

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 9

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: 18.02.2026

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

Schliesslich kann eine schwimmende Badanstalt nicht nur jederzeit mit der denkbar leichtesten Mühe deplacirt und so gesetzt werden, wie sich Abflüsse und Situationsverhältnisse überhaupt für sie am günstigsten erweisen, sondern sie bleibt auch frei von all' den Unannehmlichkeiten, die der wechselnde Seestand einer fixen Anstalt bereitet. Sturm und Wellenschlag, denen sie durch schwache Bewegungen ausgleichend entgegenwirkt, sind für sie weniger schädlich. Die Bassins reinigen sich immer selbst und es kann das Wasser nicht durch aufgewühlten Seegrund getrübt werden. Das Constructionsholz kommt entweder voll unter Wasser oder gänzlich ins Trockene zu liegen, und ist ersteres unzerstörbar, so hat letzteres mindestens die Haltbarkeit von trockenen Holzbauten über Land. B. L.

Miscellanea.

Untersuchungsstation für Aneroid-Barometer. Die Genauigkeit von Aneroid-Messungen leidet in der Praxis häufig durch den Uebelstand, dass für die benutzten Instrumente vor ihrem Gebrauche die Temperatur- und Theilungs-Correction nicht genau bestimmt und ein sicheres Urtheil über Güte und Leistungsfähigkeit derselben nicht erhalten werden konnten. Es gehören zu solchen Untersuchungen besondere Vorrichtungen, die dem Techniker nur in den seltensten Fällen zur Verfügung stehen; wie gross aber die Fehler der vom Mechaniker angebrachten Theilung und der Temperatur-Einfluss werden können, ist hinreichend bekannt. Diese Correctionen sind zudem, und zwar namentlich bei neuen Instrumenten, veränderlich und müssen von Zeit zu Zeit wieder bestimmt werden. Es ist deshalb schon oft der Wunsch nach Errichtung einer Untersuchungsstation für Aneroide geäussert worden. Um diesem Wunsche entgegenzukommen, will sich, wie wir aus einem Artikel der Zeitschrift des Architecten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover ersehen, Herr Prof. Dr. C. Koppe in Braunschweig der verdienstvollen Aufgabe unterziehen, Aneroide aller Art, sowie Aneroid-Barographen zu untersuchen und die zugehörigen Corrections-Tabellen zu bestimmen bezw. unter seiner Aufsicht bestimmen zu lassen gegen eine entsprechende Entschädigung für den betreffenden Beobachter oder Mechaniker, wenn zugleich kleine Verbesserungen nothwendig sein und gewünscht werden sollten. Wir wünschen, es möchte diese Untersuchungsstation in umfassender Weise benutzt und dadurch dem sachkundigen und gewandten Beobachter Dr. Koppe das nothwendige Material in die Hand gegeben werden, um die verschiedenen Aneroid-Systeme einer streng wissenschaftlichen und objectiven Vergleichung zu unterziehen, was für die Kenntniss der mehr oder minder grossen Zuverlässigkeit dieser Apparate von bedeutendem Werth wäre.

Historisches Nationalmuseum. Die vom eidgenössischen Departement des Innern einberufene Commission zur Begutachtung der Motion Vögelin hat sich auf folgende Resolutionen geeinigt:

- 1) Dass die Erhaltung von Denkmälern schweizerischer Geschichte und schweizerischer Kunstfertigkeit ein ernstes Interesse des Landes ist.
- 2) Dass eine Mitwirkung des Bundes zu diesem Zwecke in hohem Grade gerechtfertigt erscheint.
- 3) Dass diese Mitwirkung des Bundes dermalen am zweckmässigsten in der Form einer jährlichen Subvention an die bestehende schweizerische Gesellschaft für Erhaltung der historischen Kunstdenkmäler geschieht, in der Meinung, dass die aus der Subvention auf den Vorschlag der Gesellschaft vom Bundesrath angekauften Gegenstände Eigenthum der Eidgenossenschaft verbleiben.
- 4) Dass diese Gegenstände bis auf Weiteres bestehenden cantonalen und städtischen Museen zur Aufbewahrung überlassen bleiben sollen und somit in der Frage der Errichtung eines eigenen schweizerischen Museums der Zukunft nicht vorgegriffen sein soll.
- 5) Dass vom Bunde zu diesem Zwecke eine jährliche Subvention nachzusuchen ist, in der Meinung, dass die in einem Jahr nicht verwendete Summe dem Zwecke verbleibt.

Ausstellungen. Im laufenden Jahre wird es wieder nicht an Ausstellungen mangeln. Neben den bereits erwähnten Ausstellungen in Nizza und Turin, von welchen letztere bedeutend grossartiger zu werden verspricht, als diejenige, welche im Jahre 1881 in Mailand stattfand, stehen vorläufig noch folgende Unternehmungen in Aussicht:

1. Eine electricische Ausstellung, verbunden mit einer Landes-Industrie-, Forst- und culturhistorischen Ausstellung in *Steyr* (Oesterreich). Dieselbe wird am 2. August eröffnet und Ende September geschlossen.

2. Eine Gewerbe-, Industrie- und electricische Ausstellung, verbunden mit einer Special-Ausstellung der gesammten erzgebirgischen Hausindustrie in *Teplitz* (Böhmen). Dauer vom 20. Juli bis 31. August.

3. Eine Ausstellung von Motoren und Werkzeugmaschinen für das Kleingewerbe in *Wien*. Dauer vom 24. Juli bis 12. October.

Den Tempel des Zeus Olympios in Athen gräbt jetzt der englische Architect *Penrose* im Auftrage der englischen Gesellschaft der Dilettanti aus. Dieser Tempel, unter *Pisistratus* begonnen, fand erst unter *Hadrian* seine Vollendung und seine wohl erhaltenen malerischen Säulenreste sind allbekannt. Nach *Penrose's* Mittheilungen weist dieser Tempel eine grosse Abweichung von der gewöhnlichen Tempelconstruction auf; er hat nämlich eine den Bau der Länge nach in zwei gleiche Theile theilende Mittelmauer aufgefunden, die zur Unterlage einer Säulenreihe diente. Diese Mauer scheint einer älteren Zeit anzugehören als die äusseren Säulen. Auch von den Umfassungsmauern sind Spuren aufgefunden, sodass man hoffen darf, in kurzer Zeit über die Anlage des ganzen Tempels genaue Auskunft zu erhalten.

Neuerungen an eisernen Brücken. Man schreibt dem „Wochenblatt für Architecten und Ingenieure“ aus Hannover: Auf den unsere Stadt berührenden Bahngleisen stellte sich früher bei den Brücken der Unterführungen der unangenehme Uebelstand heraus, dass das Passiren der Züge in Folge der mehrfach unterbrochenen Gleise ein heftiges, rappelndes, den Strassenverkehr empfindlich störendes Geräusch verursachte. Wie uns mitgetheilt wird, lag dies daran, dass an den Schienenstössen beim Ueberfahren eines Zuges eine heftige Erschütterung schwer zu vermeiden ist, welche alsdann jenes Geräusch verursacht. Neuerdings hat nun die Eisenbahndirection diesem Uebelstand dadurch in wirksamer Weise Abhilfe geschaffen, dass sie die unterbrochenen Brückengleise durch die Verwendung *ca. 27 Meter langer Schienen ersetzt hat, welche von einem Ende der Brücke zum andern reichen* und das Klappen der Schienenstösse auf derselben somit unmöglich machen. Die Verwendung solch' langer Schienen — dieselben sind von dem Osnabrücker Stahlwerke geliefert — dürfte bis jetzt im Eisenbahnbau ziemlich vereinzelt dastehen und ist jedenfalls eine sehr willkommene Leistung der Technik.

Der Verein der Münchner-Ziegeleibesitzer stellte in seiner Generalversammlung vom 28. Januar eine Besserung des Geschäftes im abgelaufenen Jahre fest. Der Absatz war ein normaler und die Vorräthe haben sich so gemindert, dass z. Z. bei den Vereinsmitgliedern noch 5 400 000, bei den wenigen der Gesellschaft nicht angehörigen Producenten der Branche noch 1 400 000 Stück lagern, was bei einem Durchschnittsconsum von jährlich 70—80 Millionen nicht von Bedeutung ist. Der Vereinspreis wurde für das Jahr 84 auf 27 M. p. Mille gew. gutgebrannte Backsteine festgesetzt.

Preisausschreiben. Der Verein deutscher Maschineningenieure setzt für das Jahr 1884 zwei Preise von je 500 Mark für die beste Bearbeitung nachstehender Preisaufgaben aus:

1. Construction einer liegenden dreifachen Expansions-Schraubenschiffsmaschine von 2 000 indicirten Pferdestärken mit Oberflächen-Condensation nebst zugehöriger Kesselanlage für eine Kesseldampfspannung von 10 kg pro cm² Ueberdruck.
2. Construction eines schwimmenden Dampfkrahns von 45 000 kg Tragkraft.

Die Betheiligung steht nur *deutschen* Ingenieuren offen. Das ganze Programm ist in Glaser's Annalen vom 15. Februar a. c. veröffentlicht.

Seilbahn auf den Gütsch bei Luzern. Wie der „Neuen Zürcher Zeitung“ geschrieben wird, soll dieses Unternehmen als gesichert betrachtet werden können. Ein Initiativ-Comite, an dessen Spitze unser College Nationalrath Wüest steht, hat mit dem Eigenthümer des Gütsch einen bezüglichen Vertrag abgeschlossen. Die Kosten der Anlage sind auf 70 000 Fr. devisirt, welche durch 140 Obligationen zu 500 Fr. aufgebracht werden sollen. Man hofft die Seilbahn schon im nächsten Sommer zu eröffnen.

Die Gründung eines tessinischen Techniker-Vereins, welcher sich eventuell an den schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein anschliessen würde, bildete kürzlich den Gegenstand einer unter dem Präsidium von Oberst Fraschina in Bellinzona stattgehabten Vereinigung von 24 Fachgenossen deutscher und italienischer Zunge. Ein Glückauf diesen durchaus zeitgemässen Bestrebungen unserer Collegen jenseits des Gotthard!

Ein neues System der Proportionen. In der letzten Hauptversammlung des Architecten-Vereins in Berlin hielt Herr Geschichtsmaler J. Bochenek einen Vortrag, in dem er nachwies, dass die sämmtlichen Theile des menschlichen Körpers zu einander in einem gewissen Ver-

hältnisse stehen, welches den bekannten Regeln des goldenen Schnittes entspricht. Dieses Resultat bewährt sich in gleicher Weise bei Erwachsenen wie bei Kindern und zwar sowohl in der Vorderansicht als auch in der Seitenansicht. Unter Hinweisung auf ausgestellte Zeichnungen und mit Hilfe eines nach dem Principe des goldenen Schnittes construirten Storchschnabel-Zirkels, bei welchem sich das Mass der langen Schenkel zu demjenigen der kurzen Schenkel wie 8:5 verhält, begründete der Hr. Redner seine Hypothese, welche im übrigen auch auf die Körperformen der Thiere Anwendung findet, an der menschlichen Figur. Die Untersuchungen an antiken Statuen bestätigen die Richtigkeit der aufgestellten Vermuthung, welche seiner Zeit bereits durch *Polyklet* zum Ausdruck gebracht ist. [Deutsche Bauzeitung.]

Die **Donau-Regulirungsbauten** werden von jetzt an von einer Unternehmer-Gesellschaft bestehend aus den Herren Franz und Carl Hollitzer, J. Berger und Gebrüder Redlich besorgt und von der Donau-Regulirungs-Commission in Wien einheitlich geleitet.

Arlbergbahn. In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 14. Februar ist der auf 35,6 Millionen Gulden bemessene Credit für den Bau der Arlbergbahn auf 41,3 Millionen Gulden erhöht worden. An dieser Mehrforderung participirt in erster Linie der Arlbergtunnel mit einem Betrage von 3,5 Millionen Gulden, im Ferneren sind für Grundeinlösung 0,6 Millionen, für den Unterbau ohne Tunnel 1,2 Millionen, für den Oberbau, die Wasserbeschaffungsanlagen und den Hochbau (Anschlussstationen) 0,4 Millionen Gulden Mehrkosten vorausgesehen.

Die Gebäude der **Ecole des Beaux-Arts in Paris** werden durch Anbauten erheblich vergrößert.

Tramways in England. Die Gesamtlänge der Tramways im Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland betrug am 30. Juni letzten Jahres rund 1 400 km.

Die Herstellung einer Strassenbahn von Luzern nach Kriens wird angestrebt.

Concurrenzen.

Für die Gewinnung genereller Entwürfe zum Neubau eines Armenhauses in Breslau schreibt der Magistrat dieser Stadt eine allgemeine Concurrenz aus. Verlangt werden: Situationsplan i. M. 1 : 1000, — Grundrisse i. M. 1 : 200, — Ansichten und Schnitte i. M. 1 : 100, ferner eine schriftliche Erläuterung, sowie ein summarischer Kosten-Ueberschlag. Erwünscht ist die Beilage einer perspectivischen Ansicht. Preise: 3000, 1500 und 1000 Mark. Termin: 31. Mai a. c. Abends 6 Uhr. Das Preisgericht besteht aus 9 Mitgliedern, worunter fünf Fachmänner. Das Programm nebst einem Situationsplan ist durch den Magistrat der Stadt Breslau zu beziehen.

Bei der Concurrenz für Entwürfe zum Bau einer Gedächtniskirche in Speyer, deren Programm wir in Bd. II Nr. 12 auszugsweise veröffentlicht haben, sind die HH. Architecten Flüge und Nordmann in Essen, Hartel in Leipzig, Becker in Mainz, J. Vollmer in Berlin und Prof. Heinr. Schmidt in München prämiirt worden.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

| NORMALBAHNEN | Be- triebs- länge | Im Januar 1884 | | | | Differenz g. d. Vorjahr | | | Vom 1. Januar bis 31. Jan. 1884 | | | | Differenz g. d. Vorjahr | | | |
|------------------------|-------------------------|----------------|-----------|-----------|-----------|-------------------------|----------|---------|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-------------------------|----------|---------|-------|
| | | Personen | Güter | Total | pr. km | Total | p. km | in % | Personen | Güter | Total | pr. km | Total | p. km | in % | |
| | | km. | Franken | Franken | Franken | Fr. | Franken | Fr. | | Franken | Franken | Franken | Fr. | Franken | Fr. | |
| Centralbahn | 323 | 227 000 | 428 000 | 655 000 | 2 028 | — 10 820 | — 33 | — 1,6 | 227 000 | 428 000 | 655 000 | 2 028 | — 10 820 | — 33 | — 1,6 | |
| Basler Verbindungsb. | 5 | 1 550 | 14 600 | 16 150 | 3 230 | — 3 841 | — 768 | — 19,2 | 1 550 | 14 600 | 16 150 | 3 230 | — 3 841 | — 768 | — 19,2 | |
| Aarg. Südbahn | 58 | 13 120 | 63 000 | 76 120 | 1 312 | + 7 799 | + 134 | + 11,4 | 13 120 | 63 000 | 76 120 | 1 312 | + 7 799 | + 134 | + 11,4 | |
| Wohlen-Bremgarten | 8 | 700 | 450 | 1 150 | 144 | — 345 | — 43 | — 23,0 | 700 | 450 | 1 150 | 144 | — 345 | — 43 | — 23,0 | |
| Emmenthalbahn | 46 | 13 100 | 15 500 | 28 600 | 622 | — 367 | — 8 | — 1,3 | 13 000 | 15 500 | 28 600 | 622 | — 367 | — 8 | — 1,3 | |
| Gothardbahn | 266 | 200 000 | 460 000 | 660 000 | 2 481 | + 17 977 | + 68 | + 2,8 | 200 000 | 460 000 | 660 000 | 2 481 | + 17 977 | + 68 | + 2,8 | |
| Jura-Bern-Luzernbahn | 351 | 213 500 | 272 500 | 486 000 | 1 385 | + 2 377 | + 7 | + 0,5 | 213 500 | 272 500 | 486 000 | 1 385 | + 2 377 | + 7 | + 0,5 | |
| Bern-Luzern-Bahn | 9 | 1 700 | 1 400 | 3 100 | 344 | + 130 | + 14 | + 4,2 | 1 700 | 1 400 | 3 100 | 344 | + 130 | + 14 | + 4,2 | |
| Bödeli-Bahn | 541 | 304 000 | 565 000 | 869 000 | 1 606 | — 113 638 | — 210 | — 11,6 | 304 000 | 565 000 | 869 000 | 1 606 | — 113 638 | — 210 | — 11,6 | |
| Nordostbahn | 67 | 42 000 | 64 000 | 106 000 | 1 582 | — 3 068 | — 46 | — 2,8 | 42 000 | 64 000 | 106 000 | 1 582 | — 3 068 | — 46 | — 2,8 | |
| Zürich-Zug-Luzern | 58 | 36 000 | 125 000 | 161 000 | 2 776 | — 1 670 | — 29 | — 1,0 | 36 000 | 125 000 | 161 000 | 2 776 | — 1 670 | — 29 | — 1,0 | |
| Bötzbergbahn | 23 | 5 400 | 6 400 | 11 800 | 513 | — 330 | — 14 | — 2,7 | 5 400 | 6 400 | 11 800 | 513 | — 330 | — 14 | — 2,7 | |
| Effretikon-Hinwil | 599 | 329 500 | 422 000 | 751 500 | 1 255 | + 27 442 | + 46 | + 3,8 | 329 500 | 422 000 | 751 500 | 1 255 | + 27 442 | + 46 | + 3,8 | |
| Suisse Occidentale | 19 | 3 910 | 9 240 | 13 150 | 692 | — 350 | — 18 | — 2,5 | 3 910 | 9 240 | 13 150 | 692 | — 350 | — 18 | — 2,5 | |
| Bulle-Romont | 111) | 4 371 | 1 415 | 5 786 | 526 | + 5 786 | + 526 | + 100,0 | 4 371 | 1 415 | 5 786 | 526 | + 5 786 | + 526 | + 100,0 | |
| Val-de-Travers | 40 | 10 535 | 11 324 | 21 859 | 546 | + 1 307 | + 33 | + 6,4 | 10 535 | 11 324 | 21 859 | 546 | + 1 307 | + 33 | + 6,4 | |
| Tössthalbahn | 278 | 200 300 | 235 100 | 435 400 | 1 566 | — 1 314 | — 5 | — 0,3 | 200 300 | 235 100 | 435 400 | 1 566 | — 1 314 | — 5 | — 0,3 | |
| Verein. Schweizerb. | 25 | 11 290 | 7 930 | 19 220 | 769 | + 745 | + 30 | + 4,1 | 11 290 | 7 930 | 19 220 | 769 | + 745 | + 30 | + 4,1 | |
| Toggenburgerbahn | 7 | 2 620 | 1 870 | 4 490 | 642 | — 292 | — 41 | — 6,0 | 2 620 | 1 870 | 4 490 | 642 | — 292 | — 41 | — 6,0 | |
| Wald-Rüti | 4 | 1 130 | 380 | 1 510 | 378 | — 320 | — 80 | — 17,5 | 1 130 | 380 | 1 510 | 378 | — 320 | — 80 | — 17,5 | |
| Rapperswyl-Pfäffikon | 20 Bahnen | 2738 | 1 621 726 | 2 705 109 | 4 326 835 | 1 580 | — 72 792 | — 33 | — 2,1 | 1 621 726 | 2 705 109 | 4 326 835 | 1 580 | + 72 792 | + 33 | + 2,1 |
| 1) 1883 11 km. weniger | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SPECIALBAHNEN | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Appenzeller-Bahn | 15 | 6 163 | 5 867 | 12 030 | 802 | + 1 184 | + 79 | + 10,9 | 6 163 | 5 867 | 12 030 | 802 | + 1 184 | + 79 | + 10,9 | |
| Arth-Rigibahn | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Lausanne-Echallens | 15 | 3 898 | 987 | 4 885 | 326 | — 304 | — 20 | — 5,8 | 3 898 | 987 | 4 885 | 326 | — 304 | — 20 | — 5,8 | |
| Rigibahn (Vitznau) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Rorschach-Heiden | 7 | 1 552 | 1 651 | 3 203 | 458 | + 95 | + 14 | + 3,2 | 1 552 | 1 651 | 3 203 | 458 | + 95 | + 14 | + 3,2 | |
| Uetlibergbahn | 9 | 1 260 | 23 | 1 229 | 136 | + 2 | — | — | 1 260 | 23 | 1 229 | 136 | + 2 | — | — | |
| Wädenswil-Einsiedeln | 17 | 4 000 | 10 900 | 14 900 | 876 | + 5 321 | + 313 | + 55,6 | 4 000 | 10 900 | 14 900 | 876 | + 5 321 | + 313 | + 55,6 | |
| 5 Bahnen | 63 | 16 819 | 19 428 | 36 247 | 375 | + 6 298 | + 100 | + 21,1 | 16 819 | 19 428 | 36 247 | 375 | + 6 298 | + 100 | + 21,1 | |
| STRASSENBAHNEN | | | | | | | | | | | | | | | | |
| mit Locomotivbetrieb. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aarg. Luz. Seethalb. | 43) | 7 432 | 4 053 | 11 485 | 267 | + 11 485 | + 267 | + 100,0 | 7 432 | 4 053 | 11 485 | 267 | + 11 485 | + 267 | + 100,0 | |
| Waldenb.-Bahn | 14 | 2 705 | 748 | 3 453 | 247 | + 744 | + 53 | + 27,3 | 2 705 | 748 | 3 453 | 247 | + 744 | + 53 | + 27,3 | |
| 1) 1883 43 km. weniger | 57 | 10 137 | 4 801 | 14 938 | 262 | + 12 229 | + 68 | + 35,1 | 10 137 | 4 801 | 14 938 | 262 | + 12 229 | + 68 | + 35,1 | |