ablauf der Einspruchsfrist: 28. März 1884.

— Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 6. März 1883,
beschliesst:

Art. 1. Die Rechnungen und Bilanzen sämmtlicher Eisenbahngesellschaften, welche ihren Gesellschaftssitz in der Schweiz haben, sind nach den Vorschriften des Obligationenrechtes aufzustellen, soweit das vorliegende Gesetz nicht besondere, davon abweichende Bestimmungen enthält.

Art. 2. Unter den Activen der Bilanz einer Eisenbahngesellschaft dürfen alle Kosten verrechnet werden, welche für den Bau oder den Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials verwendet worden sind.

Wird eine Bahn durch Vertrag von einer andern Gesellschaft um einen Preis erworben, welcher geringer ist, als der bisherige Bilanzwerth, so darf der neue Bilanzwerth nicht mehr als den Kaufpreis betragen; ist hingegen der Kaufpreis höher, so darf der Ansatz der alten Bilanz nicht überschritten werden.

Organisations-, Verwaltungskosten und Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Einrichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten gleichgehalten. Unter jene dürfen aber Geldbeschaffungskosten nicht gerechnet werden.

Art. 3. Nach Eröffnung des Betriebs dürfen die Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen oder für Anschaffung von Betriebsmaterial den Activen der Bilanz nur beigefügt werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebs erzielt wird.

Die Unterhaltung der bestehenden und der Ersatz abgegangener Anlagen und Einrichtungen sind aus den jährlichen Einnahmen oder allfällig für diese Zwecke bestehenden besondern Fonds zu bestreiten. Immerhin können die Gesellschaften mit Bewilligung des Bundesrathes Kosten, welche einen ausnahmsweisen Character haben, auf mehrere Jahre vertheilen.

Die Einlagen in die Reserve- und Erneuerungsfonds sind aus den Einnahmeüberschüssen zu bestreiten, und es ist deren Betrag in den Statuten festzusetzen.

Art. 4. Die Posten, welche nach Vorschrift von Art. 2 aus der Bilanz entfernt werden müssen, sind aus den jährlichen Einnahmeüberschüssen zu ersetzen.

Der Bundesrath wird nach Einholung eines Amortisationsplanes der Gesellschaft die zu ersetzende Gesamtsumme festsetzen und bestimmen, in welcher Frist und in welchen Beträgen der Ersatz zu geschehen hat.

Die Cursverluste auf noch nicht zurückbezahlten Anleihen sind während der Anleihehdauer zu ersetzen, wobei auf die bereits abgelaufene Zeit Rücksicht zu nehmen ist. Für die übrigen Posten werden die Fristen durch den Bundesrath festgesetzt.

Die Amortisation der bisherigen Emissionsverluste auf Actien wird nicht vorgeschrieben.

Art. 5. Die jährlichen Rechnungen und Bilanzen sind vor der Generalversammlung der Actionäre dem Bundesrathe vorzulegen, welcher zu prüfen hat, ob sie mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes und den Statuten der Gesellschaft in Uebereinstimmung stehen. Zu diesem Zwecke kann der Bundesrath von der gesammten Geschäftsführung der Gesellschaften Einsicht nehmen und alle sonst nöthigen Erhebungen machen.

Wenn der Bundesrath findet, dass eine Bilanz mit den Bestimmungen des Gesetzes nicht in Uebereinstimmung steht, und wenn die Gesellschaft die von ihm verlangten Abänderungen oder die von demselben auf Grund des Art. 4 getroffenen Anordnungen nicht anerkennt, so kann der Bundesrath binnen dreissig Tagen nach der Mittheilung der Schlussnahme der Generalversammlung die Streitfrage an das Bundesgericht bringen, welches endgültig entscheiden wird.

Die erhobenen Einsprachen sind nach dem für die staatsrechtlichen Streitigkeiten vorgeschriebenen Verfahren zu behandeln.

Jede Dividendenzahlung unterbleibt bis nach Ablauf der oben angesetzten Frist von dreissig Tagen und, falls Beschwerde eingelegt würde, bis zum Entscheide des Bundesgerichtes.

Art. 6. In Abweichung von den Vorschriften des Obligationenrechtes bleiben die Rechte, welche dem Bunde und den Cantonen in Betreff der Stimmberechtigung und der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss, derartige Verhältnisse durch die Concessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Uebergangsbestimmungen.

1. Der Bundesrath wird unmittelbar nach Inkrafttreten dieses Gesetzes mit den Verwaltungen der Bahngesellschaften in Unterhandlung treten, um auf dem Wege gütlicher Verständigung den Gesamtbetrag der Kosten zu ermitteln, welche nach Art. 2 unter den Activen der Bilanz verrechnet werden dürfen.

2. Kann die im vorhergehenden Artikel vorgesehene Verständigung nicht erzielt werden, so trifft das Bundesgericht gemäss den Vorschriften des Obligationenrechtes und des vorliegenden Gesetzes die Entscheidung.

3. Die Bestimmungen der Concessionen über die schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten im Falle des Rückkaufes bleiben gewahrt.

4. Die Statuten der Bahngesellschaften sind bis 1. Januar 1885 mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Uebereinstimmung zu bringen. Auf diesen Zeitpunkt werden auch die Bestimmungen des Obligationenrechtes betreffend die Verantwortlichkeit (Art. 671—675) für die Eisenbahngesellschaften anwendbar.

5. Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 21. December 1883.

Der Präsident: Dr. S. Kaiser.

Der Protokollführer: Ringier.

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 21. December 1883.

Der Präsident: Hauser.

Der Protokollführer: Schatzmann.

Miscellanea.

Versuche über Zapfenreibung, die neulich von B. Tower angestellt wurden, ergaben Resultate, welche in manchen Beziehungen den bisherigen Anschauungen widersprechen.

Wenn der untere Theil des horizontalen Zapfens im Oel schwimmt, oder wenigstens fortwährend vom Oel berührt wird, so nimmt der Reibungscoefficient bei wachsender Belastung des Zapfens ab, so dass die Reibung (Reibungscoefficient \times Belastung) mit wachsender Last nahezu constant bleibt. Bei der grössten Belastung sank der Reibungscoefficient bis auf $\frac{1}{1000}$. Bei vollkommener Oelung verhält sich demnach die Zapfenreibung wie die Reibung von Flüssigkeiten.

Findet die Schmierung von oben statt, wie bei gewöhnlichen Zapfenlagern, wo das Oel in der Mitte der Lagerschale eintritt (an der Stelle des grössten Druckes) und von der Eintrittsöffnung zwei Rinnen nach beiden Enden der Lagerschale hin laufen, so fliesst das Oel nicht über die Oberfläche des Zapfens, sondern bleibt in der verticalen Schmieröffnung stehen; die Schmierung ist nahezu unnütz, sofern der Zapfendruck fortwährend in der gleichen Richtung wirkt, und sich die Bewegungsrichtung des Zapfens ebenfalls nicht ändert.

Die Thatsache, dass derartige Schmiervorrichtungen bei Locomotiv- und Wagenachsen ihren Zweck versehen, scheint von der axialen Bewegung der Achsen herzurühren.

Ist die untere Fläche des Zapfens mit einem Baumwollappen bedeckt, der Oel durch Capillarität aus dem Oelbehälter heraufsaugt, so ist der Coefficient beinahe ebenso gering wie beim directen Eintauchen des Zapfens in ein Oelbad.

Die Schmierlappen an der untern Seite des Achsschenkels sind bekanntlich für Eisenbahnwagenachsen sehr häufig angewendet, während Oberwasserzapfen von Turbinen gewöhnlich in einem Oelbad laufen. Die Umfangsgeschwindigkeit des Zapfens bei den Versuchen variierte von 100 Fuss bis 200 Fuss per Minute, und der Druck von 100 Pfund bis über 600 Pfund per Quadratzoll des Zapfenschnittes. Bei Curbellagern von Dampfmaschinen, wo die Richtung des Druckes rasch wechselt, und dadurch dem Oel Gelegenheit gibt, zwischen die Reibungsflächen zu

fließen, und die Dauer des Druckes zu kurz ist, um das Oel gänzlich hinauszu drücken, soll der Reibungscoefficient leicht auf $\frac{1}{500}$ reducirt werden können.

C. Welter.

Kreuzschwellen-Oberbau. Ein Mangel bei dem gewöhnlichen Querschwellen-Oberbau liegt darin, dass die Schienen mit den Schwellen nicht durch Diagonalen verbunden sind und dass dieselben deshalb ihre normale Lage zu den Schwellen verändern und seitlich ausbiegen können. Dies findet namentlich beim eisernen Querschwellen-Oberbau statt. Um diesem Uebelstande entgegen zu treten, bringt Herr Eisenbahnbau-Inpector Gustav Meyer in Berlin einen Oberbau mit eisernen Kreuzschwellen in Vorschlag, dessen charakteristisches Merkmal darin besteht, dass dieselben nicht senkrecht zur Geleiserichtung angeordnet sind, sondern quer, so dass je zwei Schwellen zu einem Kreuz vereinigt werden. Durch diese Anordnung soll die Erhöhung der Widerstandsfähigkeit des eisernen Querschwellen-Oberbaues gegen die seitlich auf die Fahr-schiene einwirkenden, auf eine Verschiebung des Gestänges gerichteten Kräfte bezweckt werden. Im Fernern soll auch durch diese kreuzweise nach Art der Gitterträger hergestellte Anordnung der Schwellen das Vibriren und die dadurch herbeigeführte Lockerung derselben in ihren Lagern vermindert werden. Diesen Vorzügen stehen jedoch auch Nachtheile entgegen. Erstens ergibt sich durch die schräge Lage der Schwellenschenkel bei gleichem Ueberstande derselben über die Schienen eine grössere Länge als bei normalen Schwellen, dieser grösseren Schwellenlänge entspricht auch eine grössere Schwellenbasis. Zweitens ist nicht ausser Acht zu lassen, dass, wenn die vier Auflagerpunkte einer Doppelschwelle nicht gleichmässig unterkrampft sind, nachtheilige Spannungen an der Kreuzungsstelle entstehen können. Diesen Bedenken könnte indess entgegen gehalten werden, dass die Biegung, welche solch' schädliche Spannungen hervorrufen könnte, durch die Schiene bewirkt wird. Wenn nun die Schiene die in Folge mangelhafter Unterkrampfung der Stützpunkte eintretenden Durchbiegungen auszuhalten vermag, so ist dies bei der Schwelle noch in weit höherem Masse der Fall. Zur Befestigung der Schienen auf den Schwellen sind mit geringen Modificationen alle bisher bei normalen Schwellen üblichen Mittel anzuwenden. Dasselbe gilt von den Vorrichtungen zur Regelung der Spur, zur Verhütung des Schienenwanderns, zur Herstellung der Schienenneigung und zur Anbringung der Laschen.

Hydraulische Kraftleitung. In London hat sich eine Actiengesellschaft gebildet, welche bezweckt der Stadt Betriebswasser unter sehr hohem Drucke (bis auf 50 Atmosphären) zur Bewegung von Aufzügen, Krähnen etc. abzugeben. Die Tarifsätze für die Benutzung des der Themse entnommenen filtrirten Brauchwassers sind nicht einmal halb so hoch als die, welche gegenwärtig in der City für gewöhnliches zu Kraftzwecken verwendetes Wasser berechnet werden. Bei der Concentrirung des Verkehrs an beiden Ufern der Themse im Mittelpunkt der Stadt und bei den hohen Kosten des Raumes und der Arbeit verspricht der Erfolg dieses Unternehmens ein bedeutender zu werden. Eine ähnliche seit sechs Jahren in Hull bestehende Anlage arbeitet mit stetig wachsendem Erfolg.

Gefrierverfahren. Im „Centralblatt der Bauverwaltung“ vom 15. December beschreibt Herr Ingenieur Brennecke in Berlin ein neues Verfahren, welches beim Abteufen eines Schachtes in schwimmendem Gebirge auf der Braunkohlengrube „Archibald“ unweit Aschersleben bei Schneidlingen angewandt worden ist. Dieses von Herrn Poetsch in Aschersleben erfundene Verfahren besteht in der Hauptsache darin, in der schwimmenden Schicht durch Zufuhr von Kälte eine festgefrorene Masse zu erzeugen, die dann wie irgend eine Gesteinsart ohne Wasserpumpen aufgeschlossen werden kann. Zu diesem Zwecke wurde in die zu durchteufende 5,5 m mächtige Lage aus schwimmendem Sande eine Anzahl Röhren eingebohrt und in denselben eine Chlorcalcium-Lauge (deren Gefrierpunkt erst bei -40° C. liegt) in Circulation versetzt, nachdem man die Lauge zuvor durch eine Eismaschine auf -25° abgekühlt hatte. Um einen Kreislauf in den Röhren zu ermöglichen, sind dieselben doppelwandig in der Weise hergestellt, dass in der äusseren, unten geschlossenen, 200 mm weiten Röhre eine, unten offene, 30 mm weite, bis fast an den Boden der ersteren reicht. Die gekühlte Flüssigkeit wird in die engen Röhren eingeführt und steigt, nachdem sie dieselben unten verlassen, in dem Zwischenraum zwischen beiden Röhren wieder in die Höhe, um in einem einzigen, nach oben gehenden Rohre gesammelt, wieder zur Eismaschine zu gelangen. Bei dem Durchströmen des Zwischenraumes der Doppelröhren, von denen in dem gegebenen Falle bei einem Querschnitte des Schachtes von 4,7 auf 3,14 m 23 Stück in kreisförmiger Anordnung verwendet waren, gibt die Lauge einen Theil ihrer Kälte ab und bewirkt dadurch ein Gefrieren des Bodens um die Röhren herum. Da sich die Temperatur der Lauge

beim Aufsteigen erhöht, so gestalten sich die gefrorenen Körper als Kegel mit oben liegenden Spitzen, welche bei fortgesetzter Abkühlung immer grösser werden und endlich einen zusammenhängenden Eisklotz bilden. Bei der in Rede stehenden Anwendung betrug die Temperatur des Eiskörpers -19° , während die schwimmende Sandschicht in gewöhnlichem Zustande $+11^{\circ}$ hatte; derselbe war von solcher Härte, dass er sich nur schwer anbohren und mit der Hacke bearbeiten liess; selbstredend ist es jedoch durch stellenweise Erwärmung immer sehr leicht, dem Materiale jene Consistenz zu ertheilen, wodurch eine leichte Gewinnung desselben ermöglicht wird. Obgleich die Verhältnisse möglichst ungünstige waren, ist der auf der Archibaldgrube vorgenommene Versuch so vollständig gelungen, dass die Sachverständigen, welche die Arbeiten besichtigten, sich durchaus lobend darüber aussprachen und das Verfahren für das so gefahrvolle und kostspielige Durchteufen schwimmender Gebirge, als sicher zum Ziele führend, auf das wärmste empfehlen. Dass das Verfahren in seiner weiteren Anwendung sich nicht auf das Gebiet des Bergbaues beschränken wird, sondern auch für das Bau-Ingenieurwesen in hervorragendem Masse nutzbar gemacht werden kann, liegt auf der Hand. Bereits hat der Erfinder die Versenkung eines Brückenpfeilers von 35 m Länge und 16 m Breite, dessen unterer Rand schon 14 m unter Flusssohle steht und noch auf 11 m weiter versenkt werden soll, um den Preis von 60 000 Mk. übernommen; die Arbeit soll in 140 Tagen ausgeführt sein. Einen sehr erheblichen Gewinn dürfte ferner wie die „Wochenschrift des österr. Ing.- und Arch.-Vereins“ ganz richtig hervorhebt der Tunnelbau aus der neuen Erfindung ziehen, da dieselbe vollständig geeignet erscheint, jene Verhältnisse, welche, wie Druckhaftigkeit und starke Wasserführung, das Vordringen im schwimmenden Gebirge so schwierig machen, in vortheilhaftester Weise umzugestalten.

Arlbergbahn. Die Herren Dr. Franz Meissl und Dr. Joseph Ritter von Küchler, Ministerialsecretäre im österr. Handelsministerium, haben eine gedrägte Darstellung der Feier des Tunnel-Durchschlages am Arlberg herausgegeben.

Morgue in Berlin. Eine neue Morgue, deren Einrichtungen die in andern Städten bestehenden Anstalten gleicher Art, insbesondere auch die Pariser Morgue bedeutend übertreffen soll, wird in Berlin projectirt. Dieselbe soll sämtliche mit der Leichenschau verbundene polizeiliche, gerichtliche und wissenschaftliche Zwecke in sich vereinigen. Neben der Aufbewahrung und Recognoscirung der eingelieferten Leichen werden auch polizeiliche Feststellungen, gerichtliche Voruntersuchungen, Obductionen, chemische Untersuchungen, Zeugenvernehmungen etc. im Gebäude der Morgue erfolgen, ebenso werden auch die academischen Vorlesungen über gerichtliche Medicin dort abgehalten. Das Gebäude besteht aus einem Mittelbau und zwei Flügeln, die einen grossen Vorplatz einschliessen.

Der päpstliche Palast in Avignon, welcher in bedenklichen Verfall gerathen und seit längerer Zeit als Caserne benutzt wird, soll restaurirt und einer andern Bestimmung übergeben werden, was sehr erfreulich ist, da dieses historische Bauwerk eine Reihe werthvoller Fresken enthält, die sonst ihrem Untergang entgegen gehen würden.

Strassenbahnen in Amerika. In der am 9. und 10. October in Chicago stattgehabten Jahresversammlung von Vertretern amerikanischer Strassenbau-Verwaltungen wurde u. A. darauf hingewiesen, dass für die Zukunft auf die Electricität als Bewegungsmittel für Strassenbahnen Bedacht genommen werden müsse. Im Fernern wurde über den in Nr. 3 Band I unserer Zeitschrift einlässlich beschriebenen Seilbetrieb für Strassenbahnen Bericht erstattet, der nun auch in Chicago eingeführt ist. Als ein Vortheil dieses Betriebes wurde hervorgehoben, dass plötzlich auftretenden ausnahmsweise grossen Transportbedürfnissen leichter als bei Pferdebetrieb entsprochen werden könne. Gegenwärtig sind in Chicago 180 Wagen mit Seilbetrieb in Benutzung, oder dreimal so viel als mit Pferdeverwendung. Bei letzterer kostet der verwendete Wagen 0,77 Franken pro km, beim Seilbetrieb jedoch nur die Hälfte davon.

Eine Hochbahn in New-Orleans, ähnlich wie diejenige in New-York, wird projectirt.

Eine neue Methode der Herstellung von Tiefsee-Leuchthürmen wurde vor Kurzem im Londoner Ingenieur-Verein erörtert. Danach soll der Leuchthurm aus Eisenblech construirt werden und einen annähernd cylindrischen Körper von etwa 90 m Länge bilden, der aus zwei Hauptabtheilungen, einer oberseeischen und einer unterseeischen, besteht. Die erstere erhält die übliche Form und Ausstattung eines Leuchthurmes und eine Höhe von etwa 50 m; die andere dient dazu, die ganze Construction schwimmend zu erhalten und wird mit hinreichendem Ballast versehen, um die Angriffe von Wind und Wellen unschädlich zu machen.

Der Transport und die Aufstellung erfolgt in der Weise, dass man den Blechcylinder leer und horizontal schwimmend an die ihm bestimmte Stelle der See bringt und dann den Wasserballast in den unteren, nöthigenfalls mehrfach wasserdicht abtheilenden Raum einlaufen lässt, wodurch sich der Cylinder aufrichten muss. Der nun wie eine Flasche aufrecht im Wasser schwimmende Thurm wird mit Stahldrahtseilen verankert. Man verspricht sich von derartigen Stationen mancherlei Nutzen; z. B. könnten sie auch als telegraphische Signalstationen für Sturmbeobachtungen und Sturmwarnungen dienen. (Centralbl. d. B.)

Necrologie.

† **J. J. Schönholzer.** Ganz unerwartet ist, nach einem kurzen Unwohlsein, am Abend des 8. dies J. J. Schönholzer, Professor der Mathematik an der Universität und am oberen Gymnasium zu Bern, seinen zahlreichen Freunden und Verehrern durch den Tod entrissen worden. Schönholzer, der noch nicht 40 Jahre alt war, starb an einem Herzschlag. In ihm verliert die Stadt Bern einen geachteten, hochgebildeten und vorzüglichen Lehrer. Seine Freunde sind untröstlich über den jähen Verlust dieses durch seltene Charaktereigenschaften und goldlaute Gesinnung ausgezeichneten Ehrenmannes.

† **Francesco de Sanctis.** Im December letzten Jahres ist einer der hervorragendsten italienischen Gelehrten und Kritiker: Francesco de Sanctis, ehemaliger Professor für italienische Literatur am eidgen. Polytechnikum in Zürich und in den Jahren 1861 und 1878 Minister des öffentlichen Unterrichtes in Italien, gestorben.

† **Jean Baptiste Cicéron Le Sueur.** Die Académie des Beaux Arts in Paris hat kürzlich ihr ältestes Mitglied, den berühmten Architecten Le Sueur, durch den Tod verloren. Derselbe starb am 26. letzten Monates in Paris. Le Sueur wurde am 5. October 1794 in Clairefontaine (Seine et Oise) geboren. Im Jahre 1811 trat er in die Ecole des Beaux Arts ein und erwarb sich als Schüler von Percier und von Famin im Jahre 1819 den Grand prix de Rome. Unter den bedeutenderen Bauten, die er ausgeführt hat, mögen hier erwähnt werden die Kirche in Vincennes, die Vollendung und Vergrößerung des Stadthauses in Paris (gemeinsam mit Godde) und das Musikconservatorium in Genf.

Correspondenz.

Tit. Redaction der „Schweiz. Bauzeitung“, Zürich.

Sie besprachen in Nr. 26 der Schweiz. Bauzeitung vom 29. Decbr. einen pneumatischen Thürschliesser, der als ausländische Erfindung im Laufe dieses Sommers seinen Weg in die Schweiz fand. Unterzeichneter ist im Falle, die manchem Leser gewiss auch interessante Mittheilung zu machen, dass eine ähnliche Thürschluss-Construction schon vor circa 7 Jahren in Solothurn gemacht und in Function gesetzt wurde. Der Erfinder war Hr. Kasimir Gressly in Solothurn.

Dank (?) dem Mangel eines schweizerischen Gesetzes ist eine schweizerische Erfindung auch hier untergegangen; Ehre und Gewinn heisst der ausländische spätere Erfinder ein.

Zürich, 5. Januar 1884.

Patentbureau: E. Blum.

Concurrenzen.

Concurrenz zur Einreichung von Planskizzen für eine Kirche in St. Gallen. Die evangelische Kirchenvorsteherschaft in St. Gallen eröffnet eine Concurrenz für die Einlieferung von Planskizzen zu einer Kirche für die Pfarrabtheilung „St. Leonhard“ und setzt für die drei besten Skizzen Prämien im Gesamtbetrag von 2400 Fr. aus. Dem Bauprogramm und den Concurrenzbedingungen, welche, nebst einem Situationsplan im Masstab von 1 : 250 bei dem Vicepräsidenten der evangelischen Kirchenvorsteherschaft, Herrn Bärlocher-Zellweger in St. Gallen, bezogen werden können, entnehmen wir folgende nähere Bestimmungen: Als Bauplatz ist der sogenannte „Lustgarten“ bei St. Leonhard in Aussicht genommen. Die Kirche soll eine Bestuhlung von 750 Sitzplätzen erhalten. Ein bestimmter Baustil ist nicht vorgeschrieben. Die Bausumme darf 200 000 Fr. nicht überschreiten. Verlangt wird: Ein Situationsplan im Masstabe von 1 : 250, ein Grundriss mit Bestuhlung, ein zweiter Grundriss mit den Emporen (sofern solche projectirt werden), zwei Façaden, ein Quer- und ein Längsschnitt, Alles im

Masstab von 1 : 100. Der Termin für die Einlieferung der Skizzen ist auf den 17. März 1884 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Herren Bärlocher-Zellweger, Präsident, Architect Jung in Winterthur, Architect J. C. Kunkler, Cantonsbaumeister Gohl und Architect Pfeiffer in St. Gallen. Die eingelefertenen Pläne werden öffentlich ausgestellt.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- & Architekten-Verein.

Section St. Gallen.

Berichterstattung über die Vereinsthätigkeit im Jahre 1883.

St. Gallische Bausteine auf der Landesausstellung. Die Bemühungen des Herrn Architect Koch in Zürich, durch unseren Verein kräftig unterstützt, bewirkten eine ziemlich reichhaltige Ausstellung unserer Baumaterialien, trotzdem es schwer fiel, die Steinbruchbesitzer, welche schon wiederholt zur Prüfung eingeschickt hatten (Olten, Paris), zu erneuten Sendungen zu bewegen.

Pflege schweizerischer Kunstdenkmäler. Die Publication einer Reihe st. gallischer Erkerbauten ist nun durch Beihülfe des historischen und Kunst-Vereins gesichert und kam die erste Lieferung, enthaltend Titelblatt und zwei Erker, im letzten Monat zur Ausgabe. Der Preis für das auf 5 Lieferungen berechnete Werk beträgt 25 Fr.

Vergrößerung der Strafanstalt St. Jakob. Die in der Nähe der Stadt St. Gallen liegende cantonale Strafanstalt wird nach den Plänen des Staatsbaumeisters Gohl erweitert, der im Vereine die Resultate seiner Studienreise in verschiedene ausländische Anstalten mittheilte und damit eine Darstellung der historischen Entwicklung der verschiedenen Strafsysteme verband.

Baulinienstreit. Der Verein besprach einen zwischen dem Gemeinderath und der Oberbehörde ausgebrochenen Baulinienstreit und stellte sich in seiner Eingabe fast einstimmig auf Seite des Gemeinderathes. Wir wollen die Leser der Bauzeitung mit diesem localen Baustreit, der noch nicht geschlichtet ist, verschonen, glauben aber tadelnd hervorheben zu sollen, dass ein College sich möglichste Mühe gab, das Vereinsvotum bei den Behörden als unmassgeblich herunterzusetzen. Dem gegenüber ist es für den Verein um so erfreulicher, dass zwei als Experten berufene Zürcher Techniker seine Anschauungen auch theilten.

Arlberg-Excursion. Einer ebenso interessanten als angenehmen Excursion erfreute sich der Verein durch den Besuch des Arlberg-Tunnels und der schwierigsten Baustrecken zwischen Braz-Dalaas und Strengens-Pians. Sowohl die Staatstechniker, als die Unternehmer nahmen den Verein mit verdankenswerther Liebenswürdigkeit auf.

Wir enthalten uns weiterer technischer Besprechung und erwähnen nur, dass neben den Artikeln vorliegender Bauzeitung, auch der Separatdruck des Artikels von Kovatsch aus dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ sehr vollständige Mittheilungen über die Arlbergbahn giebt.

Verschiedenes. Ingenieur Anselmier macht Mittheilungen über photogrammetrische Aufnahmen, Ingenieur Fayod über zweckmässigstes Ziegelformat, Ingenieur Dardier über die Wasserversorgung von St. Etienne, Ingenieur Seitz über den Stadterweiterungsplan und Architect Kessler über die Certosa di Pavia mit zahlreichen Vorweisungen.

S.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht: In ein Anilin-Farbenlaboratorium ein jüngerer Chemiker, der einige Kenntnisse der Seiden- und Woll-Färberei hat. (361)

Gesucht: Ein Maschinen-Ingenieur in das technische Bureau einer chemischen Fabrik (Soda). Kenntniss der deutschen und französischen Sprache Bedingung. (362)

Gesucht. Für ein Geschäft in technischen Artikeln und Maschinenölen ein Techniker als Reisender für die Schweiz, der der deutschen und französischen Sprache vollständig mächtig. (364)

Auskunft ertheilt

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