

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 7/8 (1886)  
**Heft:** 22

## 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>**



in das Todtliegende und bis zum Granit, in welchem die letzten 10 km liegen. Da vielfach mächtige, mit Lettenschichten durchzogene wasserführende Schuttmassen den Felsen aufgelagert sind, so wurden bei dem Bau bedeutende Sicherungsanlagen und Dammfussbefestigungen nötig. Von den zahlreichen Weg- und Flussüberbrückungen sind hervorzuheben: der 34 m hohe, einschliesslich der Ortpfeiler gegen 250 m lange Viaduct über das Lauterthal bei Freudenstadt, dessen 5 Oeffnungen mit durchgehenden Fachwerkträgern überspannt sind. Sodann der 12 m hohe Farbmühlen-Viaduct bei Alpirsbach mit 3 zusammen 77 m weiten Oeffnungen und ebenfalls durchgehendem eisernem Oberbau, endlich 5 weitere Kinzigbrücken zwischen Alpirsbach und Schiltach mit gesamten lichten Weiten von 25—60 m. Die Steine zu den Kunstbauten sind meistens derjenigen Formation entnommen, welche jeweils durchfahren wird, und es machen insbesondere die aus rauhbearbeiteten mächtigen Granitsteinen cycloisch zusammengefügten Mauerwerke einen vortheilhaften und kräftigen Eindruck. Das Gefühl der Unsterblichkeit erwecken nicht weniger die Uferbefestigungen der zahlreichen Kinzigcorrectionen, welche aus einem ebenfalls cycloisch zusammengesetzten Steinsatz und Pflaster, zum Theil unter Anwendung von Portlandcement, erstellt sind. Tunnel zählt die Bahn sieben, mit Längen von 80—390 m; dieselben erhielten sämmtlich eine 50—60 cm starke Vormauerung, da das Gebirge — Buntsandstein bzw. Granit — sich nicht als zweifellos witterungsbeständig zeigte. Bezuglich des Oberbaues der Brücken ist als neu bei den württembergischen Bähnen die Vermeidung hölzerner Schwellen, sowie des Dielen- und Pflöcklingebelags zu verzeichnen. Statt des letzteren ist Wellenblech mit Beton in Anwendung gekommen, während für die Unterstützung der Schienen in der Regel Eisen als Querschwellen den Haupt- oder Längsträgern aufgelegt sind; bei kleineren Bauwerken mit unbeschränkter Constructionshöhe ist auch das Schotterbett unter Benutzung von Zorescisen durchgeführt. Der Oberbau der Bahn besteht aus Stahlschienen mit eisernen Querschwellen. Bei den Hochbauten ist gewöhnlich der Sockel aus Buntsandstein ausgeführt, während die übrigen Wände aus Fachwerk erstellt, mit Backsteinen ausgeriegelt und außerhalb auf Bretterverfästelung verschindelt sind. Die Gebäude sind so der Waldlandschaft angepasst und rufen den Eindruck angenehmer Wohnlichkeit hervor. Die Kosten der etwa 24 km langen Baustrecke wurden seinerzeit zu 11 100 000 Mark (13 900 000 Fr.) oder zu einem kilometrischen Betrage von 463 000 Mark (580 000 Fr.) veranschlagt, und zwar unter der Voraussetzung einer durchweg einspurigen Anlage. Da indessen in Folge zahlreicher Bewerbungen bei der Vergabe hohe Abgebote erzielt worden und unvorhergesetzte Ereignisse nicht eingetreten sind, so dürfte sich der vorgesehene Aufwand erheblich vermindern. Baden hatte die Strecke Hausach-Wolfach schon früher dem Verkehr übergeben, während das 9 km lange, von dem verstorbenen Oberbaurath Gerwig projectierte Theilstück Wolfach-Schiltach gleichzeitig mit der württembergischen Linie Schiltach-Freudenstadt eröffnet wurde.

**Zur Bremsfrage.** In England vollzieht sich in den letzten Jahren eine bemerkenswerthe Aenderung in der Verwendung der am meisten gebräuchlichen Systeme continuirlicher Bremsen. Während noch vor wenigen Jahren die Luftdruckbremse und unter diesen speziell die Westinghouse-Bremse sich der grössten Beliebtheit erfreute, scheint derselbe durch die Vacuum-Bremse ein gefährlicherer Concurrent erwachsen zu sein, namentlich seitdem es gelungen ist, gut funktionirende automatische Vacuumbremsen herzustellen. Es geht dies aus folgenden Zahlen, die dem bezüglichen Berichte des „Board of Trade“ entnommen sind, hervor. Es wurden neu eingerichtet:

In den Jahren 1881 1882 1883 1884 1885

#### I. An Locomotiven:

Westinghouse-Bremsen:	325	245	202	166	441
Vacuum-Bremsen:	324	443	526	769	804
wovon automatisch:	184	348	462	317	465
„ nicht-automatisch:	140	95	64	452	339

#### II. An Wagen:

Westinghouse-Bremsen:	3585	3106	2009	1123	939
Vacuum-Bremsen:	2840	2526	2401	4121	4873
wovon automatisch:	1901	1692	2158	1818	2109
„ nicht-automatisch:	930	834	333	2303	2764

In den letzten zwei Jahren tritt sogar, was uns nicht recht begreiflich scheint, die nicht automatische Vacuum-Bremse mit der selbstwirkenden Luftdruck-Bremse in erfolgreiche Concurrenz.

**Die electrische Beleuchtung des Hell-Gate bei New-York,** über deren Einrichtung wir s. Z. Bericht erstattet haben, bewährt sich nicht. Die Besitzer der meisten grossen Dampfer, welche das Hell-Gate passieren,

haben sich gegen den Nutzen des 50 000 Kerzen starken Lichtes ausgesprochen, indem sie ausführten, dass man innerhalb der erleuchteten Fläche allerdings vortrefflich sehen könne; sobald aber das bezügliche Gebiet überschritten sei, so schade der grelle Gegensatz zwischen Licht und Dunkel einer richtigen Steuerung durch das enge Fahrwasser. Es zeigt sich hier der nämliche Uebelstand, der auch der sonst vortrefflich funktionirenden electricischen Locomotivlampe anhaftet. Sehr wahrscheinlich wird die electrische Beleuchtung des Hell-Gate nach zweijährigem Betrieb wieder eingestellt.

**Eidg. Polytechnikum.** An Stelle des Herrn Jura-Bahn-Director Marti und des verstorbenen Herrn Dr. Tschudy hat der Bundesrat die Herren Tièche und Riniker in den eidg. Schulrat gewählt. Diese Behörde ist nun wie folgt zusammengesetzt: Präsident: Herr Dr. Kappeler, Vizepräsident: Herr Oberst Bleuler, Mitglieder die Herren: Oberingenieur Meyer, Professor Dufour, Prof. Dr. Gnehm, Oberförster Riniker und Architect Tièche. Mit Ausnahme des Herrn Schulratspräsidenten und des Herrn Professor Dufour sind nun alle Mitglieder des Schulrates ehemalige Studirende des eidg. Polytechnikums.

#### Concurrenzen.

**Grabmal für Franz Liszt.** Unseren Mittheilungen über diese Preisbewerbung in No. 20 tragen wir nach, dass die Bausumme auf 5000 und die Preise auf 300, 200 und 100 Mark festgesetzt wurden.

**Interimskirche in Halle a. S.** Für Entwürfe zu einer in Holzfachwerk zu errichtenden und zu späterer Wiederverwendung an anderer Stelle geeigneten, 20 000 Mark kostenden Kirche mit 360 Sitzplätzen, schreibt der dortige Kunstmuseum-Verein eine Preisbewerbung aus. Termin: 3. Januar 1887. Für Preise stehen nur 300 Mark zur Verfügung.

**Schulhaus in Leobschütz.** Der dortige Magistrat schreibt eine Preisbewerbung aus für Pläne zu einem Elementarschulhaus. Termin: 15. Februar 1887. Preise: 1000, 300 und 200 Mark. Das Preisgericht besteht aus drei Architekten.

#### Necrologie.

**† Johannes Scherr.** Das eidg. Polytechnikum hat durch den am 21. dies erfolgten Tod von Professor Dr. Johannes Scherr einen schweren Verlust erlitten. Seit 1860, also länger als ein Vierteljahrhundert, wirkte der Verstorbene als Docent an der Freifächer-Abtheilung unserer technischen Hochschule. Sein Vortrag war fesselnd und interessant und wir glauben nicht, dass je einer seiner zahlreichen Zuhörer während desselben Langeweile verspürt hat. Scherr verstand es, namentlich die geschichtlichen Episoden, die er geschickt in die Schilderung ganzer Zeit-Abschnitte einzuflechten wusste, zwar allerdings oft auf Kosten der historischen Treue, in so prägnanter Darstellungsweise vorzutragen, dass die Zuhörerschaft förmlich von ihm hingerissen wurde. Seine literarischen Werke sind allen Gebildeten so bekannt, dass es überflüssig erscheinen würde sie hier speciell zu erwähnen. Scherr war einer der vielen trefflichen Männer Deutschlands, welche die Wirren des 48er Jahres der Schweiz geschenkt haben. Als Sohn eines Lehrers in Hohenrechberg am 3. October 1817 geboren, musste er einer am 18. August 1849 über ihn verbängten 15 jährigen Zuchthausstrafe entfliehen und in der Schweiz Schutz suchen. Wenn unser Land seine hohen Fähigkeiten zu würdigen wusste, so hat er uns dies reichlich vergolten durch sein umfassendes Wirken und durch die Anhänglichkeit, die er der Schweiz bewahrt hat. Scherr war seit mehr als einem halben Jahr ernstlich krank; monatelang schleppete er sich zwischen Tod und Leben hin, bis eine Herzlähmung seinen Leiden ein Ziel setzte. In feierlich academischer Weise vollzog sich am letzten Mittwoch die Begleitung des Todten nach seiner letzten Ruhestätte auf dem Centralfriedhof. In der Fraumünsterkirche sprachen Pfarrer Haggemann und Professor Stiefel und der Studentengesangverein verlieh der Todtenfeier durch seine Gesänge eine erhabende Weihe. Am nämlichen Tag, an dem Professor Scherr seinen schweren Leiden erlag, verschied in Lausanne ein anderer ehemaliger Lehrer unseres Polytechnikums:

**† Eugen Rambert,** Professor der französischen Literatur. Der Verstorbene war am 6. April 1830 in Lausanne geboren. Er machte seine Studien daselbst; später ging er nach Paris und England, wurde jedoch bald, als 24jähriger Mann, an die Academie seiner Vaterstadt berufen, wo er bis 1860 wirkte. Von 1860—1881 war Rambert Professor der französischen Sprache und Literatur am eidg. Polytechnikum, das er verliess, um einem neuerdings an ihn ergangenen Rufe an die Lausanner Academie zu folgen. Rambert starb plötzlich an einem Schlag, ohne sich vorher erheblich unwohl gefühlt zu haben. Allen