

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 19

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

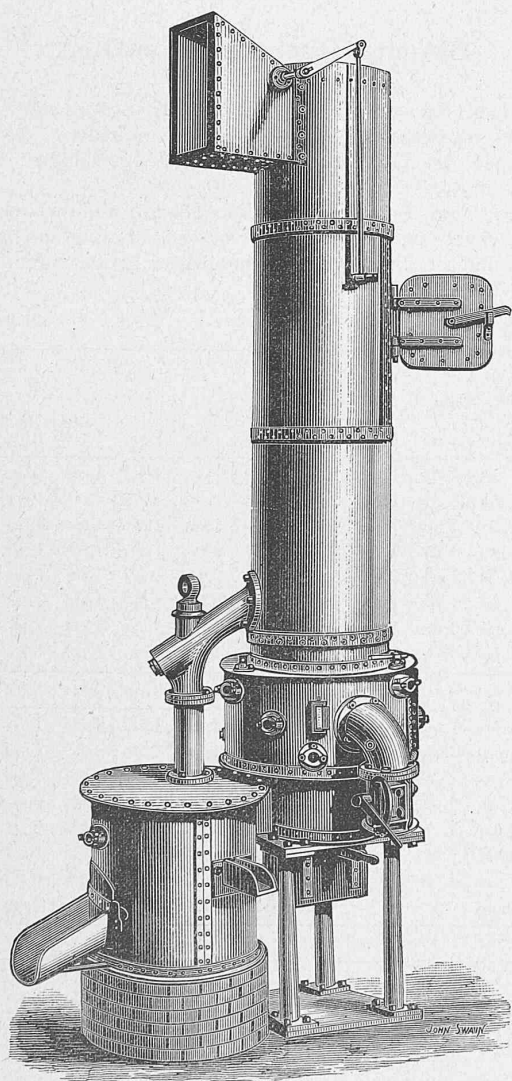
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

der sorgfältigen Prüfung verschiedener europäischer und amerikanischer Ofenconstructions.

Das Hauptmerkmal dieses Ofens besteht in der Verengung des innern Durchmessers an der Schmelzzone.

Die Gebläsröhren sind in drei übereinander liegenden Zonen angeordnet und das geschmolzene Metall sammelt sich entweder in einer innern Erweiterung des Ofens unterhalb der Schmelzzone, oder es wird in ein cylindrisches Sammelgefäss abgelassen, welches entweder mit dem Ofen fest verbunden oder auf ein Wagengestell montirt sein kann, um dasselbe auf Schienen zu transportiren.

Sämmtliche in die Schmelzzone des Ofens mündende Gebläsröhren stehen mit einem ringförmigen Gehäuse in Verbindung, welchem Luft durch ein Gebläse zugeführt wird.



Jedes Gebläserohr hat ein Ventil, das mit den Ventilen der gleichen Zone verbunden ist, um mit denselben gleichzeitig geöffnet oder geschlossen zu werden. Der Gesamt-Querschnitt der Röhren jeder Zone ist so berechnet, dass die Luft am vortheilhaftesten vertheilt, und der Brennstoffverbrauch auf ein Minimum reducirt wird.

Der Ofen ist oben zugewölbt und hat eine seitliche mit Klappe versehene Oeffnung für den Austritt der Verbrennungsgase.

Die Klappe kann beliebig gestellt werden um die austretenden Funken und Asche nach dem Boden abzu- lenken, statt dieselben in die Luft steigen und weit herum fliegen zu lassen, was bei andern Oefen oft geschieht. Der Ofen steht mittelst vier Säulen auf einer gusseisernen Platte und ist mit beweglichem Boden versehen.

Das vor dem Ofen stehende Sammelgefäss ist gross genug um die grösste Menge geschmolzenes Eisen aufzu- nehmen, welche für einen Guss erforderlich sein kann. Das Sammelgefäss ist oben mit dem Ofen durch eine Röhre verbunden, welche die heisse Luft nach dem Ofen zurück- führt und etwas oberhalb des Luftgürtels in denselben einmündet. Die mit dem geschmolzenen Eisen in das Sammelgefäss eindringende heisse Luft dient dazu, das Eisen in dem Gefäss auf der nöthigen Temperatur und in Bewegung zu erhalten. Wie durch Versuche nach- gewiesen, bestehen die Hauptvortheile dieses Ofens in der raschen Schmelzung und dem geringen Brennstoffverbrauch. Ein Centner Coke soll zur Schmelzung von 18 Centnern Eisen genügen. Ueberdies soll sich dieser Ofen durch Gleichförmigkeit des Gusses und Vermeidung von Funken- sprühen auszeichnen.

Die Constructeure des Ofens, M. Thwaites, Brothers, in Bradford, übernehmen ausser der Herstellung neuer Ofen auch die Umänderung von alten Giessereiöfen.

C. Welter.

Correspondenz.

An die Redaction der Schweizerischen Bauzeitung.

Hochgeehrter Herr Redactor!

Auf die Entgegnung des Herrn Abt ersuche ich Sie hiermit, nach- folgende letzte Erwiderung gütigst in Ihr geschätztes Blatt aufzunehmen und zeichne, der Erfüllung meiner Bitte gewärtigend, hochachtungsvoll und ergebenst

Maez.

Herr Abt bestreitet die Richtigkeit meines Grundsatzes für die Vergleichung nicht, glaubt aber, dass in diesem Falle eine solche, dem Zwecke nach, thunlich sei.

Die practische Leistung der Adhäsionslocomotive hört im All- gemeinen bei einer Steigung von 50 ‰ auf, wo die der Zahnradloco- motive beginnt. Also ist auch, da die Steigung 60 ‰ beträgt, eine Vergleichung dem Zwecke nach unstatthaft. Uebrigens werden die practischen Amerikaner Geschwindigkeiten von 13 km möglichst zu vermeiden suchen, da die Nutzleistung gering ist und, wie bei der Consolidation, mit solchen von 19—20 fahren, welche für die Zahnradlocomotive zu gross sind.

Bei der Berufung auf die Gotthardbahn, dass dort die Systeme verglichen worden sind, ist von Herrn Abt die Hauptsache übersehen worden. Es handelte sich dort um eine Concurrenz der Systeme für diese Bahn, nun ist aber die amerikanische Locomotive nach den An- forderungen der Central Pacific Railroad, die Abt'sche nach denen der Harzbahn construirt, die nicht conform sind. Auf welcher Basis soll nun die Vergleichung geschehen?

In Betreff der geringen Baukosten der Gebirgsbahnen für Zahn- radlocomotiven, im Gegensatz zu den Millionen à fonds perdu für Ad- häsionslocomotiven, hat Herr Abt nur die Licht-, nicht aber deren Schatten- seite, hervorgehoben.

Nach einer Zusammenstellung der Schweizerischen Handelszeitung, auf Grundlage der eidgenössischen Statistik pro 1883, betrug die Per- sonentransporttaxe pro Myriameter bei der

Rigibahn	703 Cts.	} Zahnradlocomotiven.
Arther Rigibahnen	463,6 "	
Rorschach-Heiden	224,3 "	
Uetlibergbahn	157,2 "	} Adhäsionslocomotiven.
Wädensweil-Einsiedeln . .	73,2 "	
Gotthardbahn	80,5 "	

Abgesehen von der rascheren und bequemeren Beförderung auf den Gebirgsbahnen mit Adhäsionsbetrieb, wird das Volk bei den Bahnen mit Zahnradbetrieb demnach sehr hoch besteuert.

Mir erscheint nun eine einmalige bestimmte Ausgabe à fonds perdu gerechtfertigter, weil sich der Betrag der Steuer bei den Zahn- radbahnen der Controle entzieht.

In Betreff der Adhäsion gibt Herr Abt zu, dass eine solche von 1/3—1/4 nichts Neues, auch den Fachleuten die günstige Einwirkung eines grossen Rädergewichts auf die Gleichmässigkeit der Adhäsion be- kannt sei.

Wenn sich nun die Gleichmässigkeit der Adhäsion durch ein- fache Mittel fördern lässt — denn über deren Ungleichmässigkeit wird Klage geführt, — warum construirt man die Gebirgslocomotiven nach

dem entgegengesetzten Princip und sucht die nöthige Adhäsion durch unzuverlässige Mittel zu erreichen?

Wir sollten die practischen Amerikaner in dieser Beziehung als Lehrmeister anerkennen und ihnen nachstreben, statt sie, wie Herr Abt, nach unserer unrichtigen Schablone beurtheilen und deren Leistungen herabsetzen. Durch den hohen Adhäsionscoefficienten, der hier nicht einmal stetig genügt, gehen jährlich Millionen nutzlos verloren. Jeder Betriebstechniker hat deshalb die Verpflichtung, vor dieser Verschleuderung zu warnen, jedenfalls nicht sie zu befürworten vorne anzufangen. Mit den mir zuerkannnten Rechenkünsten ist es nicht weit her. Ich wünschte, im Rechnen ein Künstler zu sein, habe es aber leider bis jetzt nicht dazu bringen können.

Die Leistung der Consolidations-Locomotive ist von mir nicht berechnet worden, sondern Heusinger's Organ, wie ich angeführt habe, entnommen. Ich halte es nun nicht für Künstelei, sondern für ein unrichtiges Verfahren, die Leistung dieser Locomotive mit 8,86 Pferdekräften per Tonne Gewicht zu berechnen, weil das Tendergewicht nur nominell ist und stetig, resp. bis zu 50 % abnehmen kann.

Nach diesem Rechnungsprincip müsste die Locomotive, ohne jede Munition, die grösste Leistung haben, während sie thatsächlich Null sein würde.

Jede Rechnung, die ein verständiges Resultat geben soll, muss auf sachlichen Grundlagen, und nicht auf unsachlichen Meinungen basiren. So lange die Leistung der Zahnradlocomotiven nicht erhöht wird, sollten deren Vertreter sich der Reclame enthalten.

Zürich, den 3. November.

Maey.

Miscellanea.

Die Brücken der Gotthardbahn nach den Reiseglossen eines Eisenbahners. Der „Eisenbahner“, welcher in der Deutschen Bauzeitung seine auf einer Reise durch die Schweiz gemachten Beobachtungen unter dem Titel „Reiseglossen“ zum Ausdruck bringt (vide No. 17 und 18 der Schweizerischen Bauzeitung), kritisirt unter Anderem auch die Brücken der Gotthardbahn, die ihn „etwas fremd angemuthet haben.“

Dem norddeutschen Wanderer erscheinen diese Brücken der süd-deutschen (!) Schule gewissermassen als die Vertreter der „reinsten, einseitigen“ Theorie, und daher als unpractische Constructionen, die überdies nicht geeignet seien, die landschaftliche Wirkung der „herrlichen“ Gotthardbahn zu erhöhen; er glaubt, dass aus ästhetischen und practischen Gründen die norddeutschen Typen (Schwedler) hätten gewählt werden sollen.

Es möge hier gestattet sein, diese „Glossen“ etwas zu beleuchten und den Vorwurf, der den Brücken der Gotthardbahn gemacht wird, zurückzuweisen.

Bei der Projectirung dieser Brücken wurden principiell die einfachsten Constructionen gewählt, die nicht nur theoretisch leicht zu beherrschen waren, sondern auch der Ausführung in der Werkstatt (und dies betrachten wir als einen Hauptvortheil derselben) möglichst wenig Schwierigkeiten darboten. Keine andere Construction war unter den gegebenen Verhältnissen so angezeigt, wie die der Fachwerkträger mit parallelen Gurtungen und mit meistens *obenliegender* Fahrbahn. Fast durchweg wurden „einfache“ Träger angenommen, nicht „womöglich“ (wie der Herr Glossenmacher sagt) *continuirliche*; letztere nur in drei Fällen, die unbedingt als gerechtfertigt und geboten erschienen.

Wenn auch das Parallelfachwerk nicht gerade als ein besonderes ästhetisches Opus hingestellt werden kann, so hat doch gerade die unästhetische Form des Schwedler'schen Trägers die leitenden Persönlichkeiten abgeschreckt, denselben anzuwenden, abgesehen von der schwierigeren Ausführung in der Werkstatt.

Wol mag der Schwedler'sche Träger den Reiz einer *norddeutschen* Landschaft erhöhen und dem Reisenden beim *Hindurchfahren* eine angenehme Abwechslung bieten; diese Wirkung dürfte er jedoch mit dem besten Willen auf der „herrlichen“ Gotthardbahn nicht zu Stande bringen.

Der Herr Eisenbahner hat beobachtet, dass die Parallelfachwerke der Gotthardbahn nur äusserst selten „verticale“, sondern fast ausschliesslich „geneigte“ Druckstreben haben und dass die *Gegendiagonalen* auch bei den Einzelträgern bis an die Auflager durchgeführt sind.

Diese Glosse ist etwas kühn und wol einer Beobachtung „aus der Ferne“ entsprungen, es mag daher eine etwas „nähere“ Anschauung erlaubt sein. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Parallelfachwerke mit verticalen Druck- und geneigten Zugstreben 8—10 % schwerer werden, als diejenigen mit nur geneigten Druck- und Zugstreben und

verticalen Pfosten, ohne irgend einen Vortheil vor diesen Letzteren zu haben, welche daher aus diesem „practischen“ Grunde angenommen wurden. Es wäre jedoch eine arge Versündigung gegen die „reinste, einseitige Theorie“ gewesen, wenn die „Gegenstreben“ bis an die Auflager durchgeführt worden wären; offenbar hat der Herr Glossenmacher die Zugstreben beim doppelten und vierfachen Fachwerk als Gegenstreben angesehen und nicht bemerkt, dass nur in den Mittelfeldern (bis zur Ausweichung des Maximalmomentenpunktes) wirkliche Gegenstreben vorhanden sind.

Beim doppelten Fachwerke (Spannweiten bis zu 45 m) wurden durchweg, aus eminent „practischen“ Gründen und entgegen der „reinsten, einseitigen Theorie“ Verticalen eingeschaltet, die beim vierfachen Systeme (Spannweiten über 50 m) als überflüssig weggelassen worden sind.

Nur einmal haben es die Verhältnisse gestattet, den Bogen (Rohrbachbrücke) anzuwenden, welcher wirklich die landschaftliche Wirkung „erhöht“; hier hat der Herr Eisenbahner unbedingt Recht; ja es wird ihm sogar Niemand widersprechen, wenn er in dieser Beziehung den Bogen „über“ den Schwedler'schen Träger stellt. Allein es ist, zu berücksichtigen, dass die Bogenconstruction bei Eisenbahnbrücken, in Folge der grossen, concentrirten und variablen Belastungen, gegenüber einem verhältnissmässig geringen Eigengewichte, für kleine Spannweiten durchaus nicht ökonomisch ist, und nur für grosse Oeffnungen (von ca. 80 m an) mit Vortheil angewendet werden kann, wenn zugleich natürliche Widerlager vorhanden sind. Bei Strassenbrücken liegen die Verhältnisse, wie bekannt, wesentlich günstiger.

Hätte sich doch der norddeutsche Wanderer auf seiner Reise etwas umgesehen, und die herrlichen Granitsteine längs der Gotthardbahn eines Blickes gewürdigt! Mit gerechtem Unwillen hätte er wol die Frage aufwerfen können, ohne eine Glosse zu machen: Warum so viele eiserne, und so wenig steinerne Brücken? Dieser Vorwurf könnte trotz aller Eingenommenheit für Eisenconstructionen kaum entkräftet werden, während derjenige, dass das Parallelfachwerk eine Ausgeburt der reinsten Theorie und ein unpractisches Ding sei gegenüber dem „schönen und practischen“ Schwedlerträger, mit stoischem Gleichmuth eben als eine „Glosse“ aufzufassen ist.

B.

Abgekürzte Bezeichnungen für metrisches Mass und Gewicht. Die internationale Conferenz für das metrische Mass und Gewicht empfiehlt neuerdings die Einführung folgender Abkürzungen in den Bezeichnungen des metrischen Systemes:

Längenmasse: *km m dm cm mm*

Flächenmasse: *km² ha a m² dm² cm² mm²*

Körpermasse: *km³ m³ dm³ cm³ mm³*

Hohlmasse: *hl dal l dl cl*

Gewichte: *t q kg g dg cg mg*

Es sind dies die nämlichen Bezeichnungen, die schon seit mehr als vier Jahren (vide „Eisenbahn“ vom 5. Juli 1880) vom schweizerischen Bundesrath angenommen und bei allen amtlichen Publicationen des Bundes und seiner Organe *ausschliesslich* in Anwendung *kommen sollen*, aber nicht immer kommen (so z. B. kennen wir eine Stelle, die in ihren Publicationen regelmässig *tu* statt *t* für Tonne schreibt).

Im Ferneren regt die Conferenz an, obige Bezeichnungen in Cursiv-Schrift (Italique) jeweilen *hinter* die bezügliche Zahl zu setzen und beispielsweise zu schreiben: 34,760 *m* und nicht, wie dies in Frankreich und auch bei uns in der französischen Schweiz durchweg üblich ist: 34,760. Dann soll *nur das Komma* und nicht der Punkt als Trennzeichen zwischen die Ganzen und Decimalen eingestellt werden. *Der Punkt ist Multiplicationszeichen* und soll daher nur als solches verwendet werden; deshalb darf auch hinter die Abkürzungen kein Punkt gesetzt werden. Ebenso unstatthaft ist es, mehr als dreistellige ganze Zahlen durch Kommata zu trennen, wie dies in der Handelswelt vielfach üblich ist. Um die Uebersichtlichkeit aufrecht zu erhalten, genügen kleine Zwischenräume zwischen je drei Zahlen vollständig. So z. B. müsste folgende unrichtige Bezeichnung 37,498.22 *kg* für Siebendunddreissigtausendvierhundertachtundneunzig und zweiundzwanzighundertstels Kilogramm als Multiplicationsexempel aufgefasst und gleich 824,956 *kg* gesetzt werden. Nur auf diese Weise bleiben unliebsame Irrthümer ausgeschlossen.

Die Leser dieser Zeitschrift wissen, dass in ihr diese Grundsätze schon seit Jahren befolgt worden sind und wenn wir dieselben hier nochmals speciell hervorheben, so geschieht es namentlich, um die HH. Autoren zu bitten, denselben in ihren Einsendungen gleicherweise Berücksichtigung angedeihen zu lassen.

Das Greina-Project von Cantonsingenieur Wetli in Zürich wird neuerdings in einer längeren Untersuchung, welche Paul Dehn in der

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen anstellt, als dasjenige bezeichnet, welches, vom deutschen Standpunkte aus betrachtet, von allen zukünftigen Alpenbahnprojecten am ehesten der Ausführung werth sei. In Betreff seiner Haupttrichtung entspreche es vollkommen allen Verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedürfnissen; es bringe das östliche und südliche Deutschland in eine directere Verbindung mit Genua, den ersten und zukunftsollsten Hafen Italiens. Neben Genua seien Mailand und Neapel die Mittelpunkte des wirtschaftlichen Italiens und auch zu ihnen führe die Greinabahn. Aus diesem Grunde könne der projectirte Fernbahn, welche den Verkehr nach Triest leiten würde, auch wenn sie einmal durch eine Predil-Tauernbahn ergänzt werden würden, nur noch eine nebengeordnete Wichtigkeit beigelegt werden. An der Verwirklichung des Greina-Projectes sei in erster Reihe Bayern interessirt, ferner mit ihm Württemberg, Mittel- und Norddeutschland, endlich mit ihren beiden langen toten Zufahrtlinien nach Chur die Vereinigten Schweizer Bahnen und wegen ihrer südlichen Zufahrtlinien die Gotthardbahn-Gesellschaft. (?) An Bayern wäre es, nachdem dasselbe bereits Ende der vierziger Jahre für das damals von Cavour lebhaft betriebene Lukmanier-Project einen beträchtlichen Geldbeitrag in Aussicht gestellt hatte, nunmehr aufs Neue die Initiative zu ergreifen und für die Vorarbeiten, insbesondere für die Installirung der Stollenarbeiten, eine entsprechende Summe à fonds perdu zu bewilligen. Bei der Wichtigkeit des Projectes für das Deutsche Reich überhaupt sollte schlimmsten Falles letzteres selbst eintreten, und zwar so bald als möglich, da es sich um eine Bahn handle, welche gebaut werden werde, weil sie gebaut werden *müsse*, und in ihrem schwierigsten Theile nicht früh genug in Angriff genommen werden könne.

Central-Verein deutscher Bauunternehmer. Am 4. vorigen Monats hat sich in Eisenach mit dem Sitz in Meiningen ein Central-Verein deutscher Bauunternehmer gebildet, der sich die Hebung der socialen und wirtschaftlichen Lage des Bauunternehmerstandes zum Ziele gesetzt hat und dasselbe durch Rechtsschutz auf allen Gebieten des Bauwesens, Organisation der Arbeit, Verbesserung des Submissionswesens, Hebung der Credit-Verhältnisse und Herausgabe einer Fachzeitung erreichen will.

Das Schloss Kristiansborg in Kopenhagen, welches am 3. October zum grossen Theil durch eine Feuersbrunst zerstört worden ist, soll wieder aufgebaut werden. Bereits ist Oberbaurath Hansen aus Wien, dessen älterer Bruder im Jahre 1828 den Bau vollendet hatte, nach Kopenhagen berufen worden, um Vorschläge für die Wiederherstellungsarbeiten zu machen.

Die electricische Stadtbahn in Wien scheint nach den neuesten Berichten nicht zu Stande zu kommen. In der Sitzung vom 30. October beschloss nämlich der Magistrat einstimmig, dem Gemeinderath zu empfehlen, das Project der HH. Siemens & Halske nicht anzunehmen, indem durch die Ausführung einer electricischen Bahn das Zustandekommen einer Stadtbahn mit Dampftrieb vereitelt würde.

Die Section Waadt des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins hat, wie wir in dem uns soeben zugekommenen „Bulletin de la Société vaudoise“ lesen, am 5. Juli dieses Jahres beschlossen, den schweizerischen Verein im nächsten Jahre in Lausanne zu empfangen.

Die electricische Ausstellung in Philadelphia, welche vom 2. September bis zum 11. October dauerte, hat ein sehr günstiges finanzielles Resultat aufzuweisen, indem die Netto-Einnahmen über $\frac{1}{4}$ Million Franken betragen.

Die Einweihung des neuen Universitätsgebäudes in Strassburg fand am 27. October in feierlicher Weise statt, wobei dem Erbauer desselben: Architect Prof. *Warth* in Carlsruhe, die Auszeichnung eines Ehrendoctors der Universität verliehen wurde.

Der neue Centralbahnhof in Mainz wurde am 15. October dem Betrieb übergeben, wodurch die Verkehrsverhältnisse dieses wichtigen Platzes ganz bedeutend gefördert worden sind.

Die weltberühmte Burg Runkelstein, eine malerische Ruine in der Nähe von Botzen in Tyrol, wird zur Zeit auf Kosten des Kaisers von Oesterreich ausgebaut und restaurirt.

Lichtpausen in positiver Stellung, schwarz auf weissem Grund werden, laut der Deutschen Bauzeitung, in vorzüglicher Weise hergestellt von A. Werlin, Chaussée-strasse 48, Berlin N.

Der grosse Saal des alten Rathhauses zu München, ein interessantes Bauwerk mit gewölbter Bogendecke, wird restaurirt. Kosten: 90 000 Fr.

Concurrenzen.

Zur Gewinnung von Entwürfen für drei neue katholische Kirchen in München schreibt das Central-Kirchenbau-Comité unter dem Vorsitze des Erzbischofs von München und Freising eine Concurrenz für die *deutschen* Architekten aus. Dieselben haben keine vollständig ausgearbeiteten Pläne, sondern nur einfache Skizzen in Contourzeichnungen im Masstabe von 1:200 zu liefern, aus welchen das aus den HH. Oberbaurath *v. Leins* in Stuttgart, Oberbaurath *Siebert*, Prof. *Rud. Seitz* und Stadtbaurath *Zenetti* in München bestehende Preisgericht für die drei Kirchen neun Entwürfe auswählt, deren Verfasser mit je 700 Mark (875 Fr.) honorirt und zu einer engern Concurrenz, bei welcher vollständig ausgearbeitete Entwürfe vorzulegen sind, eingeladen werden. Für die aus dieser zweiten Concurrenz hervorgehenden drei besten Entwürfe werden drei weitere gleich hohe Schlusspreise von je 2000 Mark (2500 Fr.) zuerkannt. Termin für die Vorconcurrenz: 1. Mai 1885. Programme, Situationspläne nebst einem Stadtplan können beim Secretariate des Vorstandes des Central-Kirchenbau-Comité, Promenadenstrasse 7 in München, bezogen werden.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Section St. Gallen.

Baulinienstreit. Der im letzten Berichte erwähnte Baulinienstreit wurde durch ein von der gemeinderäthlichen Baucommission ausgearbeitetes Modell, das auch im Vereine zur Ausstellung kam, sehr wirksam abgeklärt und verhalf den vom Vereine vertretenen Anschauungen bezüglich der Situation zum Durchbruch. Hinsichtlich der Verwendung der ganzen Baustelle für Gewerbemuseumszwecke überwogen die finanziellen Bedenken des kaufmännischen Directoriums und ist deshalb der schönst gelegene Theil des Bauplatzes bereits durch einen Bauspeculanten überbaut worden. Wir hoffen, dass unser Gewerbemuseum sich so kräftig entwickeln werde, dass in nicht vielen Jahren das Vorgehen als Missgriff bereut werden muss.

Kirchenbau St. Leonhard. Der in einer bezüglichen Concurrenz erst prämiirte Entwurf des Architekten Volmer in Berlin wurde durch Architect Wachter in St. Gallen zum Zwecke der Baukostenreduction einer Umarbeitung unterzogen. Nachdem aber an den Architekten in dieser Richtung so weitgehende Anforderungen gestellt werden wollten, dass dadurch die grossen Vorzüge des Volmer'schen Projectes verloren gegangen wären, trat der Verein als warmer Fürsprecher des Volmer-Wachter'schen Entwurfes in möglichst unveränderter Form auf. Es freut uns, melden zu können, dass die Kirchengemeinde mehr bewilligte, als die Vorsteherchaft verlangte, wodurch der Kirchenbau einfach aber stilgemäss und wahr im Geiste des prämiirten Entwurfes zur Ausführung kommen kann (Kostenvoranschlag 412 000 Franken. Daran sind gezeichnet ungefähr 100 000 Fr. freiwillige Beiträge. Die Tilgung soll in 10 Jahren stattfinden). Vergleiche: Schweiz. Bauztg., Bd. III, S. 99 und folgende.

Neues Postgebäude. Der Verein ist beim schweizerischen Postdepartement mit der Bitte eingekommen, es möchte auch für die Pläne zum neuen Postgebäude eine öffentliche Concurrenz ausgeschrieben werden. Wir wissen noch nicht, wie das Gesuch in Bern aufgenommen wurde.

Städtisches Baureglement. Einem Gemeindebeschluss entsprechend, soll der Entwurf einer neuen Bauordnung der öffentlichen Besprechung unterzogen werden. Mit Anordnung einer solchen ist unser Verein betraut worden.

Feststellung von Normal-Formbacksteinen und Submissionswesen. Beide Tractanden sind an Commissionen gewiesen.

Excursion nach Bregenz. Besichtigung der Schiffswerfte mit den in Montage begriffenen Dampfmaschinen und Trajectkähnen, der Trajectlande, des Bahnhofes und des Ladequais. Gewohnte freundliche Aufnahme von Seite der österreichischen Collegen.

Vorträge. Ingenieur Moser: über electricische Kraftübertragung. Ingenieur Bersinger: über Unterhaltskosten der St. gallischen Staatsstrassen mit graphischen Tabellen.

Vorweisungen. Verschiedene Cemente und Falzziegel.

Jahresbeitrag pro 1884: 10 Franken.

Actuarat. In Folge Resignation auf Herrn Ingenieur Kilchmann übergegangen. S.