

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 9/10 (1887)  
**Heft:** 24

## **Wettbewerbe**

### **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:** 15.02.2026

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

Schlusse dieser Bauperiode dem Betriebe übergeben werden. — Die vierte und letzte Bauperiode, gleichfalls ein Jahr umfassend, wird alle Restarbeiten in Ausführung bringen, besonders die Vertiefung der daran noch restirenden Baggerstrecken bis auf das vorgeschriebene Mass, ausserdem die Errichtung der Fähren.

**Pariser Weltausstellung 1889.** Am Mittwoch Nachmittag fand in Bern unter dem Vorsitz des Herrn Bundesrath Deucher eine Versammlung von Vertretern der Industrie, der Gewerbe und der Landwirthschaft statt, um sich über die Betheiligung der Schweiz an der Pariser Weltausstellung zu besprechen. Mit allen gegen eine Stimme sprach sich die Versammlung für die *officielle* Betheiligung der Schweiz aus. Die bisherigen Anmeldungen beanspruchen bereits so viel Raum als 1878 gefordert wurde. Die Maschinenindustrie verlangt bedeutend mehr Platz als im Jahr 1878. Der den schweizerischen Ausstellern für die Ausstellung angewiesene Platz zwischen den Abtheilungen Italien und Elsass-Lothringen ist sehr günstig. Das Handelsdepartement wird nun Bericht und Anträge zu Händen des Bundesrathes und der Bundesversammlung vorlegen und einen Credit von 450 000 Franken verlangen. Der Credit des Bundes bei der 1878er Ausstellung betrug 345 000 Fr. Plan und perspectivische Ansicht der Pariser Weltausstellung finden sich in Band IX Nr. 18 d. B. veröffentlicht.

**Eine Eisenbahn durch Araucanien.** Ingenieur V. A. Lastarria hat der chilenischen Regierung einen Bericht über den projectirten Bau einer Eisenbahn von Victoria nach Osorno (über Valdivia hinaus) vorgelegt. Zweck dieser Bahn wäre, die ungeheuren Landstrecken, welche zwischen Victoria und Traiguén im Norden, Osorno im Süden, den Cordilleren im Osten und dem Ocean im Westen liegen, und welche ihrer Unzugänglichkeit halber gänzlich unbenutzt sind, der Einwanderung und der Bodencultur zu eröffnen. Das Trace führt durch ganz unbekannte, theilweise ganz wilde und nur von wilden Indianerstämmen bewohnte Gebiete der Provinzen Valdivia und Llanquihue. Die tracirenden Ingenieure hatten also nicht geringe Schwierigkeiten, die ihnen einerseits durch den Boden, anderseits durch die Menschen entgegengestellt wurden, zu bekämpfen, und manche wirklichen Gefahren zu überwinden, um ihr Werk zu einem gedeihlichen Ende zu führen.

*New-York*, den 16. November 1887. *René Fava*, Ingenieur.

**Auszeichnungen an Techniker.** An der zwar etwas verunglückten internationalen Eisenbahn-Ausstellung in Vincennes bei Paris (S. 44 d. B.) sind nachfolgende Auszeichnungen an schweizerische Aussteller ertheilt worden:

Ehrendiplom für Zahnradbahnen\*) an Ingenieur *Roman Abt* in Luzern.

Goldene Medaille für Eisenbahn-Oberbau\*) an die *Gotthardbahn-Gesellschaft* in Luzern.

Goldene Medaille für den Erfinder dieses Oberbaues an Ingenieur *Klüpfer* in Luzern.

Ehrendiplom für Locomotiven\*) an die *Locomotiefabrik* in Winterthur.

Ehrendiplom für Draisinen\*) an Ingenieur *Alfred Ochler* in Wildegg.

Goldene Medaille für Präcisionsgewehre\*) an *Henri Knecht*, Fabrikant in St. Gallen.

Silberne Medaille für Eisenbahn-Oberbau an Ingenieur *E. Perrody* in Genf.

Ferner wird gemeldet, dass unser College *J. W. Post* für Vollkommungen an den Typen und im Herstellungsverfahren des von den Niederländischen Staatsbahnen ausgestellten Eisenbahnmaterials das Ehrendiplom\*) erhalten hat.

**Der Isthmus von Perekop** der, im Norden der Halbinsel Krim, das Schwarze von dem Asow'schen Meer trennt, wird durchstochen und es hat die russische Regierung mit der grossen Pariser Unternehmer-Firma *Hersent & Co.* einen bezüglichen Vertrag abgeschlossen. Die Kosten sind auf 25 Millionen Rubel veranschlagt. Der Canal von Perekop wird den Handelsweg vom Don und dem Asow'schen Meer nach den Häfen im Norden und Westen des Schwarzen Meeres bedeutend abkürzen, indem der Umweg durch die Strasse von Kertsch vermieden wird.

**Die Vergrösserung des Hafens von St. Petersburg** durch zwei neue Abtheilungen, die erstere für je 80 Dampfer und Segelschiffe, die letztere für Barken und Getreideschiffe ist beschlossen. Die Kosten sind auf 8 Millionen Rubel veranschlagt.

\*) bedeutet höchste ertheilte Auszeichnung.

## Concurrenzen.

**Realschulhaus in Neustadt a. d. H.** (vide S. 50 d. B.) Preisvertheilung: 1. Preis: HH. Arch. Wilhelm *Müller* in Frankfurt a. M. und Arch. St. *Blattner* in Mannheim. 2. Preis: Hrn. Arch. Ph. *Strigler* in Frankfurt a. M. Zum Ankauf empfohlen wird der Entwurf des Hrn. Arch. *Thoma* in Mannheim. Eingeliefert wurden 46 Arbeiten. Die Ausstellung sämmtlicher Entwürfe findet vom 1. bis 14. Dec. im dortigen Rathhause statt.

**Central-Personenbahnhof in Cöln.** Eine allgemeine Preisbewerbung zur Erlangung von Entwürfen für die Hochbauten des Central-Personenbahnhofes in Cöln wird von der Direction der linksrheinischen Eisenbahn zu Cöln ausgeschrieben. Termin: 25. Februar 1888. Preise: 5000, 2000 und 1000 Mark. Das Preisrichteramt übernimmt die Academie des Bauwesens zu Berlin. Programme etc. können gegen Einsendung von 2 Mark bei Bureauvorsteher Schumacher II Cöln bezogen werden.

**Die Frankfurter Bank** beabsichtigt die Errichtung eines neuen Bankgebäudes und ladet behufs Gewinnung von Entwürfen alle in Deutschland ansässigen Architekten zu einer Wettbewerbung ein. Termin: 1. März 1888. Das Preisrichteramt haben übernommen: die HH. Arch. *Wallot* in Berlin, Geh. Baurath *Wagner* in Darmstadt und Stadtbaurath *Behnke* in Frankfurt a/M. Im Preisgericht sitzen ferner zwei Kaufleute. Näheres bei der Direction obgenannter Bank in Frankfurt a/M.

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

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

II. Sitzung vom 16. November 1887.

(Schluss.)

An der sich über den vorliegenden Gegenstand anschliessenden Discussion theilte sich zunächst der Vorsitzende Hr. Professor *Ritter*, der als Experte schon mit der Angelegenheit zu thun hatte. Die den Experten vorgelegten Fragen waren sehr schwierige. Was die Tragfähigkeit der Pfähle anbetrifft, so sind die Experten bei Annahme von nur zweifacher Sicherheit auf ein kleineres Eindringen gekommen. Die Erscheinung des sog. Ansaugens der Pfähle bei Stillstand lässt sich aus Vergrösserung der Reibung durch die sich setzenden Schlammtheile erklären. Redner erinnert sich jedoch in Hagen's Wasserbau die umgekehrte Erscheinung gelesen zu haben, wonach nach Stillstand die Pfähle leichter gingen. Die seitliche Festigkeit der Pfähle scheint nach den Versuchen mit der Winde genügend vorhanden und es lässt sich jedenfalls sagen: Der Schlamm trägt mehr als bisher angenommen. Im Ganzen genommen scheint die hier durchgeführte Lösung eine glückliche zu sein und sie wird überhaupt, wenn die Pfähle fest genug eingerammt werden können, auch die günstigste sein. Was die Erstellung von Spreitlagen betrifft, so verspricht sich Redner in ähnlichen Fällen eine grössere Wirksamkeit von denselben, wenn sie als dichte Decke durch feste Verbindung der einzelnen Bäume hergestellt werden; lose an einander gelegt wirken sie nicht, sie werden durch die Bewegungen im Untergrund zerrissen und der Kies sinkt hinunter. — Hr. Baumeister *Näf* bestätigt das durch Stillstehenlassen der Pfähle eintretende schwierigere Eintreiben, welches von ihm schon in den 60er Jahren bei Häuserfundamenten in Riesbach beobachtet wurde, während Hr. Oberst Locher nach Analogie von früher in Thalweil gemachten Erfahrungen auch von einer dichten Spreitlage sich keinen grösseren Erfolg verspricht, dieselbe wird durch die meist tiefer greifenden Rutschungen mit dem darauf liegenden Kies fortgerissen.

Es folgt sodann noch eine kurze Mittheilung von Hrn. Dr. *Bürkli* über neuere *Wassermessungen im Rhein* beim Rheinfluss unweit Schaffhausen, vorgenommen durch Hrn. Ingenieur Egger vom eidgenössischen Baubureau und Hrn. Linthingenieur Legler. Die früher beim Messen der Abflussmenge der Rhone bei Genf gefundene auffallende Differenz der Angaben des hydraulischen Flügels gegen Schwimmstäbe, welche nur 80% der letzteren betrug, hat sich bei diesen im Laufe des letzten Frühjahres an zwei Stellen ausgeführten Messungen im Rhein geringer herausgestellt, die Messungen stimmen besser, indem der Flügel einmal 91,2%, das andere mal 97,4% des mit den Schwimmstäben erhaltenen Resultats ergab. Man wird also in Zukunft bei einer Reduction der durch Schwimmstäbe erhaltenen Zahlen auf 90% so ziemlich der Wahrheit nahe kommen.

K