

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 5/6 (1885)
Heft: 20

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: 09.01.2026

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

ordnung concentrisch gestalteter Postamente mit stehenden oder sitzenden Figuren auf den Ecken bedienen. Die drei Motive der eingefriedigten Plattform, der längsentwickelten Denkmalswand und des concentrisch gezeichneten Postaments oder Brunnens beherrschen überhaupt die Preisbewerbung. Bei der letztern Classe findet es der Berichterstatter des Centralblattes auffällig, wie häufig Missverhältnisse zwischen Postament und Figur auftreten und wie oft der architectonische Theil der Entwürfe den vollständigen Mangel jeder Schulung verräth. Ein anderer ziemlich allgemeiner Eindruck sei der, dass auch bei dieser Wettbewerbung wieder einmal das Ergebniss im Ganzen hinter selbst billigen Erwartungen zurückgeblieben sei.

Preis ausschreiben.

Der Verein zur Beförderung des Gewerbfleisses in Preussen hat für das Jahr 1886, ausser den in Bd. V Nr. 12 und 18 (v. 21. März bezw. 2. Mai d. J.) unserer Zeitung mitgetheilten, noch folgende weitere Preisaufgaben gestellt: 1) Für die beste Arbeit über die Technik der Weissblechfabrication. Preis 1000 Mk. und die silberne Denkmünze. 2) Für die erschöpfendste, kritische Zusammenstellung aller Arten von bestehenden, in der Maschinentechnik verwandten oder zur Anwendung empfohlenen Bronze-, Rothguss- und Messing-Legirungen unter Angabe deren Haupteigenschaften in Bezug auf Widerstandsfähigkeit, Dehnbarkeit, Reibung bei verschiedenen Temperaturen, Schmiedbarkeit, electriche Leitungsfähigkeit, Verhalten gegen Säuren, Schwefelwasser-, Schwefelkohlenstoff, Chlor und andere in der Praxis vorkommende stark ätzende Stoffe. Es erscheint nöthig, dass der Versuch gemacht werde, die Begriffe Bronze, Rothguss, Messing so zu fixiren, dass dadurch die Möglichkeit angebahnt wird, die wissentlich falsche Bezeichnung solcher Legirungen, denen nur das äussere Ansehen, nicht aber die sonstigen charakteristischen Eigenschaften derselben innewohnen, mit Sicherheit festzustellen. Preis 3000 Mk. 3) Für die beste Arbeit über die Reinigung des Eisendrathes vom Glühspan. Preis 1000 Mk. — Ferner wurde der Preis für die beste Arbeit über die Widerstandsfähigkeit auf Druck beanspruchter eiserner Bauconstructionstheile bei erhöhter Temperatur, wie vorauszusehen war, von 3000 Mk. auf 6000 Mk. erhöht.

Correspondenz.

Monsieur le Rédacteur de la „Schweizerische Bauzeitung“.

Le dernier numéro de la Revue polytechnique Suisse (Schweizerische Bauzeitung) rend un juste hommage au Conseil fédéral pour avoir dans deux récents concours d'architecture attribué l'élaboration des plans définitifs et la direction des travaux aux auteurs des plans couronnés en première ligne.

Vous faites observer très-judicieusement que l'attraction d'un concours consiste précisément dans la perspective d'être chargé de l'exécution.

Permettez-nous seulement, à cette occasion, d'exprimer le regret que votre estimable journal ait cru devoir se départir de ces excellents principes lors du concours pour le Tribunal fédéral à Lausanne, où nous avons été impitoyablement écartés, quoique ayant remporté le premier prix sur 82 concurrents.

Il est vrai que votre collaborateur d'alors, chargé de rendre compte de cet important concours, ayant concouru lui-même, n'avait pas su, paraît-il, subordonner son amour propre à la défense du principe.

Dans l'espoir que vous accueillerez ces réflexions, je vous prie de nous croire toujours vos dévoués

Bourrit & Simmler, architectes.

Genève, le 8 Novembre 1885.

Nachschrift der Redaction. Es möge uns gestattet sein beizufügen, dass die fragliche Berichterstattung im Jahre 1878, also zu einer Zeit erschien, in welcher die gegenwärtige Redaction noch nicht an der Zeitschrift „Eisenbahn“ theilhaftig war. Folglich kann ihr auch keine Inconsequenz zu Last gelegt werden.

Miscellanea.

Der Bau der transcaspischen Eisenbahnen macht, wie aus St. Petersburg gemeldet wird, dank dem Zusammenwirken der russischen Soldaten und der turkmenischen Bevölkerung, grosse Fortschritte. Die

Beschotterungsarbeiten sollten bis zum 27. October vollendet sein und schon im August konnten die Locomotiven bis Bhami, 50 km von Askhabad, laufen. Die Erdarbeiten waren fertig bis Serakhs, ebenso die Vorarbeiten bis Merw. Ueber den Eifer, mit welchem Russland die Herstellung dieser kürzesten Eisenbahnstrasse zwischen seinen europäischen Machtcentren und seinem transcaspischen Gebiete betreibt, gibt eine Berichterstattung Aufschluss, welche der „Pol. Corresp.“ von einem Mitarbeiter zugegangen ist, der soeben von einem Besuche der zwischen Krasnowodsk am Ostufer des Kaspischen Meeres und Kisol-Arwad gelegenen Städte und der im Bau begriffenen transcaspischen Bahnlinie zurückgekehrt ist. Seine Darstellungen stimmen mit den aus russischen Quellen stammenden Mittheilungen vollkommen überein. Sie lauten: Die Postschiffe der Gesellschaft „Kaukasus“ und „Merkur“ bewerkstelligen die Ueberfahrt von Baku nach Krasnowodsk gewöhnlich in ungefähr 18 Stunden. Von Krasnowodsk werden dann die Reisenden und Waaren mittelst anderer kleinerer Dampfer nach dem Golf von Michailowsk gebracht. Krasnowodsk ist ein herrlicher Hafen, aber die Eisenbahn geht bloß bis zur Rhede von Michailowsk, welche ungefähr 24 km von Krasnowodsk entfernt ist und da sich daselbst Steilen befinden, wo das Wasser nur eine Tiefe von kaum 1,5 m besitzt, können gegenwärtig die grossen Seedampfer nicht direct bis Michailowsk verkehren und man ist genöthigt, die Reisenden sowie die Waare in ziemlich umständlicher und kostspieliger Weise umzuschiffen. Da die Verlängerung der Eisenbahn von Michailowsk bis nach Krasnowodsk mehr als 6 Millionen Rubel kosten würde, so hat General Annenkoff zwischen Krasnowodsk und Michailowsk, ungefähr die Hälfte des Weges, einen Ankerplatz projectirt, wohin auch die grössten Seeschiffe direct gelangen könnten, sobald nur einige kleine Vertiefungsarbeiten ausgeführt werden, an denen gegenwärtig gearbeitet wird. Die Verlängerung der Eisenbahn bis nach Michailowsk wird dann nicht mehr als ungefähr 1/2 Million Rubel kosten. Dank der fieberhaften Thätigkeit, mit welcher die Arbeiten daselbst betrieben werden, dürfte die neue Rhede spätestens in zwei Monaten im Stande sein, jedes Seeschiff aufzunehmen. Die an jenem Punkte herrschende Arbeitsthatigkeit ist eine ausserordentliche. Es wird daselbst gleichzeitig das Meer vertieft, Landungsbrücken werden errichtet und an dem Eisenbahnanschlusse gearbeitet, welcher gegenwärtig 13 km von der neuen Rhede entfernt ist. Man baut ferner einen Bahnhof, ein Hôtel für die Reisenden und Wohnhäuser, mit einem Worte, es ist eine ganz neue Stadt, welche daselbst wie durch einen Zauberschlag mitten in der Wüste entsteht. — Michailowsk im Gegentheil macht einen sehr schlechten Eindruck, denn es gibt daselbst nicht ein einziges anständiges Haus. Man sieht daselbst nur Hütten und es existirt kein einziges Hôtel, so dass die Reisenden genöthigt sind, unter freiem Himmel zu übernachten. Die ganze Gegend ist unbewohnt und in einem Umkreise von 200 km von der Eisenbahn zwischen Michailowsk und Kisol-Arwad befindet sich lauter sandige Wüste. Erst in Kisol-Arwad erblickt man wieder etwas Grün. Von letzterem Orte bis Askhabad sind ebenfalls Tausende von Arbeitern unausgesetzt an der Herstellung der Eisenbahnlinie beschäftigt, die im November oder December vollendet werden soll. General Annenkoff verwendet seine ganze unermüdliche Energie auf diese Arbeiten, die er persönlich von 4 Uhr früh bis zum Anbruch der Nacht überwacht. Auch auf der Linie von Askhabad bis Merw sind die Vorarbeiten bereits in Angriff genommen und bald wird die Herstellung der Bahn ihnen folgen.

Die Kanone von Oberst de Bange. Als im Frühjahr dieses Jahres das mehr als kühne Simplon-Project von Oberst de Bange, General-director der Société des anciens établissements Cail in Paris, auftauchte, hiess es fast allgemein: Herr Oberst de Bange ist zwar ein vorzüglicher Militär, seine Kanone darf als eine geniale Erfindung bezeichnet werden, ob aber das Nämliche von dessen Simplon-Project mit den schwerfälligen „Chariots“ gesagt werden kann, darüber lässt sich wol verschiedener Meinung sein. Ueber das Letztere erzählte man sich in der Westschweiz folgende Anekdote, für deren Richtigkeit wir jedoch keinerlei Verantwortung übernehmen möchten. Man sagte, die Direction der Eisenbahnbank in Genf habe das Simplonproject an einen Fachmann ersten Ranges zur Begutachtung gesandt, der dasselbe einlässlich studirt und mit folgenden Zeilen an seine Auftraggeber zurückgeschickt habe:

Du colonel de Bange les canons ont grand renom,

Mais si vous me parlez de son Simplon,

Je vous répondrai: Non, non, non!

Se non è vero etc. . . Nun scheint sich aber herauszustellen, dass auch die Kanonen von Oberst de Bange nicht über allen Zweifel erhaben sind, wenn wir nämlich der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung Glauben schenken wollen. Dieselbe behauptet, dass im Lager von Châlons am

30. August d. J. eine nach dem genannten System construirte Kanone gesprungen, und in dem Lager von Auvours, sowie bei den Manövern des 1. Armeecorps in der Umgebung von Arras am 3. bezw. 14. September d. J. von je einer Kanone das Bodenstück abgefliegen sei. Innerhalb zweier Wochen also haben sich drei schwere Unglücksfälle mit der Kanone de Bange ereignet, wobei ein Officier und zwei Kanoniere getödtet, vier verwundet worden sind. Die französischen Zeitungen erkennen selbst an, dass schon früher ähnliche Verkommnisse stattgefunden haben. Im Juni d. J. ist eine 9-cm-Kanone, System de Bange, bei den Schiessübungen der Artillerie-Brigade von Castres geborsten, wobei zwei Mann schwer, einer leicht verwundet wurden. Aus dem vorigen Jahre sind zwei Unglücksfälle bekannt geworden. Am 4. Juni v. J. sprang in den Batterien vom Hâvre einer 24-cm-Kanone das Bodenstück ab, tödtete einen Kanonier und verletzte drei andere. Es müssen aber noch andere nicht in die Oeffentlichkeit gelangte Misserfolge vorliegen, denn nach einer Pariser Meldung war der Fall, der sich im Juli v. J. ereignete, der fünfte seit wenigen Wochen. Bekanntlich hat die serbische Regierung Kanonen von Oberst de Bange angeschafft. Bei vergleichenden Schiessversuchen, welche nun kürzlich in Belgrad zwischen Kanonen von de Bange, Armstrong und Krupp angestellt worden seien, habe sich die letztere als das vorzüglichste Geschütz bewährt. Wir unserseits haben das Simphonproject des Herrn Oberst de Bange nie für besser erachtet, als sich dessen Kanonen erwiesen haben.

Canal oder Eisenbahn. Im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten zu Wien hielt Sectionschef a. D. W. von Nördling kürzlich zwei Vorträge über die Wasserstrassen-Frage, welchen, mit Rücksicht auf die Bestrebungen in Oesterreich, neue Canalbauten zu unternehmen, besondere Wichtigkeit zugestanden werden muss. Veranlasst wurden diese Vorträge durch den Vorstand des genannten Clubs, welcher Herrn von Nördling ersucht hatte, den Inhalt seiner auch in unserem Blatte besprochenen Schrift: „Ueber die Selbstkosten des Eisenbahntransports und die Wasserstrassenfrage“ der Versammlung vorzuführen und zu erläutern. Der Vortragende hatte, seit dem Erscheinen des genannten Werkes, Frankreich und Belgien bereist und dort eine Reihe neuer Daten gesammelt, die den von ihm eingenommenen Standpunkt nur noch mehr befestigt haben. Er war daher auch im Stande seinen Vortrag mit einer Fülle neuen, werthvollen Materials zu unterstützen, wodurch seine Argumente an durchschlagender Kraft nur gewinnen konnten. Gegenüber den Canalisationsbestrebungen in Oesterreich wies er auf Grund statistischer Daten nach, wie auch in Frankreich, nach dessen Vorbilde doch in Oesterreich das Canalsystem projectirt wird, die Wasserstrassen weit hinter jenen Hoffnungen zurückgeblieben sind, die man an deren Bedeutung gestellt hat. Er bestreitet die Richtigkeit der Ansicht, dass die Canäle für Lastenfrachten geeignet, die Eisenbahnen aber eigentlich blos für Personentransport geschaffen seien. In Frankreich sei in der Zeit von 1870 bis 1884 das Eisenbahnnetz um 13 243 km gewachsen, während das Canalsystem nur einen Zuwachs von 110 km aufzuweisen hat, und seien im Budget pro 1885 für Eisenbahnen 87%, für die Wasserstrassen und Häfen blos 13% in Voranschlag gebracht worden. Auch die Frachtcirculation in Frankreich beweise nur, wie wenig die Canäle den Hoffnungen entsprochen haben, da von 4 650 km blos 34 km eine Circulation von 2 000 000 t leisten können, während diese Zahl das Minimum der Circulationsfähigkeit eines wirtschaftlich wirklich berechtigten Canalbaues sein soll. Redner warnt vor den utopischen Hoffnungen, die man in Frankreich stets gehegt, aber nie realisiert gesehen hat und die sich unbegreiflicher Weise auch in den Acten, betreffend den Donau-Elbecanal, zeigen. Nur der Donau-Odercanal hätte noch eine geringe Berechtigung; statt dessen wäre es hier nach weit vorteilhafter und billiger, wenn noch ein drittes und viertes Geleise auf der Nordbahn gelegt würde, wenn diese den diesfälligen Verkehr nicht bewältigen sollte. Er macht endlich noch darauf aufmerksam, dass überall dort, wo der Canal mit der Eisenbahn in Concurrenz getreten, ersterer weit zurückgeblieben ist, ja dass in Frankreich der Durchschnitt des Verkehrs auf den Canälen blos ein Sechstel des Gesamtverkehrs beträgt und dass im Rhonethale die Eisenbahn achtzehnmal mehr als der Canal leistet und auch ähnliche Verhältnisse in Deutschland (Nürnberg-Ludwigscanal) nachzuweisen sind. Mit Rücksicht auf den jetzigen Standpunkt der Canalfrage sei desshalb in Oesterreich nur eine Haltung möglich: Das Zuwarten! Denn die dortigen hohen Wasserscheiden eignen sich nicht zu Experimenten. Seinen Vortrag schloss der Redner mit den Worten: Warten wir also bis irgend wo in der Welt das Ideal unserer Canalfreunde realisiert ist, bis sie uns einen wirklich ausgeführten Canal zeigen, der sie befriedigt und der unver-

ändert als Muster dienen soll. Auf blosser Hoffnungen hin kann man nicht hundert Millionen Gulden ausgeben!

Griechische Eisenbahnen. Ueber das in Nr. 16 gemeldete Eisenbahnunglück bei Perigiali (erste Station zwischen Korinth und Kiaton) wird uns von einem dortigen Leser ein ergänzender Bericht zugesandt. Wie aus demselben hervorgeht, ist die Grösse der Zerstörung hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass der Locomotivführer, als er sah, dass er in das falsche Geleise gerathen war, sofort Gegendampf gab, ohne gleichzeitig die Heberlein-Bremse, mit welcher der Zug versehen war, in Action zu versetzen. In Folge dessen hielt die Locomotive plötzlich an, während die Wagen mit ihrer ursprünglichen Geschwindigkeit in die Locomotive rannten. Der zunächst bei der Locomotive befindliche Wagen wurde ganz zertrümmert. Die Locomotive machte eine halbe Drehung. Der betreffende Locomotivführer sei schon wegen zu schnellen Fahrens etliche Male bestraft worden. Zwei Individuen, die verdächtig sind, die Weiche auf das Nebengeleise gestellt zu haben, sind verhaftet; es sind dies zwei Fuhrleute, denen die Eisenbahn natürlich einen Theil ihres Verdienstes nahm. Die Zahl der Todten beträgt 30 bis 35. Ueber den Verkehr auf der eröffneten Strecke wird bemerkt: „Merkwürdig ist, dass die Landleute sich durch dieses Unglück nicht abschrecken liessen; denn schon Tags darauf kamen sie massenhaft nach Korinth, um nachzufragen, wann die Strecke wieder fahrbar sein werde. Etliche Tage später war die Linie frei und die Züge waren vielleicht noch stärker besetzt als früher. — Im Allgemeinen kann man sagen fährt es sich ganz gut auf dem Bähnchen, obwol in letzter Zeit die Verspätungen der Züge (wegen Mobilisirung der Armee und Rekrutierungen, wobei alles sich in Athen concentrirt) etwas gar zu gross waren.“

Académie des Beaux-Arts in Paris. Am 31. October fand unter dem Vorsitz von Bouguerau die jährliche öffentliche Sitzung der „Académie des Beaux-Arts“ in Paris statt. Bei der Preisvertheilung wurden mit den „Grands prix de Rome“ ausgezeichnet:

I. In der Sculptur.

Grand prix: Herr J. A. Gardel, Schüler von HH. Cavelier & Aimé Millet. Premier second grand prix: Herr E. Hannaux, Schüler von HH. Dumont, J. Thomas & Bonnassieux. Deuxième second grand prix: Herr E. Boutry, Schüler von Herrn Cavelier.

II. In der Architectur:

Premier grand prix: Herr F. P. P. André, Schüler von Herrn André. Premier second grand prix: Herr L. A. Devienne, Schüler von HH. Coquard & Gerhardt. Deuxième second grand prix: Herr L. A. Louvet, Schüler von HH. Ginain & Louvet.

Der Gegenstand für die Preisbewerbung in der Sculptur bestand in der Darstellung eines gefallenen spartanischen Kriegers, während bei der Architectur Entwürfe einer Académie de médecine für Paris auszuarbeiten waren.

Die Arbeiten zur Freilegung der Kathedrale in Metz nehmen einen erfreulichen Fortgang, indem gegenwärtig nur noch die nordöstliche Seite derselben von unschönen Gebäuden eingeengt ist. Die Wiederherstellungsarbeiten am Bau selbst werden durch die Entfernung des störenden Hauptportals und die Ersetzung desselben durch ein dem Character des Gesamtbaues entsprechendes Portal abgeschlossen, wofür ein Kostenaufwand von etwa einer halben Million Franken nothwendig sein wird.

Um die Freilegung des Domes in Cöln zu ermöglichen, beziehungsweise die nöthigen Geldmittel hierfür zu gewinnen, wurde die Abhaltung von vier weiteren Lotterie-Collecten bewilligt.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht: Sofort ein junger Ingenieur als Zeichner auf ein Ingenieur-Büreau. (428)

Gesucht: Ein Maschineningenieur in eine Werkzeugmaschinenfabrik in Oberitalien. Kenntniss der französischen Sprache erforderlich, wo möglich auch der italienischen. (430)

Eine grössere Maschinenfabrik (Schweiz) sucht für das technische Bureau einen Techniker für deutsche und französische Correspondenz, Berechnungen und Reisen. Kenntnisse in der englischen und italienischen Sprache erwünscht, schöne Handschrift ist Hauptbedingung. (429)

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