

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 4

## 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:** 05.04.2026

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

des Figurenschmucks für die sechs Eckpavillons mehrere Bildhauer sich getheilt haben. An der hohen Attika dieser Pavillons sind über den Säulen der unteren Architectur je vier bzw. 3 Figuren von etwa  $1\frac{1}{2}$  facher Lebensgrösse angeordnet und es war ein nahe liegender Gedanke, hier den Leuchten deutscher Wissenschaften aus alter und neuer Zeit Denkmäler zu setzen. Die beiden vorderen Pavillons sind Professor *H. Schilling* in Dresden zugefallen. Hier stehen links an der Seitenfront: Calvin, Zwingli, Melancton, an der Vorderfront: Luther, Leibnitz, Kepler, Joh. Sturm — rechts an der Vorderfront: Kant, Gauss, Joh. Müller, v. Savigny, an der Seitenfront: Eichhorn, Pufendorf, Schwarzenberg. Die Figuren an den entsprechenden äusseren Pavillons der Hinterfront hat Prof. *Diez* in Dresden ausgeführt; links an der Hinterfront: Niebuhr, Sleidan, Schöpflin, Winkelmann, an der Seitenfront: Lessing, Schleiermacher, Spener — rechts an der Hinterfront: Jakobi, A. v. Guericke, Fraunhofer, Liebig, an der Seitenfront: Haller, Paracelsus, Baer. Die Figuren endlich an den seitlichen Pavillons des Mittelflügels, links: F. A. Wolf, J. Grimm, Bopp, Boekh — rechts: Copernicus, Werner, L. v. Busch, A. v. Humboldt rühren von den Bildhauern *Hundtrierer* und *Dorn* in Berlin her. — Der künstlerische Werth der Figuren ist natürlich kein völlig gleicher, doch ist die Mehrzahl derselben so überraschend gelungen, dass wol nur wenige Bauten der neueren Zeit sich eines gleichen Schmuckes rühmen können.

Weitaus anziehender noch als das Aeussere ist allerdings das *Innere des Baues* ausgefallen, ohne dass zum Schmucke desselben aussergewöhnliche Mittel der Decoration heran gezogen wären. In erster Linie ist es die architectonische Wirkung und der Zusammenhang der weiten und mächtigen Vorräume, welche dem Hause ein ganz eigenartiges, seine Bestimmung zum vollen künstlerischen Ausdruck bringendes Gepräge und einen hohen malerischen Reiz verleihen. Der Masstab erweist sich auch hier nicht nur nicht zu klein, sondern als ausserordentlich glücklich getroffen; bei aller Weiträumigkeit und Luftigkeit und bei vollster Wahrung der für einen öffentlichen Bau dieses Ranges angemessenen Würde empfindet man doch durchgehends den Eindruck einladender Behaglichkeit, nirgends den einer so leicht abtossenden und öden Colossalität. Die Mittelhalle des Untergeschosses mit den weiten Ausblicken in die Corridorhallen und in ihrer Verbindung mit den beiden Treppenhäusern einerseits, dem grossen glasbedeckten von zwei Geschossen offener Hallen umgebenen Glashofe andererseits gewährt in ihrer Vereinigung verschieden grosser und verschieden beleuchteter monumentaler Räume ein Architecturbild von seltener Macht und Schönheit. Aber auch in der Durchbildung der Einzelheiten und in der decorativen Ausstattung der Räume hat der Architect sein künstlerisches Talent bewährt. Eine Beschreibung derselben verbietet sich; nur über die Art der Ausstattung seien einige kurze Mittheilungen gestattet.

Die Säulen der Eingangshalle haben Schäfte aus blau-grauem Fichtelgebirgs-Granit auf rothen Sandstein-Postamenten erhalten; die Anschlagtafeln sind mit Werkstein-Rahmen eingefasst, die Kugelgewölbe der Decken farbig bemalt. Reiche Bemalung hat auch das cassetirte Spiegelgewölbe der Mittelhalle erhalten, deren Pfeiler ebenso wie die Architecturtheile des Glashofes in feinem grauen Vogesen-Sandstein hergestellt sind, während die Säulen aus buntem Pyrenäen-Marmor (*Port d'or* und *Rose vif*) bestehen. In den Nischen neben den Treppen-Aufgängen stehen rechts die Statuen von Sophokles und Demosthenes, links diejenigen der Eirene und der herculanischen Matrone. Die Treppen selbst sind in den Stufen aus schwarzem Lahn-Marmor, in den Geländern aus Sandstein mit Serpentin-Balustern in den Podesten aus reichem Mosaik hergestellt; die Wände sind mit rothem Stuccolustro bekleidet, die Spiegelgewölbe der Decke mit Malerei, die Fenster mit bunter Glasmosaik geschmückt. Auch der grosse Glashof hat eine teppichartig gemusterte (in der Farbe für die Beleuchtung eines trüben Tages vielleicht etwas zu schwere) Glasdecke und in der Voute entsprechenden malerischen Schmuck erhalten; der Fussboden besteht aus Terrazzo mit einem Mosaikfries. Von

den grösseren Sälen ist die Aula in weissem durch reiche Vergoldung belebten Stuck, der Lehrsaal, dessen Pfeiler mit Holz verkleidet sind, in Holztönen mit nachgeahmten Intarsien, der Senats-Sitzungssaal, das Zimmer der Professoren, des Rectors und Curators mit Stuckdecken u. s. w. decorirt. Die Hörsäle, welche eichene Riemenböden und 2 m hohe gestemmte Vertäfelungen mit Kleiderhaken und besonderen Schirmgestellen erhalten haben, sind mit Oelfarbe gestrichen; die Subsellien (mit Klappsitzen) sind aus Eichenholz auf gusseisernem Gestell gefertigt. Noch einfacher sind die Seminar- und Sammlungs-Räume gehalten.

Zum Schlusse unserer Beschreibung möge noch beigefügt werden, dass die Universität Strassburg den Verdiensten des Architecten des Collegienhauses ihre volle Anerkennung dadurch manifestirte, dass sie Herrn Professor Warth die Würde eines Ehrendoctors verliehen hat.

[Nach der „Deutschen Bauzeitung“.]

## Miscellanea.

**Verein deutscher Ingenieure.** Am 5. und 6. d. M. tagte in Berlin eine Delegirten-Versammlung des Vereins deutscher Ingenieure, um entsprechend dem Beschlusse der 25. Hauptversammlung (Mannheim 1884) die Vorlage betreffend die Prüfung des Patentgesetzes und seine Handhabung zum Abschluss zu bringen. Die Beratungen hatten laut dem Wochenblatt für Baukunde folgende Ergebnisse: Das bestehende Vorprüfungsverfahren ist dem Anmeldeverfahren (Frankreich u. A.) gegenüber beizubehalten. Es ist nicht ausreichend, die Ausführung der als notwendig erkannten Aenderungen des Gesetzes und seiner Handhabung im Verwaltungswege vorzunehmen, sondern es ist dahin zu wirken, dass dieselbe durch die Gesetzgebung erfolgt. In Erwägung, dass es bisher der Wissenschaft und Praxis nicht gelungen sei, eine ausreichende Bestimmung des Begriffes „Erfindung“ zu geben, und dass andererseits eine willkürliche Auslegung dieses Begriffes bei Anwendung des Gesetzes vermieden werden müsse, wurde beschlossen, auszusprechen, was patentfähig sein solle, damit das Wort Erfindung demgemäss im Gesetz gebraucht werde. In der besonders für die chemische Industrie ausserordentlich bedeutsamen Frage, ob ein durch ein neues Verfahren hergestellter neuer Stoff zugleich mit dem Verfahren Patentschutz geniessen solle, wurde beschlossen, dass dieser Patentschutz solange zu gewähren sei, bis ein zweites Verfahren zur Erzeugung desselben Stoffes gefunden sei. Zu Paragraph 4 wurde auch die gwerbsmässige Einführung patentirter Gegenstände in das Deutsche Reich ausgeschlossen. Um die civilrechtlichen Bestimmungen im Patentgesetz selbst zu regeln, wurde beschlossen, die Patentreolle gewissermassen zum Grundbuch für Patentsachen auszubilden und in derselben die betreffenden Eintragungen (Lizenz, Uebertragung u. s. w.) vorzunehmen. Gegenüber dem bedeutenden Ueberschusse des Patentamtes wurde eine Ermässigung der Jahresgebühren empfohlen. Beim Lizenzparagraphen 11 wurde beschlossen, dass derselbe auf Antrag in Anwendung kommen muss. Weitgreifende Aenderungen wurden bezüglich der Zusammensetzung des Patentamtes vorgeschlagen, dahin zielend, dass entsprechend der vorwiegend technischen Thätigkeit desselben auch Techniker als ständige Mitglieder eingesetzt werden sollen, welche diesem Amte sich ausschliesslich zu widmen hätten; desgleichen sollte den Hilfsarbeitern eine angemessene Staatsstellung durch ihr Amt geboten werden. Um das Reichsgericht zu entlasten und ihm die fast ausschliesslich technische Fragen berührenden Patentproccesse möglichst abzunehmen, wurde beschlossen, die Einsetzung einer aus Juristen und Technikern gebildeten Berufsstanz innerhalb des Patentamtes zu beantragen, für die letzte Entscheidung jedoch eine vom Patentamte völlig unabhängige Revisionsinstanz einzusetzen. Um im Sinne des Vorprüfungsverfahrens die Patentanmeldung möglichst weiten Kreisen zugänglich zu machen, wurde der Antrag angenommen, dass die Anmeldung nebst Zeichnung vervielfältigt und in den grösseren Städten des deutschen Reiches ausgelegt werden möge. Damit Patentverletzungen wirksamer entgegengetreten werden könne, beschloss man, nicht nur die wissenschaftlichen, sondern auch die aus grober Fahrlässigkeit begangenen Patentverletzungen zur strafrechtlichen Verfolgung und zur Begründung eines civilrechtlichen Entschädigungsanspruches für ausreichend zu erachten. Der Verein beabsichtigt seine Vorschläge dem Reichskanzler zu unterbreiten, ebenso wie er kürzlich den Eintritt des deutschen Reiches in die „Union“ zum Schutze des gewerblichen Eigenthums bei demselben beantragt hat.

**Suez-Canal.** In Ergänzung und theilweiser Berichtigung der in vorletzter Nummer enthaltenen Notiz theilen wir mit, dass die Suezcanal-Commission laut der Wochenschrift des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins folgende Beschlüsse gefasst hat: Das Project der Ausführung und der Kostenvoranschlag beziehen sich auf Arbeiten, welche die Erweiterung des Canals auf das *Dreifache* der heutigen Breite, sowie die Vertiefung desselben auf *9 m* unter dem mittleren Niederwasser zum Gegenstande haben. Jedoch ist vorläufig nur eine Tiefe von  $8\frac{1}{2} m$  herzustellen, und zwar in den geraden Strecken des Canals von *65 m*, sowie in den Curven von *80 m* Breite und einem Radius unter *2500 m*. Die Vertiefung der verbleibenden *0,50 m* ist auf spätere Zeiten zu verschieben und hat den letzten Theil der Arbeiten zu bilden.“ Diese beschränkende Klausel wurde hauptsächlich aus öconomischen Gründen veranlasst, da die Kosten für die Vertiefung des neuen Canalbettes um *1 m* nicht weniger als 24 Millionen Francs betragen würden. — Die Verhandlungen, welche zum obigen Beschlusse geführt haben, bewegten sich um Fragen maritimer und technischer Natur. Nach ersterer Richtung fragte man sich, ob die Kreuzung zweier im Gange befindlicher Dampfer ohne Anstand und ohne Schädigung des Canalprofils vor sich gehen könne und ferner, ob es nicht nöthig wäre, die gegenwärtig einen Radius von nur *900 m* besitzende Curve im Timsah-See zu strecken, um die dort häufigen Versandungen hintanzuhalten. Die erste Frage wurde von den anwesenden Capitänen und Piloten verschiedener Nationalitäten beinahe einstimmig dahin beantwortet, dass die Kreuzung zweier Dampfer mit Beobachtung der nöthigen Vorsicht ohne Anstand bewerkstelligt werden könne, wenn das Canalprofil das Dreifache der heutigen Breite erhalte. Was die Streckung der Curve im Timsah-See betrifft, so wurde dieselbe weniger aus seemännischen Rücksichten, als vielmehr im Interesse der Gesellschaft als wünschenswerth und als versuchsweises Mittel zur Verminderung der Versandungen bezeichnet.

Was die technischen Fragen betreffs der Ausführung des breiteren Profils anbelangt, so waren die wichtigsten derselben bereits Gegenstand der grossen Pariser Conferenz im verlossenen Jahre, welche sich zu Gunsten des diesbezüglichen Projectes des französischen Ingenieurs Herrn *Lemasson* ausgesprochen hatte. Nur die Frage, ob aus öconomischen Rücksichten die Verbreiterung des Canals nicht im Trockenen hergestellt werden könnte, wurde ventilirt. Die nach dieser Richtung angestellten Bohrversuche zeigten jedoch, dass die starken Infiltrationen des Wassers dieselbe unmöglich machen und demnach nur die gewöhnliche Baggerung als zulässig erscheine.

Zum Schlusse der Verhandlungen wurde am 25. November v. J. eine gemeinsame Fahrt durch den Canal auf dem englischen Dampfer „Benlarig“ (Tonnengehalt *2288 t*, Länge *97 m*, Breite *11,6 m*, Tauchtiefe *6,95 m*) ausgeführt. Diese Fahrt bestätigte nur die bereits bekannte Thatsache, dass die den Canal passirenden Fahrzeuge nur mit Rücksicht auf die Schonung der Böschungen nicht eine grössere Fahrgeschwindigkeit entwickeln können.

Die internationale Commission hat nach Beendigung ihrer Arbeiten Egypten im December verlassen und die Rückreise nach der Heimat auf dem Penninsular-Dampfer „Mongolia“ von Alexandrien aus angetreten, um sich in der zweiten Hälfte des gegenwärtigen Monats in Paris zu vereinigen, wo die grosse Commission ihre Berathungen abhalten wird, um endgiltig über die auszuführenden Arbeiten zu entscheiden.

**Appenzeller-Bahn.** Der Bundesrath hat am 16. d. M. hinsichtlich dieser Eisenbahn folgenden Beschluss gefasst:

Der schweizerische Bundesrath, nach Einsicht eines Antrages seines Post- und Eisenbahndepartements und der Acten, woraus sich ergibt:

1) Durch Bundesbeschluss vom 27. Juni 1884 sind die in den Art. 5 und 6 der Concession für eine Schmalspurbahn von Winkeln über Herisau und Urnäsch nach Appenzell, vom 23. December 1873 angesetzt und am 21. März 1876 und 29. März 1879 erstreckten Baufristen, vorbehaltlich der Rechte Dritter, folgendermassen verlängert worden: a) für die Einreichung der Baupläne und des Finanzausweises bis zum 1. Januar 1885; b) für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 1. März 1885; c) für die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn bis zum 1. Juni 1886, — in der Meinung, dass, wenn einer dieser Termine unbenutzt ablaufen sollte, dieser Fristablauf den Verlust der ganzen Concession unmittelbar nach sich ziehen und die vorhandene Anlage auf Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert würde.

2) Die auf den 1. Januar 1885 verfallene Frist ist unbenutzt abgelaufen, indem weder die Baupläne in genügender Weise eingereicht wurden, noch der Finanzausweis geleistet worden ist.

Nachdem auf das vom Verwaltungsrathe der Localbahngesellschaft

unter dem 11. December 1884 eingereichte Fristverlängerungsgesuch nicht eingetreten werden konnte;

in Vollziehung der von der Bundesversammlung auf den unbenützten Fristablauf gesetzten Androhung, — beschliesst:

Das Bundesgericht wird ersucht, die Versteigerung der von der gegenwärtig mit Rechtsdomicil in Herisau versehenen Schweiz. Gesellschaft für Localbahnen, auf Grund der Concession für eine schmalspurige Eisenbahn von Winkeln über Herisau und Urnäsch nach Appenzell vom 23. September 1873 erstellten Bahnanlagen und Betriebseinrichtungen nach Massgabe des Art. 46 des Bundesgesetzes betreffend die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874 anzuordnen.

**Bau des Reichstagshauses zu Berlin.** Nach der dem deutschen Reichstage unterm 26. März v. J. seitens des Reichskanzlers vorgelegten Denkschrift war für das jetzt abgelaufene Baujahr für den Neubau des Reichstagshauses am Königsplatze die Herstellung des grössten Theils der Fundamente und eines Theils des Kellermauerwerks beabsichtigt, in der Voraussetzung, dass die von der Stadt Berlin übernommenen Canal- und Strassenarbeiten rechtzeitig fertiggestellt würden. Wie das „Centralblatt der Bauverwaltung“ in einem längeren Berichte mittheilt, ist es in der That gelungen, die genannten Arbeiten zeitig aufzunehmen und kräftig zu fördern. Die den Reichstagsbauplatz im Osten und Norden begrenzende neue Strassenanlage ward bereits am 5. Mai dem Verkehre übergeben und die alte Sommerstrasse, welche in beträchtlicher Breite noch die Baustelle kreuzte, gesperrt und der Bauplatz eingezäunt. Eine mehrwöchentliche Unterbrechung der Erdarbeiten entstand durch die Vorbereitungen zu der am 9. Juni stattgehabten feierlichen Grundsteinlegung, trotzdem konnten am 26. Juni die ersten Fundamentsteine verlegt werden. Die Beschaffenheit des Baugrundes stellte sich bei den vorgenommenen sehr genauen Untersuchungen als eine ziemlich ungleichmässige heraus, was eine verschiedenartige Ausführung der Fundirung an den verschiedenen Stellen des Gebäudes zur Folge gehabt hat. Wo der Grund bereits in geringer Tiefe gut und tragfähig war, genügte die Herstellung eines einfachen Betonfundamentes, während anderwärts zu einer Gründung mittels eingerammter Pfähle und darüber liegender Betondecke geschritten werden musste. So wurden beispielsweise für die Mauern und Pfeiler der grossen Mittelkuppel in der Zeit vom 1. September bis 14. October unter Zuhilfenahme der Abendstunden und electricischer Beleuchtung 2232 Stück Rundpfähle von *5 m* Länge mit Dampfkrammen eingetrieben. Im Ganzen wurden im verlossenen Baujahr  $35\ 000 m^3$  Erde ausgehoben, 3900 Stück Pfähle geschlagen und in runder Zahl  $11\ 000 m^3$  Beton und Mauerwerk hergestellt.

**Abrutschungen beim Fort de l'Ecluse.** Hinsichtlich dieses Gegenstandes wird uns geschrieben, was folgt: „Die interessante Mittheilung in Nr. 3 dieser Zeitschrift über die Ursache der Abrutschungen beim Fort de l'Ecluse scheint noch für die Frage Raum zu lassen, warum dieselbe erst jetzt zur Wirkung gekommen ist, da der unterirdische See wohl seit Urzeiten besteht und auch die, das Ansteigen desselben veranlassenden Umstände im Laufe der Zeiten ohne Zweifel schon oft eingetreten sind. Sind vielleicht mitwirkende Ursachen in der Anlage der Eisenbahn oder in Unterspülung des Hanges durch die Rhone zu erblicken?“

**Electricitäts-Ausstellung in Paris.** Herr Georges Berger, Präsident der „Société internationale des Electriciens“ zu Paris hat die Güte uns mitzutheilen, dass die in Bd. IV, No. 22 u. Z. erwähnte Ausstellung in den Räumlichkeiten der Pariser Sternwarte erst mit dem 15. März d. J. eröffnet wird. Nach den bis jetzt eingelaufenen Anmeldungen zu urtheilen, verspricht die Ausstellung eine interessante zu werden. Anmeldungen werden noch bis zum 10. Februar entgegengenommen; dieselben sind zu adressiren: Au siège de la Société internationale des Electriciens Rue Séguier 3, Paris.

**Amerikanische Eisenbahnen.** Ende 1883 hatte das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten von Nordamerika, von Canada und Mexico zusammen eine Ausdehnung von  $209\ 522 km$ ; hievon waren  $154\ 995 km$  oder  $74\%$  normalspurig,  $18\ 726 km$  oder  $9\%$  mit einer Spurweite von  $1,448 m$ ,  $18\ 479 km$  oder  $9\%$  mit einer solchen von  $1,525 m$ ,  $13\ 962 km$  oder  $6\%$  mit einer solchen von  $0,915 m$  und die verbleibenden  $3\ 360 km$  oder  $2\%$  mit verschiedenen Spurweiten von  $0,610 m$  bis zu  $1,830 m$  ausgeführt.

**Technische Hochschulen in Oesterreich.** Die österreichischen, technischen Hochschulen weisen in diesem Semester folgende Zahlen für die Gesamtfrequenz auf: Wien 939 (1244); Prag, deutsche Hochschule 253 (338), böhmische Hochschule 486 (606); Brünn 146 (117); Lemberg

160 (213); Graz 194 (211). Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr. Also überall, mit Ausnahme von Brünn, wo ausserordentliche Anstrengungen gemacht wurden, erheblicher Rückgang!

**Sanirung der Stadt Neapel.** Die italienische Kammer hat ein Gesetz angenommen laut welchem in der Stadt Neapel ein Canalnetz, neue Strassenöffnungen und ähnliche für die ungesunden Stadttheile erforderliche bauliche Arbeiten zur Ausführung gelangen sollen. Sämmtliche Arbeiten sind innert 12 Jahren durchzuführen. Kosten: 100 Millionen Franken.

**Eisenbahnbauten in Oesterreich-Ungarn.** Im abgelaufenen Jahre wurden in Oesterreich 1028, in Ungarn 317, zusammen 1345 *km* neuer Eisenbahnlinien eröffnet, während das Vorjahr einen Zuwachs von 1031 *km* ergeben hatte.

**Die Porte St. Denis zu Paris** ist in einem sehr reparaturbedürftigen Zustand und muss einer durchgreifenden Renovation unterworfen werden, die voraussichtlich mehrere Jahre dauern wird.

**Die Statue der Venus von Milo** im Louvre zu Paris (vide Bd. IV, Seite 52) steht nun wieder an ihrem früheren Platz. Sie erhält, ähnlich wie Dannecker's Ariadne zu Frankfurt a. M., ein drehbares Fussgestell.

### Literatur.

**Eisenbahn-Angelegenheiten und Personalien in „lexicischer“ Form** von *Eduard Kafka*. Leipzig 1885, Arthur Felix. Dieses über 20 Octavbogen starke Handbuch gibt in lexicographischer, übersichtlich angeordneter Weise Auskunft über eine Reihe von Thatsachen und Daten aus dem Eisenbahnwesen, die, sofern sie zuverlässig sind, dem Fachmann von Nutzen sein können. Leider scheint jedoch die Auskunft nicht überall eine genaue zu sein, was schon aus den mehr als die Hälfte des Buches ausmachenden *Personalien* ersehen werden kann, von welchen wir als Beleg für unsere Behauptung folgende Muster wörtlich getreu wiedergeben wollen: *Brunner*, A., Control-Ingenieur des Betriebsmaterials der schweizerischen Eisenbahnen, absolvirte „die Polytechnik“ zu Zürich und trat dann als Ingenieur in den Dienst des Chemins de fer de Suisse (!) etc. *Bürkli*, Anton (!), Ingenieur, geboren zu Zürich etc. *Lindner*, A., geb. 1835 zu Zürich (!), absolvirte daselbst die Technik etc. etc. *Memminger*, A., geb. 1828 zu Zürich (!), studirte in seiner Vaterstadt die Technik und trat in den Dienst der „Bahn Centrale“ als Ingenieur. *Wetli*, K., zu Riesbach, geb. zu Zürich 1828, vollendete seine Studien in Zürich (!). *Wetli* ist der Erfinder des nach ihm benannten neuen Locomotivsystems für Gebirgsbahnen. Diese Erfindung besteht in dem Principe, starke Steigungen durch Zickzackwindungen (!) zu bewältigen etc. etc. *Zschokke*, Otto F., geb. zu Zürich (!) 1832, studirte daselbst die Technik und trat als Ingenieur in den Dienst der „Schweizerischen Bahnen“. — So geht es weiter in schönster Regelmässigkeit. Es macht den Eindruck, als ob der Verfasser von der Schweiz eigentlich nur *einen* Ort, unser gesegnetes „Limmat-Athen“, kenne, denn fast *alle* „Eisenbahner“ der Schweiz haben *hier* das Lebenslicht erblickt, an der Zürcher „Technik“ hat er sie sodann studiren lassen, um sie, nach deren Absolvirung, sofort in den Dienst der „Chemins de fer de Suisse“ zu schicken, wo sie, wie er anzunehmen scheint, ein wohlversorgtes und auskömmliches Leben nebst der nöthigen Zeit zu literarischer Thätigkeit gefunden haben.

Wir haben absichtlich nur Beispiele ausgewählt, deren Richtigkeit jedem unserer Leser leicht fällt; wenn jedoch das Ausland mit der nämlichen Gründlichkeit behandelt ist, wie die Schweiz, so sollte vor einem solchen Werke, das in der leichtfertigsten Weise zusammengestoppelt ist, förmlich gewarnt werden. Wie lückenhaft diese *Personalien* verfasst sind, geht schon aus der Thatsache hervor, dass von allen jenen Männern, die sich um das schweizerische Eisenbahnwesen verdient gemacht haben, ausser den Obenerwähnten einzig noch genannt sind: Minister Bavier, Professor Deschwanden, (!) Friedrich Dieterlé, Dr. Alfred Escher, Louis Favre, Harlacher, Hellweg und Pressel. Andere Eisenbahn-Techniker, die in der Schweiz thätig waren, scheinen Herrn Kafka nicht bekannt zu sein. Nicht von grosser Bescheidenheit des Verfassers zeugt u. A. auch, dass, während er Männer von der Bedeutung eines Perdonnet mit einigen wenigen Zeilen abfertigt, er seiner eigenen hervorragenden Person volle zwei Seiten widmet.

**Die Zeitschrift für Bauwesen**, welche seit 1851 im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegeben und bis anhin je-weilen von demjenigen Regierungs- und Baurath redigirt wurde, dem das technische Bureau der Bauabtheilung des genannten Ministeriums

untersteht, wird vom 1. April d. J. ab an die Redaction des Centralblattes der Bauverwaltung übergehen.

### Necrologie.

† **Ludwig Bohnstedt.** Am 3. d. M. starb zu Gotha an einer Gehirnkrankheit Prof. Ludwig Bohnstedt, unstreitig einer der ersten und bedeutendsten Architekten unserer Zeit. Im Jahre 1822, als Sohn deutscher Eltern zu Petersburg geboren, bildete er sich in Berlin, vornehmlich unter der Leitung von Prof. Wilh. Stier, zum Architecten aus und kehrte nach mehrjährigen Studien und einem Aufenthalte in Italien und Frankreich nach Petersburg zurück, wo er, zuerst als Privatarchitect und später als Beamter des Staates, eine Reihe bedeutender Bauwerke zur Ausführung brachte. Im Jahre 1863 siedelte er nach Gotha über, von wo aus er eine grosse bauliche Thätigkeit entfaltete. Zahlreiche Ausführungen im In- und im Auslande legen von derselben Zeugnis ab. Vor allem aber waren es die immer zahlreicher auftretenden Concurrenzen, an welchen er sich betheiligte und es sind während eines langen Zeitraumes nur wenige solcher wichtigeren Anlässe zu zählen, an welchen er sich nicht mit gediegenen, ächt künstlerisch gedachten, in höherem oder minderm Grade von Erfolg begünstigten Arbeiten betheiligte hätte. Die grösste Auszeichnung erwarb er sich jedoch durch seinen grossartigen Entwurf bei der ersten Concurrenz um das deutsche Reichstagshaus im Jahre 1872, wo er mit dem ersten Preise gekrönt wurde. Nicht nur in Fachkreisen, sondern im ganzen deutschen Volke selbst hatte er sich dadurch einen Namen gemacht, wie ihn ein Architect wohl nur selten gewinnen kann. Alle Blätter brachten Artikel über ihn und in einer der verbreitetsten illustrierten Zeitungen Deutschlands erschien sein Porträt mit der Ueberschrift: „des Reiches erster Baumeister“, während die Bürgerschaft Gotha's seinen Sieg mit einem Fackelzug feierte. Bei der im Jahre 1882 stattgefundenen zweiten Concurrenz war ein Einfluss von dem von ihm aufgestellten Grundgedanken bei der Mehrzahl der Entwürfe nicht zu verkennen. Er selbst hatte sich nur widerwillig mit einer Umarbeitung seines älteren Planes an der Preisbewerbung betheiligte und musste es erleben, dass dieselbe für ihn ohne Erfolg blieb. — Was die Richtung des Künstlers anbetrifft, so gelangten in den meisten seiner Entwürfe die Grundsätze der Schinkel'schen Schule zum Ausdruck.

### Concurrenzen.

**Brunnen und Anlagen in Schaffhausen.** Ein uns von unbekannter Seite in verdankenswerther Weise zugesandter Zeitungsausschnitt benachrichtigt uns — leider zu spät — dass im vergangenen Monat zu Schaffhausen in aller Stille eine kleine Concurrenz abgehalten wurde zur Gewinnung von Plänen für eine Fontäne und Anlagen im Herrenacker daselbst. Dieselbe wurde nur von 11 Arbeiten beschickt, von welchen vier prämiirt und zwei mit Ehrenmeldungen bedacht wurden. Preise erhielten: die HH. Arch. Stierlin in Wien (100 Fr.), Arch. Lehmann in Zürich (80 Fr.), Neher & Mertens, Handelsgärtner in Schaffhausen (70 Fr.), Arch. Pfeiffer in Schaffhausen (50 Fr.). — Ehrenmeldungen: HH. Arch. Wüsch (?) in Fluntern und J. Billeter in Zürich.

**Schulgebäude in Neuhaldensleben.** Der Magistrat von Neuhaldensleben (Kreisstadt im preuss. Regierungsbezirk Magdeburg) schreibt zur Erlangung von Plänen für eine Bürger- und Volks-Knabenschule eine öffentliche Concurrenz aus. Termin 16. März a. c. Preise 500 und 300 Mark. Vierzehntägige Ausstellung. Im Preisgericht sitzen: der Bürgermeister, ein Stadtbaurath, zwei Kreisbauinspectoren und zwei Maurermeister. Programme können beim Magistrat bezogen werden.

**Neubaute auf dem Terrain des Inselspitals zu Bern.** Heute Vormittag ist das Preisgericht zur Berathung und Festsetzung des Bauprogrammes für die Ueberbauung der Insel-Liegenschaft in Bern zusammengetreten. Als Ersatz für den die Wahl in das Preisgericht ablehnenden Herrn Prof. Bluntschli hat der Bundesrath gestern gewählt: Herrn Stadtbaumeister Geiser in Zürich.

**Bebauung der Kaiser Wilhelmstrasse zu Berlin.** Zu dieser in unserer Nummer 16, vom 18. October mitgetheilten Concurrenz sind 41 Arbeiten eingeleistet worden. Die Mehrzahl derselben rührt, wie zu erwarten war, von Berliner Architecten her.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.