

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 7/8 (1886)  
**Heft:** 25

## 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:** 16.04.2026

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

und polychromen Ausstattung dieser Kirche gelungen ist, die romanische Bauweise für unsere Zeit und für unser Stilgefühl wiederzugeben, das möge der freundlichen Beurtheilung Anderer überlassen bleiben. Ich glaubte jedoch in wenigen Worten darauf aufmerksam machen zu müssen, in welchem Sinne und Geiste gearbeitet wurde.

(Schluss folgt.)

### Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von Bourry-Séquin in Zürich.

Fortsetzung der Liste in No. 20, VII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“  
Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt:

1886		in Deutschen Reiche	
April	7. Nr. 35 633	H. Maey, Ober-Maschinenmeister in Zürich:	Neuerung an Feuerungsanlagen.
"	7. " 35 617	Ch. E. L. Brown in Oerlikon:	Neuerungen an Bogenlampen.
"	7. " 35 618	Ch. E. L. Brown in Oerlikon:	Neuerungen an electrischen Bogenlampen.
"	14. " 35 661	H. Müller in Zürich-Hottingen:	Neuerungen an Bogenlichtlampen.
"	21. " 35 750	Schweiz. Locomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur und C. M. Stahl in Zürich:	Selbstthätige, seitlich auslösbare Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge.
1886		in Belgien	
März	4. Nr. 72 228	R. P. Pictet, Genève:	Appareils frigorifiques.
"	13. " 72 340	J. S. Billwiller, Saint-Gall:	Procédé de tannage des peaux.
"	30. " 72 556	C. Gresly, Soleure:	Tuile mécanique pour couvertures etc.
1885		in Italien	
Novbr.	5. Nr. 19 063	J. Müller, Schaffhouse:	Nouveau système de contrôle applicable aux appareils à dater pour contrôler la distribution des billets de chemin de fer et autres.
"	25. " 19 155	Amann et Béguelin, Bienne:	Montre avec contact pour réveil électrique.
Decbr.	5. " 19 206	H. Tamm et L. Bührlen, Bâle:	Attelage automatique pour wagons de chemins de fer.
"	22. " 19 290	Escher Wyss & Co., Zurich:	Epurateur plat à nettoyage continu.
1886		in England	
April	27. Nr. 5 746	L. Gonin:	Verbesserungen an hydraulischen und pneumatischen Aufzügen und Hebeapparaten.
"	27. " 5 759	R. Sauter und Ed. Naef:	Verbesserungen an runden Wirkstühlen mit automatischer Nadelbewegung.
1886		in den Vereinigten Staaten	
April	6. Nr. 339 241	F. Wegmann, Zürich:	Walzenmühle.
"	13. " 339 831	R. Abt, Bünzen:	Locomotive.
"	20. " 340 341	A. Mauchain, Genf:	Verstellbares Pult mit dazu gehörigem Sitz.

### Miscellanea.

**Graubündnerische Eisenbahnen.** Wir haben schon früher (auf Seite 12 d. B.) mitgetheilt, dass die Firma Zschokke & Co. in Aarau im Einverständnis mit einem in Thuisis domicilirten Comite, das später (im Juli 1885) als Concessionsbewerber an Stelle der genannten Firma trat, die Concession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thuisis verlangt hat. Im Mai letzten Jahres reichte sodann Advocat Hunger in Thuisis ein Concessionsgesuch für die nämliche Linie mit Fortsetzung bis nach Filisur ein. Auf Wunsch der bündnerischen Regierung wurde indess die weitere Behandlung dieser beiden Gesuche verschoben, da noch ein drittes Concessionsbegehren für eine durchgehende Linie Chur-Thuisis-Maloja-Castasegna (Chiavenna) in Aussicht stand, das seither auch eingereicht, inzwischen aber wieder fallen gelassen und nur für das Theilstück Maloja-Castasegna aufrecht

erhalten worden ist. In Folge dessen treten nun die beiden ursprünglichen Projecte: Chur-Thuisis und Chur-Thuisis-Filisur wieder in den Vordergrund. Für das erstere der beiden Projecte hat das Comite in Thuisis ein neues Tracé mit Maximalsteigungen von 25 ‰ gegenüber den früheren 12 ‰ ausgearbeitet. Auch Advocat Hunger änderte sein Project im Sinne unserer Mittheilungen auf S. 130 d. B. ab. Die Bündner-Regierung beantragte nun dem Bundesrath, es mögen die Linien Chur-Thuisis und Thuisis-Filisur auseinander gehalten und für die erstere dem Project des Comites in Thuisis der Vorzug ertheilt werden unter Aufstellung der Clausel jedoch, dass die dahierige Concession in jedem Stadium des Unternehmens an das Hunger'sche Comite (Chur-Thuisis-Filisur) abgetreten werden müsse, falls das letztere einen genügenden Finanzausweis und die wünschbare Gewähr für die Ausführung der Bahn zu leisten vermöge. Gegen dieses Postulat verwahrte sich selbstverständlich das Comite der Firma Zschokke & Co. Es liegen nun folgende Eisenbahn-Concessionsgesuche für den Canton Graubünden vor:

**Chur-Thuisis und Chur-Thuisis-Filisur.** Mit Rücksicht auf das oben Erwähnte, beantragt der Bundesrath in seiner Botschaft vom 5. dies, es sei die schmalspurige Strecke Thuisis-Filisur getrennt zu behandeln und dem Bewerber, Advocat Hunger in Thuisis, die Concession hiefür zu ertheilen. Im Ferneren seien für die beiden Concurrenzprojecte Chur-Thuisis die Concessionsbedingungen zwar jetzt schon festzustellen, von einer Ertheilung der Concession hiefür sei aber vorläufig abzusehen und der Bundesrath zu ermächtigen, demjenigen unter den Bewerbern die Concession zu ertheilen, welcher sich *zuerst* über den Besitz genügender Mittel zum Bau ausweist.

**Maloja-Samaden.** Im Januar dieses Jahres reichte Herr Alexander Kuoni, Bauunternehmer in Chur und Maloja, dem Bundesrath ein Concessionsgesuch ein für Bau und Betrieb einer Eisenbahn im Oberengadin von Samaden über St. Moritz nach Maloja zum Anschluss an die bereits concessionirte Linie Maloja-Castasegna und begleitete sein Gesuch mit den in Art. 3. und 4. der Verordnung zum Eisenbahngesetz vorgeschriebenen technischen und anderweitigen Vorlagen. — Mit dieser Bahn wird eine raschere, bequemere und billigere Verbindung in dem während der Sommermonate von Fremden stark besuchten Oberengadin und die Förderung des Verkehrs in der Thalschaft überhaupt bezweckt. Sie ist als Fortsetzung der projectirten Bahn Chiavenna-Maloja gedacht und ferner bestimmt, die Zweigbahn St. Moritz-Pontresina aufzunehmen.

Was das Tracé, die vorgesehenen 5 Stationen, sowie die technischen Grundlagen des Projects anbetrifft, so erwähnen wir hier blos, dass die Bahn schmalspurig (75 cm ev. 1 m) projectirt ist und eine Länge von 22,1 km erhalten soll. Die Maximalsteigung würde 30 ‰ und der Minimalcurvenradius 100 m betragen. Die Gesamtbaukosten sind auf Fr. 2 100 000. incl. Rollmaterial, oder der km auf rund Fr. 95 000 veranschlagt.

Für die nämliche Linie bewarben sich sodann mittelst Eingabe vom 12. März 1886 auch die HH. Zschokke & Cie. in Aarau, Inhaber der Concession für eine Schmalspurbahn Maloja-Castasegna, um die Concession. In ihrem bezüglichen Gesuche führen die Petenten aus, dass sie sich seit Jahren das Ziel setzten, eine Bahn von Chur durch das Engadin nach Chiavenna zu erbauen, und bei den einschlagenden Arbeiten auch die Verhältnisse des Oberengadins mit Bezug auf eine Bahn von Sils event. Maloja nach Samaden einlässlich studirt hätten, in der Meinung indessen, letzteres Project erst dann zu realisiren, wenn wenigstens die Bahn von Chiavenna nach Maloja erstellt sein würde. Die Einreichung eines Concessionsgesuches seitens des Herrn Kuoni habe die Petenten als Inhaber der Concession für die Bahn Maloja-Castasegna nun auch ihrerseits zur Concessionsbewerbung veranlasst, da die Bahn Maloja-Samaden sich als die natürliche Fortsetzung derjenigen von (Chiavenna-) Castasegna-Maloja darstelle, und sie beabsichtigen, auf der ganzen Strecke einen möglichst einheitlichen Betrieb zu organisiren. Die Petenten weisen darauf hin, dass es für das ganze Unternehmen und insbesondere dessen Finanzierung von schädigendem Einfluss sein würde, wenn man die Steilrampe Chiavenna-Maloja mit kostspieligem Betrieb der einen Gesellschaft zumuthen und die billiger zu betreibende Thalstrecke im Engadin einer andern übergeben würde.

Die technischen Grundlagen sind im Wesentlichen die nämlichen wie beim Project Kuoni. Das Tracé ist im Allgemeinen das gleiche und weicht nur auf einzelnen Strecken vom Project Kuoni ab. Die Länge der Bahn wird auf 22,6 km angegeben. Als Spurweite sieht das Project Zschokke 1 m, als Maximum der Steigungen 25 ‰ und als Minimum der Curvenradien 60 m vor. Der Kostenvoranschlag gibt die Herstellungskosten der ganzen Bahn auf 2 750 000 Fr. oder per km auf 121 690 Fr. an.

Die beiden Concessionsgesuche wurden gemäss Art. 2 des Eisenbahngesetzes der Regierung von Graubünden zur Vernehmlassung mitgetheilt und davon auch dem Inhaber der Concession für eine electriche Eisenbahn von St. Moritz nach Pontresina, Herrn P. Badrutt in St. Moritz, behufs Anbringung allfälliger Bemerkungen, Kenntniss gegeben. Die bündnerische Standescommission gibt unter gleichen Bedingungen dem Project Zschokke den Vorzug. Von Herrn Badrutt langte eine schriftliche Eingabe nicht ein. Am 1. Mai fanden in Betreff der beiden Concurrrenzprojecte die durch Art. 2 des Eisenbahngesetzes vorgeschriebenen conferenziellen Verhandlungen statt, bei welchen sich auch Herr Badrutt vertreten liess. Letzterer protestirte als Inhaber der am 7. Juli 1883 erteilten Concession für eine Bahn von St. Moritz nach Pontresina gegen das Concessionsbegehren der Herren Zschokke & Co. mit der Erklärung, dass er sich mit dem andern Concessionsbewerber, Herrn Kuoni, über das Tracé der beiden Linien abgefunden und daher gegen die Ertheilung dieser Concession nichts einzuwenden habe.

Der Bundesrath hält in Bezug auf die Concurrrenz der beiden vorliegenden Projecte folgende Erwägungen für massgebend. Insofern für die wirkliche Ausführung der Linie Maloja-Samadén auf Seite des einen der Bewerber zur Zeit schon eine Garantie oder auch nur eine bestimmte Aussicht vorhanden wäre, könnte die Frage entstehen, ob dem andern gleichwol die Concession zu ertheilen sei. Dieser Fall liegt aber nicht vor, indem keiner der Concessionsbewerber im Besitze der Mittel sich befindet, welche für den Bau nothwendig sind. Es erscheint daher am Platze, dass der Bund weder den einen noch den andern Petenten bevorzuge, dass er vielmehr an dem in einer Reihe von früheren Fällen aufgestellten Grundsatz festhalte, wonach eine Concession, deren Inhaber die Mittel zur Ausführung nicht besitzt, an Denjenigen abgetreten werden muss, welcher hiefür die nöthigen Garantien bietet. Der Bundesrath glaubt, dass dieser Grundsatz, welcher gegenüber bestehenden Concessionen bei Anlass der Verlängerung derselben nach constanter Praxis zur Vollziehung gelangt ist, um so unbedenklicher dann zur Anwendung kommen dürfe, wenn es sich um eine Concurrrenz von mehreren neu zu ertheilenden Concessionen handelt. In diesem Sinne stellt er der Bundesversammlung den Antrag, die Concessionsbedingungen gegenüber den beiden Bewerbern für die Linie Maloja-Samadén zwar festzustellen, von der Ertheilung der Concession selbst aber abzusehen, dagegen den Bundesrath zu ermächtigen und zu beauftragen, die Concession an denjenigen der beiden Bewerber zu ertheilen, welcher *zuerst* die erforderlichen Garantien für den Bau der Bahn bietet.

**Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.** Der Zeitpunkt der nächsten Wander-Versammlung des Verbandes, die bekanntlich dieses Jahr in Frankfurt a./M. stattfindet, ist nunmehr definitiv auf den 16. bis 18. August festgesetzt.

## Necrologie.

† **Albert Jahn.** Am 16. dies starb zu Bern nach langem Leiden im Alter von bloss 45 Jahren, Albert Jahn, einer der talentvollsten und bedeutendsten Architekten der Schweiz, der Erbauer des naturhistorischen Museums\*) und der Häusergruppe an der verlängerten Bundesgasse zu Bern.

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

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Section der Waldstätte.

##### Uebersicht der Verhandlungen.

#### VII. Sitzung vom 6. Februar 1886.

Verhandlungen: 1. Herr Architect *Othmar Schnyder* legt die Pläne des im Bau begriffenen Löwendenkmal Museums vor. Der Bau bedeckt eine Fläche von ca. 450 m<sup>2</sup> und setzt sich zusammen aus einem erhöhten mit Kuppel abgeschlossenen Mittelbau, an welchen sich zwei Seitenflügel mit flacher Bedachung anschliessen. Die Façade und das reich ausgestattete Vestibule sind im Stil Louis XVI. gehalten. Im Innern zergliedert sich der Bau derart, dass sich im nordöstlichen Flügel Raum für Verkaufsmagazine, im Mittelbau, Vestibule, in dessen Mitte eine plastische Gruppe kämpfender Krieger aufgestellt und mit Oblicht beleuchtet wird, befinden. Daran schliesst sich ein fächerartig eingetheilter Raum zur Aufnahme von vier auf das Löwendenkmal Bezug nehmenden,

\*) Dargestellt und beschrieben in Bd. XVI, No. 16 der „Eisenbahn“.

mit Staffage versehenen, von oben dioramatisch beleuchteten Gemälden, und endlich befindet sich im westlichen Theile des Gebäudes ein 12,5 auf 16 m grosser Gemäldeausstellungssaal. Letzterer Saal erhält ein von der Maschinenfabrik in Kriens ausgeführtes Oblicht (6 m/9 m), dessen sinnreiche Construction sowol den Anforderungen der Festigkeit, als auch den ästhetischen und denjenigen einer zweckmässigen Beleuchtung des Raumes genügen wird. Herr Ingenieur *Gugger*, Constructeur des betreffenden Oblichtes, erklärt dessen Details und deren Beanspruchung.

2. Herr Architect *Bringolf* meldet als Rechnungsrevisor, dass er die Jahresrechnung richtig befunden habe.

3. Der Jahresbeitrag für 1885/86 wird auf 3 Fr. angesetzt, und es wird, gestützt auf das günstige Resultat der letzten Jahresrechnung, ein Beitrag von 100 Fr. an die Sempacherfeier zu verabfolgen beschlossen.

#### VIII. Sitzung vom 27. Februar 1886.

Verhandlungen: 1. Vortrag des Herrn Ingenieur *Fellmann* über eine Parzellarvermessung im Canton Luzern.

Der Beschreibung einer Katastervermessung für den Canton Luzern wurde eine übersichtliche Darstellung des Vermessungswesens im Canton und in der Schweiz vorausgeschickt. Der Vortrag des Herrn Referenten gliederte sich nach folgenden Punkten:

##### a. Zweck und Nutzen einer allgemeinen Vermessung des Cantonsgebietes.

Theilweise abweichend von früher liegt der Hauptzweck einer Parzellarvermessung heute nicht mehr einzig in der Herstellung einer Grundlage für den Grundsteuerkataster, da die mit grösserer Genauigkeit ausgeführten Vermessungen auch zu baulichen Zwecken, zur Sicherung und Feststellung der Eigenthumsgrenzen, zur Vereinfachung des Hypothekarwesens, zur Erstellung von Wirthschafts-, namentlich Forstwirthschaftsplänen etc. etc. verwendbar sein sollen. Der Kataster gibt überhaupt den Staatsverwaltungen ein reiches Material für die verschiedensten Zweige des öffentlichen Dienstes und ist auch für den Gesetzgeber von bedeutendem Nutzen. Des Weiteren bietet die Parzellarvermessung die richtigste Grundlage einer Arealstatistik.

##### b. Soll einer obligatorischen Vermessung oder einer facultativen der Vorzug gegeben werden?

Die Vermessung soll eine obligatorische, nicht eine facultative sein, da bei letzterer das Werk an allseitigem Nutzen verlieren würde, indem die vielen Vortheile, welche namhaft gemacht wurden, bei facultativer Vermessung theilweise verloren gingen. Für den Fall, dass die Vermessung freigestellt wird, ist deren Ausführung überhaupt zweifelhaft. Ein Nachtheil der obligatorischen Vermessung mag in dem Umstande liegen, dass ein dieselbe forderndes Gesetz wegen der Abneigung vieler Gemeinden in Frage gestellt wird, wodurch diejenigen Gemeinden, welche bei facultativer Vermessung von sich aus vorgehen würden, eventuell geschädigt werden könnten.

##### c. Vorschläge über Organisation und Durchführung des Vermessungswesens.

Der Herr Referent nennt die Organe, welche behufs Durchführung einer Parzellarvermessung theilweise neu geschaffen, theilweise aus bereits bestehenden Beamten herbei gezogen werden müssten und bespricht des Weiteren die Arbeiten, welchen dieselben, je nachdem einer obligatorischen oder facultativen Vermessung der Vorzug gegeben würde, obzuliegen hätten.

##### d. Muthmassliche Kosten der Vermessung.

Die Kosten einer Parzellarvermessung für den Canton Luzern würden sich auf ca. 2 153 000 Fr. belaufen.

##### e. Betheiligung des Staates am Vermessungswerk.

Von obiger Gesamtsumme hätte der Staat zu übernehmen: die Kosten der Triangulation, der Leitung und Aufsicht nebst  $\frac{1}{4}$  der Vermessungskosten, was einer Staatssubvention im Betrage von 662 000 Fr. entsprechen würde. Der Rest würde den Gemeinden und Privaten zur Last fallen. Es wird angenommen, dass die Vermessung in einem Zeitraum von 20 Jahren durchgeführt sein solle.

2. Die Herren Architect *Cattani* und Architect *Gull* werden in die Section Waldstätte aufgenommen.

#### IX. Sitzung vom 13. März 1886.

Verhandlungen: 1. Vortrag des Herrn Ingenieur *Max Stocker* über die Eisenbahnbauten in Griechenland.

*Entstehung und Finanzierung des Unternehmens.* Die Concession zum Bahnbau besitzt die Banque Hellenique de Credit Général. Die Subvention durch den Staat gestaltet sich derart, dass derselbe die Expropriation besorgt und per km Bahnstrecke einen Beitrag von 20 000 Fr. leistet. Die Bank hat die Herstellung der Bahn inclusive Oberbau, Hochbau, Rollmaterial und Werkstätten an eine Generalunter-