

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 7/8 (1886)  
**Heft:** 14

## 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:** 19.02.2026

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

- c. Einen dritten Preis von einhundert Franken,  
d. Eine Ehrenmeldung.

In der Schlussabstimmung wird bedacht:

- Project Nr. 33 mit Motto: „Ohne Kampf kein Sieg“ mit dem I. Preis,  
Project Nr. 36 mit Motto: „500“ mit dem II. Preis,  
Project Nr. 9 mit Motto:  mit dem III. Preis.  
Project Nr. 21 mit Motto: „Für Freiheit und Vaterland“ mit einer Ehrenmeldung.

Bei der nachfolgenden Eröffnung der Couverts ergaben sich als Verfasser:

- a. des Projectes 33 die Herren Hirsbrunner und Baumgart, Architecen in Bern,  
b. des Projectes 36 Herr A. Romang, Architect in Frohburg,  
c. des Projectes 9 Herr Walther Fierz, Architect in Zürich,  
d. des Projectes 21 Herr Emil Schneebeli, Bildhauer in Zürich.

Die Jury beschloss hierauf einstimmig, dem Central-Comite zu Handen des Organisations-Comites für die Sempererschlachtfeier die Ausführung des erstprämirten Projectes zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Hochgeehrte Herrn, anmit den Ausdruck unserer vollkommenen Hochachtung.

Die Preisrichter:

- sig. A. Geiser, Stadtbaumeister.  
„ E. Jung, Architect.  
„ L. Bezenecet.  
„ E. Vischer, Architect.  
„ R. Kissling.  
„ H. V. Segesser, Architect.

## Miscellanea.

**Einsturz eines Reservoirs der Zürcher-Wasserversorgung.** Am 1. dies morgens früh  $2\frac{1}{2}$  Uhr stürzte der grössere Theil des beim eidg. Polytechnikum, zwischen der Platten- und Rämistrasse gelegenen Niederdruck-Reservoirs der städtischen Wasserversorgung zusammen. In Ausführung eines Beschlusses der Stadtgemeinde war man in den letzten Wochen damit beschäftigt, diesem  $2368 \text{ m}^3$  haltenden Reservoir einen Anbau von ungefähr  $3600 \text{ m}^3$  Inhalt beizufügen. Das ursprüngliche Reservoir bildet im Grundriss ein Trapez von  $35 \text{ m}$  Basislänge,  $22 \text{ m}$  Höhe und  $17 \text{ m}$  oberer Seitenlänge. Der Anbau sollte sich an die Basismauer anschliessen; es musste deshalb das dort liegende Terrain abgegraben werden. Man liess jedoch, um dem Wasserdruk und dem Horizontalschub der Gewölbe des Reservoirs zu begegnen, an der Aussenmauer der ganzen Länge nach eine ungefähr einfüssige Erdböschung stehen. Zudem wurde vorgeschrieben, dass das Reservoir nicht mehr auf die ganze Höhe von  $4,5 \text{ m}$ , sondern im äussersten Falle nur auf  $4 \text{ m}$  Höhe gefüllt werden dürfe. Aus der Erdböschung waren Schlitzte ausgehoben worden zur Aufnahme der senkrecht zur Aussenmauer stehenden Zwischenmauern des neuen Reservoirs, welche der ersten gewissermassen als Strebepfeiler dienen konnten. Das im Betriebe befindliche Reservoir war durch vier parallel zur Basis des Trapezes angeordnete ungefähr  $4 \text{ m}$  von einander abstehende  $50 \text{ cm}$  starke Zwischenwände in fünf gewölbte Kammern abgetheilt. Die aus Backstein hergestellten Gewölbe hätten eine Pfeilhöhe von  $70$  und eine Stärke von  $10 \text{ cm}$ . Auf den Gewölben lag eine Erdschicht von  $1,2 \text{ m}$  Höhe. Die Aussenmauer war durchweg  $1,26 \text{ m}$  dick und  $5 \text{ m}$  hoch. Die oben erwähnte Abgrabung war nirgends tiefer als  $2,5 \text{ m}$  durchgeführt. Es scheint nun, dass in der Nacht das Reservoir bis auf die ganze Höhe von  $4,5 \text{ m}$  vollgepumpt wurde und dass die zur Sicherheit gelassene Erdböschung nicht standfest gewesen ist, kurz, die  $35 \text{ m}$  lange Aussenmauer wurde nach aussen umgelegt, zwei weitere Zwischenmauern folgten nach und legten sich fächerförmig darüber und die drei von denselben getragenen Gewölbe, sammt der darüberliegenden Erde stürzten nach, während die zwei folgenden Kammern intact blieben. Die Aussenmauer brach etwa  $1$  bis  $2 \text{ m}$  oberhalb des Fundamentes ab und kippte um. Sie ist, wie das ganze Reservoir, aus Backstein in Cementmörtel ausgeführt. Dass die Arbeit eine tadellose gewesen ist, folgt schon daraus, dass die Mauer bloss in fünf grosse Stücke zerbarst. Das Wasser fand

durch die Rämistrasse seinen Ausweg in die städtischen Abzugscanal. Der durch diese Katastrophe verursachte Schaden kann auf ungefähr 30000 Fr. geschätzt werden.

**Störung des Zugverkehrs auf der Gotthardbahn.** Den 23. März entgleiste, Abends nach 8 Uhr, im Gefälle von  $10\%$  und in einer Curve von  $300 \text{ m}$  Rad., zwischen Goldau und Steinen, die vordere Axe des dritten Wagens eines Güterzuges von 44 Axen und lief dann auf den Schwellen weiter. — Der mit Roheisen beladene, der Rhein-Nahe-Bahn gehörende Wagen, verlor auf der Weiterfahrt allmäthlich seine Ladung, ging gegen Ende der Fahrt in Stücke und veranlasste auch die theilweise Zerstörung des nächstfolgenden, vierten Wagens, welcher mit Coaks beladen war. — Beim Anhalten hingen die Trümmer des dritten Wagens in den Nothketten und drei Axen standen kreuz und quer vor der hintern Axe des zweiten Wagens. Anderweitige Beschädigungen am Rollmaterial fanden nicht statt, auch blieb das Personal unversehrt. — Die Ursache der Entgleisung liegt unzweifelhaft in einer Verschiebung des rechtsseitigen Rades auf der Axe desselben, nach Innen zu. — Erst  $150 \text{ m}$  hinter der Entgleisungsstelle, am Ende der Curve, fiel dann auch das andere Rad aus den Schienen und es zeigten die Eindrücke der Spurkränze auf den Schwellen, dass eine Annäherung derselben um ca.  $55 \text{ mm}$  stattgefunden hatte. Messungen an der zuerst entgleisten Axe zeigen  $45 \text{ mm}$  Verengung. Das Geleise besass vor und nach der Entgleisung durchweg die vorschriftsmässige Spurweite. — Schienen wurden nicht beschädigt, dagegen an den Befestigungsmittern und an den Schwellen grosse Verheerung angerichtet, durch Abscheeren von Laschenbolzen, Verbiegen und Köpfen von Schienennägeln und Zerfasern der Schwellenoberfläche zunächst der Nagelung, also da, wo dies am schädlichsten ist. — Nach sieben Stunden Nacharbeit war das Geleise soweit wieder hergestellt, dass der Nachtschnellzug durchgelassen werden konnte; derselbe erlitt eine Verspätung von vier Stunden.

K.

**Nutzen der Sicherungseinrichtungen im Eisenbahnbetrieb.** Unsere schweiz. Eisenbahnen haben bereits erhebliche Summen für die Einführung von continuirlichen Bremsen, Centralweichen und Signalvorrichtungen, für Glockensignale und Geschwindigkeitsmesser etc. verausgabt und noch grössere Ausgaben stehen für die nächsten Jahre bevor. Ueber den Nutzen derartiger Einrichtungen in Bezug auf die Erhöhung der Betriebssicherheit verstummen allmäthlich die Zweifler; aber es seufzen über vermehrte Ausgaben und es wehren sich gegen die beschleunigte allgemeine Einführung derselben noch Viele. Deshalb mag der statistische Nachweis dafür, dass die Einführung der genannten Sicherungseinrichtungen auch im finanziellen Interesse der Eisenbahnen liegt, beruhigend wirken, indem gezeigt werden kann, dass die Summen, welche alljährlich für die Beschädigung von Menschen und Gütern und Zerstörung an Eisenmaterial zu zahlen sind, bei der Einführung von Sicherungseinrichtungen stetig sinken. Der „Railway-News“ sind folgende Zahlen entnommen. Es betragen die gezahlten Entschädigungen in % der Roheinnahmen:

In den Jahren	1865/69	70/74	75/80	80	81	82	83	84
Bei d. London- u. North-western-Railway	1,76	1,42	1,40	0,80	0,80	0,67	0,66	0,66
Bei d. Midland-Railway	1,29	0,97	0,90	0,68	0,46	0,63	0,39	0,64

Die Betriebslänge beifert sich bei der ersten auf  $2770$  und bei der letzteren auf  $2520 \text{ km}$ .

R.

**Pilatusbahn.** An der constituirenden Generalversammlung vom 29. März nahmen laut dem „Vaterland“ 73 Actionäre mit zusammen 3080 Actien Theil. Der vorgelegte Statutenentwurf Nr. 2 wurde artikelseitig berathen. Eine Abänderung erlitten einzig die §§ 14 und 19 bezüglich der Aufnahme von Anleihen. Die Competenz zur Contrahirung von Anleihen wird der Generalversammlung übertragen, statt wie im Entwurf dem Verwaltungsrathe, und diesem letzteren die Ermächtigung zur vorübergehenden Geldbeschaffung auf den Betrag von 200000 Fr. beschränkt. Der Verwaltungsrath wurde aus acht Mitgliedern bestellt. Gewählt wurden: Major Britschgi (Alpnach), Landammann N. Durrer (Kerns), Banquier Falk (Luzern), Ed. Guyer-Freuler, Oberst Locher (Zürich), Dampfschiffverwalter E. Schmid, Bankdirector E. Sidler (Luzern), Ingenieur Strupler (Riesbach). Als Rechnungsrevisoren wurden bezeichnet: Herr E. Peyer, Hauptcassier der Gotthardbahn und Herr Ed. Cattani zum Hôtel „Titlis“, Engelberg, und zu deren Suppleanten: Herr J. Hodel, Geschäftagent (Luzern) und Meyer (Zürich) gewählt. Die Verhandlungen wurden bei Abwesenheit des erkrankten Herrn Guyer-Freuler durch Herrn Fürsprech Dr. Zuppinger (Zürich) geleitet.

**Die Bower-Gaslampe.** In der permanenten Bauausstellung des

Architectenhauses ist aus Anlass des Schinkelfestes ein Versuch mit der Bower-Gaslampen gemacht worden, der sich, wie das „Wochenblatt für Baukunde“ mittheilt, gut bewährt hat. Die Lampe, welcher das Gas von oben central zugeführt wird, gibt ein sehr angenehmes ruhiges etwas bläuliches Licht und trägt vermöge ihrer ganzen Einrichtung zu einer lebhaften naturgemässen Lüftung bei. Nach der Angabe des Ausstellers ist ein wesentlicher Vortheil der Lampe die bedeutende Ersparnis an Gas, die sich nach den vorliegenden Zeugnissen mehrerer Fachleute anderen Systemen des Beleuchtungskörpers gegenüber auf nahezu 50 % beziffert. Die eigentliche Bezeichnung ist Bower-Duplex-Regenerativ-Gaslampen nach den vereinigten Patenten von Grimston, Thorp und Brower. Ausführliche illustrierte Beschreibungen dieses Systems werden vom Ingenieur David Grove, Berlin Friedrichstrasse 24, versendet.

**Technische Einheit im Eisenbahnwesen.** Nachdem der schweiz. Bundesrath die s. Zeit auf den 1. September letzten Jahres festgesetzte zweite internationale Conferenz über technische Einheit im Eisenbahnwesen auf Wunsch der Regierung von Italien und im Einverständniss mit den übrigen Staaten bis auf Weiteres verschoben hatte, machte er den beteiligten Staaten den Vorschlag, dieselbe am 10. Mai d. J. nach Bern einzuberufen. Es scheint nun alle Aussicht auf das Zustandekommen dieser zweiten Conferenz vorhanden zu sein, wenigstens hat die öster-

reichische Regierung ihre Zustimmung zu diesem Vorschlage bereits gegeben und ihre Delegirten bestimmt; auch von Italien wird die Zusage erwartet.

**Gaskraftmaschinen.** Mit Rücksicht auf den in Nr. 9 d. B. erwähnten Entscheid des deutschen Reichsgerichtes zu Leipzig versendet die Gasmotorenfabrik Deutz ein Rundschreiben, in dem sie darlegt, dass das Reichsgericht durch Aufrechterhaltung des Anspruchs 5 des Patentes Nr. 532, sowie des Patents Nr. 2735 den von der Gasmotoren-Fabrik Deutz konstruierten Motoren den Patentschutz bestätigt, nicht allein mit Bezug auf ihre constructiven Einzelheiten, sondern auch hinsichtlich ihrer Arbeitsweise.

**Transport von Krupp'schen Kanonen.** Man schreibt uns, dass sowol Central- als Nordost-Bahn den Transport der Krupp'schen 120 Tonnen-Geschütze definitiv abgelehnt haben. Das interessante, immerhin etwas gewagte Experiment findet somit nicht statt.

**Aare-Correction.** Für die Leitung und Ueberwachung der Aare-Correction hat die Regierung des Cantons Aargau gewählt: Herrn Ingenieur Franz Allemann in Enge bei Zürich.

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

Unterzeichneter empfiehlt sich hiemit den geehrten Herren Architekten, Bauherren, Privaten u. s. w. zur Lieferung von neuen

## Zug-Jalousien & Holz-Rolladen

in verschiedenen Systemen und in solider Ausführung, sowie zur  
Umänderung & Reparatur

alter Zug-Jalousien. Achtungsvollst (Ma 1343 Z)

**C. Vogel,**

Geländer-, Sieb- u. Drathwaarenfabrik,  
Engelgasse ST. GALLEN Gewerbehof.

Diplom der schweizerischen Landesausstellung in Zürich 1883.

## Cementröhrenformen, Formen für Canäle, Schächte etc.

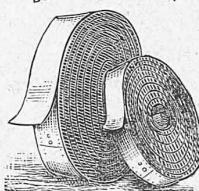
liefert als Specialität mit Garantie die älteste Fabrication der Schweiz (M 5025 Z)

**H. KIESER in Zürich.**

Preiscourants stehen zu Diensten.

## Steinbruch-Gesellschaft Ostermundigen bei Bern.

**Blauer und gelber Sandstein.** Lieferung als Rohmaterial auf's Mass in jeder Grösse oder behauen nach Plänen und Zeichnungen.

FABRIQUE DE COURROIES  
DE TRANSMISSION  
  
**STEINHÄUSER ANCKENTHALER & C.**  
(O 9677) **Lausanne.** (M 5041 Z)  
**Courroies de transmission en cuir.**  
Système américaine perfectionné.  
Jointons rivées, consues ou seulement collées.  
Courroies rondes et torses.  
Lamières en Crownleder blanches et brunes.  
Rivets américaines. Graisse d'adhésion.  
Prix-Courants et Echantillons fr. sur demande.

**Friedrichshaller**  
(M 500 A/10 B)  
**Bitterquelle,** in Folge verbesserter Fassung  
jetzt viel reicher an mineralisch. Bestandtheilen, noch  
wirksamer und deshalb billiger  
als bisher. Altbewährtes Heilmittel bei: Verstopfung,  
Trägheit der Verdauung, Verschleimung, Hämorrhoiden, Magenkatarrh, Frauenkrankheiten, trüber  
Gemütsstimmung, Leberleiden, Fetsucht, Gicht, Blutwallungen etc.  
**Friedrichshaller bei Hildburghausen. Brunnendirektion.**

## ROB. VIGIER's Portland-Cementfabrik in Luterbach bei Solothurn. (M 5202 Z)

Aelteste schweizerische Portlandcementfabrik, diplomirt 1883 an der Landesausstellung in Zürich, empfiehlt hiemit bei beginnender Bausaison ihr anerkannt vorzügliches Fabricat bestens.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Behörde	Ort	Gegenstand
5. April	Asylcommission	Wädenswil	Sämmliche Schreinerarbeiten für den Krankenasybau.
5. April	Karl Krebs	Mühedorf (Ct. Bern)	Neubau eines Wohnhauses.
5. April	Bleuler-Hüni, Ingenieur	Riesbach	Herstellung von ca. 1000 m <sup>2</sup> Schaalenspflästerung in der Gemeinde Hottingen.
5. April	Gemeindrath	Veltheim (Ct. Zürich)	Herstellung einer eisernen Röhrenleitung.
7. April	Strassen- und Baudepartement (Braun)	Frauenfeld	Cementarbeiten beim Umbau der Hubbachdolle bei Romanshorn.
7. April	Strassen- und Baudepartement (Braun)	Frauenfeld	1) Maurer- und Steinhauerarbeiten bei Erhöhung der Brustwehr an der Mühlebachbrücke in Bürglen. 2) Steinhauer- und Schlosserarbeiten bei Erhöhung der Brustwehr an der Brücke in Bottighofen. 3) Erd-, Cement- und Maurerarbeiten beim Umbau einer Dolle beim „Storchen“ in Weinfelden. 4) Maurer- und Steinhauerarbeiten beim Umbau einer Stützmauer in Kurzrickenbach. 5) Maurer-, Steinhauer- und Schlosserarbeiten bei Erweiterung der Fahrbahn auf der Brücke in Emmishofen. 6) Bachcorrections-, Maurer- und Cementarbeiten beim Umbau der Engelisbrücke in Sitterdorf.
8. April	Kirchenbaucommission	Bettlach (Ct. Soloth.)	Schreinerarbeiten und die Bedachung des Thurmhelmes in Zinkblech.
10. April	Cantonsbaumeister	St. Gallen	Schreinerarbeiten, Malerarbeiten und die Gaseinrichtung für den Cantonalbank-Neubau.
10. April	Wasserbaucommission	Lachen (Ct. Schwyz)	Correction des untern Laufes vom Schlierenbach im Innerthal im Betrage von 40000 Franken.
12. April	Schweiz. Departement des Innern	Bern	Lieferung des Hartsteinsockels für das Postgebäude in Luzern.
15. April	Baucommission	Bütschwil (Ct. St. Gallen)	Glaserarbeit für die neue Pfarrkirche.