

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 11/12 (1888)  
**Heft:** 26

## **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:** 14.01.2026

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

Meister diese kostbare Täferung ausgeführt hat, ist unbekannt, doch darf mit Sicherheit angenommen werden, es sei kein Auswärtiger gewesen. Ganz gewiss ist jedoch der Ofen — nach Aufbau, Ornamenten und Malerei ein Prachtstück ersten Ranges — in der Schweiz gefertigt worden und durch das Monogramm „L P“ (Ludwig Pfau) als Winterthurer Arbeit beglaubigt. Er ist, aus dem Jahre 1620 stammend, zugleich das älteste und bedeutendste Werk solcher Art, das uns aus dem Atelier der Künstlerfamilie Pfau erhalten blieb. Auf dem Contrast der dunkelbraunen Wandtäferung mit dem farbenreichen Ofen, bei welchem weisse und blaue Töne vorherrschen, beruht die prächtige Gesamtwirkung des Zimmers.

Der alte Seidenhof wurde im Jahre 1592 von den Gebrüdern David und Heinrich Werdmüller erbaut und blieb bis 1810 im Besitze dieser Familie. Im Jahre 1812 erlitt das Haus eine Hauptreparatur, der das Portal, die Erker und Wimperge zum Opfer fielen; ein völliger Umbau fand 1874 statt, wobei nur ein Theil der Decke des grossen Saales verblieb, das getäfelte Prachtzimmer jedoch ausgebrochen wurde. Mit Hülfe des Stadtrathes gelang es hiesigen Kunstfreunden, das Getäfel sammt dem Ofen und einem Tisch von vorzüglicher eingelegter Arbeit der Stadt Zürich zu erhalten und dem Gewerbemuseum zu übergeben, dessen Zierde sie seit jener Zeit bilden.

Von dem Prachtzimmer des alten Seidenhofs ist eine Reihe bildlicher Darstellungen vorhanden. Wir erwähnen hievon bloss einer perspectivischen Zeichnung von Prof. G. Lasius in Lübkes Geschichte der deutschen Renaissance, der Aufnahmen von E. Berlepsch in Ortweins deutscher Renaissance und der Publicationen der Bauschule des eidg. Polytechnikums. Letztere beide enthalten Aufrisse, Schnitte und Details in ziemlich grossem Masstab in Steindruck. Erst in jüngster Zeit gelang es, von dem Zimmer gute photographische Aufnahmen zu erhalten. Eine solche von Joh. Nöhring in Lübeck ist in dem jüngst herausgekommenen Werke: Malerische Innenräume aus Gegenwart und Vergangenheit von Prof. F. Luthmer, Verlag von H. Keller in Frankfurt a. M. 1888 erschienen. Eine zweite vortreffliche Aufnahme ist Herrn Photograph R. Ganz in Zürich zu verdanken. Nach dieser letzteren wurde beifolgender Lichtdruck hergestellt.

Die Abbildung zeigt links die dem Ofen gegenüberliegende Wand, dann folgt die mit stark profilirten Füllungen versehene Thüre, deren Angeln und Schloss reich verziert sind. Ueber dieselbe ist ein doppeltes Gebälk gelegt, das in seiner oberen Partie rings um das Zimmer läuft, in seiner untern jedoch beim Ofen durch ein thöneres ersetzt wird. Nächst der Thüre springt rechts eine korinthische Säule vor, das Gebälk darüber ist verkröpft und zwei kleine Aufsätze in Vaseform zieren den Vorbau. Daneben folgt das in solchen Zimmern gewöhnliche Wasserbecken mit Schüssel. Der Aufbau dieser Partie ist äusserst graziös und fein durchgeführt: das hellglänzende Zinn mit seinen kräftigen Lichtern unterbricht die braune Holzwand in angenehmer Weise<sup>2)</sup>. Daran reiht sich das Buffet, dessen Unterbau durch drei toscanische Halbsäulen gegliedert und durch ein weitausladendes Gesimse von der darüber liegenden Wand getrennt ist. Letztere ist durch drei korinthische Säulchen abgetheilt, von denen je zwei eine Blendnische einfassen. Daran stösst die thönerne Wandbekleidung, die sich hinter dem freistehenden Ofen hinzieht. Der eigentliche Ofenkörper ist zweistöckig, achteckig und steht auf Sphinxen; der obere Abschluss wird durch ein weitausladendes, an den Ecken sich verkröpfendes Kranzgesimse gebildet, welches von Barock-Aufsätzen mit Masken und Büsten in Relief überragt wird. Kräftige, reiche Gesimse bezeichnen den Abschluss eines jeden architektonischen Theils, ebenso sind auch die Verticallinien markirt: an den Ecken je ein hervorstehender Pilaster, über dem sich das Gesimse verkröpft. An den Seiten des Ofens erheben sich

die Sitze, die in Stufen den Ausgang hinter denselben vermitteln. Die grossen Bildflächen des Ofens und der Wand sind entweder mit allegorischen Figuren oder mit Abbildungen deutscher Kaiser geschmückt. Es sind oft flott hingeworfene Zeichnungen, oft aber auch Bilder von untergeordnetem Werthe, die an Holzschnitte der derbsten Art erinnern. In mannigfaltiger und abwechslungsreicher Weise sind deren Umrahmungen gestaltet. Die Wand hinter dem Ofen ist durch Pilaster gegliedert, vor welchen sich freistehende Säulchen erheben. Von trefflicher Arbeit ist auch die reich geschnitzte cassetirte Decke des Zimmers. Die zu dem Täferwerk verwendeten Holzarten bestehen für die schwarz gehaltenen Theile aus geheiztem Eichenholz, für die braunen Nuancen aus Nussbaumholz und für die helleren Partien, namentlich die Füllungen, aus ungarischem Eschenholz.

Das Zimmer bildet, sowie es jetzt aufgestellt ist, einen Raum von 3 m Höhe mit quadratischer Grundfläche von 5,70 m Seite. Die Aufstellung ist jedoch, wie schon der unschöne Pfosten links auf dem Bild andeutet, vorläufig nur eine provisorische, indem zu hoffen ist, dass für das Gewerbemuseum bald definitive, grössere Räume geschaffen, in welchen das Zimmer auch wieder seinen ursprünglichen Schmuck farbiger Glasscheiben erhalten, die ihm dann erst den vollen Glanz verleihen werden, der sich seiner Zeit darüber verbreitet hat.

### Miscellanea.

**Staatsbahnen in Preussen.** Dem vom Minister der öffentlichen Arbeiten, v. Maybach, über die Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes in Preussen während der letzten zehn Jahre (1878—1888) erstatteten Bericht entnehmen wir folgende Angaben von allgemeinerem Interesse: Während Ende 1878 rund 4800 km Staatsbahnen, 3450 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 9430 km Privatbahnen unter eigener Verwaltung, also zusammen 17680 km Eisenbahnen in Preussen vorhanden waren, beträgt Ende März 1888 die Länge der im Betriebe stehenden preussischen Staatsbahnen (abgesehen von den in der Ausführung begriffenen Linien) 22 420 km, die der Privatbahnen nur noch 1300 km. 13 390 km Privatbahnen sind nach schwierigen und mühsamen Verhandlungen mit den Gesellschaften und den betheiligten Staaten auf Grund von elf Verstaatlichungsgesetzen durch 34 Erwerbsverträge und 27 Staatsverträge allmählig in den Besitz des Staates übergegangen. Das erste und dringendste aus dieser fortschreitenden Verstaatlichung erwachsende Bedürfniss war die Herstellung einer einheitlich geordneten auf dem Principe der Decentralisation und persönlicher Verantwortlichkeit beruhenden Staatsverwaltung. Hierdurch ist eine für das Publikum leicht erkennbare gleichmässige Gliederung der Eisenbahnbehörden und ein geordneter Instanzenzug für Anträge und Beschwerden geschaffen, welche zugleich die Möglichkeit vereinfachter und beschleunigter geschäftlicher Erledigung gewähren. In Anlehnung an die neue Organisation ist seit 1882 ein System wirtschaftlicher Beiräthe eingerichtet, welche durch die Berathung und Begutachtung wichtiger Verkehrsangelegenheiten die Thätigkeit der Eisenbahnbehörden unterstützen und die Gewähr bieten sollen, dass die betheiligten Interessen einer sorgfältigen und allseitigen Prüfung unterzogen werden. Vor allem waren die Bemühungen der Behörden darauf gerichtet, die aus den Concurrenz- und Sonderinteressen der frühern Privatverwaltungen hervorgegangenen störenden Verschiedenheiten zu beseitigen und diejenigen Einrichtungen zu treffen, für welche erst durch die Vereinigung der Bahnen in einer Hand die Voraussetzungen gegeben waren. Zu letzteren gehören die einheitliche Wagendisposition, die Vereinfachung der Verkehrsabrechnungen, die Umgestaltung der Fahrpläne, die mehr übereinstimmende und vereinfachte Einrichtung der Tarife, die Herstellung directer Expeditionen innerhalb des ganzen Staatsbahnbereiches etc. etc. Der Gesichtspunkt eines mehr oder minder speculativen Gewerbebetriebes, welcher für die Privatverwaltungen der wesentlich leitende war, musste zurücktreten vor einer höhern Auffassung der Aufgaben der Staatsverwaltung.

Vor allem segensbringend für das ganze Land sind diese veränderten Verhältnisse auf dem Gebiet des Eisenbahneubaues zum Ausdruck gelangt und ist es möglich geworden allen Provinzen der Monarchie möglichst gleichmässig die Wohlthaten einer Verbesserung und Erweiterung ihrer Eisenbahnverbindungen zuzuwenden, wobei insbesondere die von Bahnlinien noch nicht berührten Theile des Landes dem Verkehr eröffnet

<sup>2)</sup> E. Berlepsch. X. Abtheilung von Ortweins deutscher Renaissance, Leipzig 1873.



Nach einer Photographie von R. Ganz in Zürich.

# Das Seidenhof-Zimmer im Gewerbemuseum zu Zürich.

Lichtdruck von Gebr. Bossert in Basel.

Seite / page

166 (3)

leer / vide /  
blank



und zugleich die mit den verstaatlichten Bahnen übernommenen, vielfach unzureichend eingerichteten Bahnhöfe und sonstigen Bahnanlagen den Anforderungen des wachsenden Verkehrs entsprechend umgebaut und ausgestattet werden konnten. Nicht weniger als 6000 km neuer Bahnen sind während der letzten zehn Jahre mit einem Kapitalaufwand von 534 Millionen Mark (ca. 670 Millionen Fr.) hergestellt bzw. zum Bau vorbereitet worden. Hierbei kam allerdings der von den früheren Privatverwaltungen angesammelte Erneuerungs- und Reservefonds im Betrage von 182 Millionen Mark dem Staate erleichternd zu Hülfe. Im Weiteren sind für Fertigstellung der Neubaustrecken der verstaatlichten Bahnen, für Vervollständigung und Ausrüstung der vorhandenen Bahnlinien, Vermehrung der Betriebsmittel etc. in diesem Zeitraum noch rund 480 Millionen Mark aufgewandt worden.

Die finanzielle Bedeutung der Staatseisenbahnpolitik hat in den wachsenden Erträgen der Staatsbahnen und den günstigen Betriebsabschlüssen während des in Betracht kommenden Zeitabschnitts eine unwiderlegliche Bestätigung gefunden, obgleich die wirtschaftliche Lage des Landes in dieser Periode nicht als eine gerade sehr glänzende bezeichnet werden kann. Der Betriebs-Etat für 1888/89 schliesst beispielsweise in Einnahme mit 720 Millionen Mark, in Ausgabe mit 476 Millionen Mark ab und es darf behauptet werden, dass die umfassende Bauhätigkeit des Staates annähernd ohne Inanspruchnahme des Staatscredits aus den erwähnten Fonds und den Betriebsüberschüssen hätte ausgeführt werden können, wenn letztere zur Verfügung der Staatsbahnverwaltung geblieben und nicht für allgemeine Staatsbedürfnisse in Anspruch zu nehmen gewesen wären.

Wenn das bisherige finanzielle Ergebniss der Verstaatlichung sich hiernach günstig gestaltet hat, so ist doch die möglichste Steigerung der Ueberschüsse der Staatsbahnen nicht das Ziel der Staatseisenbahnpolitik. Letztere ist vielmehr vorwiegend auf die Pflege und Förderung des wirtschaftlichen Wohls des Landes gerichtet. Damit sie aber dieser Aufgabe in vollem Masse genügen kann, ist es nöthig, die Rente der Bahnen in günstiger Entwicklung zu erhalten. So weit es diese Rücksicht gestattet, ist die Verwaltung darauf bedacht, den Wünschen und Bedürfnissen des Landes durch Verkehrserleichterungen und Ermässigung der Personen- und Gütertarife entgegen zu kommen. In dieser Beziehung ist vor Allem hervorzuheben, dass im Güterverkehr durch die allgemeine Uebertragung der meist billigeren Staatsbahneinheitssätze auf die neu erworbenen früheren Privatbahnen dem Publikum Frachtermässigungen im Jahresbetrage von mehr als 10 Millionen Mark gewährt wurden.

Wir sind im Vorstehenden etwas ausführlicher auf den Bericht des Ministers, soweit er die Bahnverwaltung betrifft, eingetreten, um auch einer günstigeren Auffassung über die Erfolge der Eisenbahnverstaatlichung in Preussen an dieser Stelle Raum zu gewähren, gegenüber der von uns s. Z. (S. 17) gebrachten wesentlich anders lautenden Darstellung der bezüglichen Verhältnisse durch einen Vertreter der Grossindustrie aus den Rheinlanden.

**Eröffnungsfahrt auf der Orientbahn.** Ein Theilnehmer an der am 19. Mai a. c. stattgefundenen Eröffnungsfahrt auf der Verbindungsstrecke Vranja-Uesküb zwischen dem serbischen Bahnnetz und der Orientbahn, schildert diese Fahrt in der v. Stein'schen „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ wie folgt: Der aus 7 Wagen bestehende, vollbesetzte Zug verliess Belgrad am 18. Mai 2 Uhr Nachmittags, lief durch das romantisch schöne Toptschider Thal bis Rajla hinan und erreichte, die Wasserscheide des Seitenthals der Save und der Donau hinter sich lassend, mit einer Geschwindigkeit bis zu 70 km das Seitenthal der Morava, um dann diesem Flusslauf ununterbrochen bis zur türkischen Grenze bei Vranja zu folgen. Eine Anzahl eiserner Brücken grösserer Spannweiten und ein 1600 m langer Tunnel wurden passirt. Wir zählten von Belgrad bis Vranja (365 km) 32 Stationen, deren Bauten durch auffallende Eleganz das Mass des Gewöhnlichen und vielleicht auch Erforderlichen überschreiten. Die Neigungsverhältnisse dieser serbischen Strecke sind günstig, indem das Maximum der Steigung nur 12 ‰ beträgt, sonst 5 ‰, bei Curven von 500 m Radius. Nach fünfstündiger Fahrt lief der Zug Abends um 7 Uhr in Nisch ein, wo übernachtet wurde. Der imposante Bahnhof und die vielen Steinbauten bilden hier einen auffallenden Gegensatz zu den noch aus der Türkenherrschaft herrührenden Holzhäusern und deuten auf eine erhoffte schöne Zukunft als Knotenpunkt des Verkehrs mit Constantinopel und Salonichi.

Am 19. Mai früh 7 Uhr führte uns die Locomotive der Grenze zu, wo wir um 9 1/2 Uhr anlangten, nachdem Vranja passirt war. Bei Restovatz sahen wir auch schon den von Salonichi entgegengeschickten Zug anfahren, welchem die türkische Commission, geleitet vom General-director der Eisenbahnen, Haireddine Bey und dem Obergeringieur im

Bautenministerium, M. Gallaud, sammt mehreren türkischen Officieren und Festgästen entstiegen. Nach erfolgter Begrüssung wurde zum solennen Act der Verbindung geschritten, welche vom Serbischen Bauminister und Haireddine Bey durch Befestigung der in diesem Moment eingelegten letzten zwei Schienen im Geleise bewirkt wurde. Hierauf wurde die religiöse Einweihung des Anschlusses nach muslimänischem Gebrauche durch Benetzen des noch unbefahrenen Gleises mit dem Blute von vier geopfert Hammeln unter lauten Gebeten der anwesenden Ulemas vollzogen. Die ganze Scene veranschaulichte die Thatsache des Näherrückens des Orients an die westeuropäische Civilisation und bot durch die Verschiedenheit der Versammelten in Typus, Tracht, Bildung und Sitte ein seltenes, einziges Bild.

Von der Bedeutung des eben Erlebten durchdrungen, bestiegen wir wieder den Zug und erreichten nach 2 1/2 stündiger Fahrt in dem fruchtbaren Morava- und Vardarthal die Station Uesküb, den Endpunkt der 85 km langen neueröffneten Anschlussstrecke. Von dieser heute etwa 20 000 Einwohner zählenden Stadt führt eine 120 km lange Zweigbahn nach Nordalbanien bis Mitrowitz und es wird Uesküb ohne Zweifel bald ein wichtiger Stapelplatz für den Handel mit diesem Landestheil werden. Hier betritt der Zug die „Orientalischen Eisenbahnen“, deren Delegirte, Bauinspector Hochgrassl und Betriebsinspector Steiner ihn empfangen. Nach Maschinenwechsel und Anhängen der Wagen begann die Weiterreise um 1 Uhr Nachmittags. Von Uesküb bis Salonichi folgt die Bahn dem Vardarfluss, welcher mehrmals übersetzt wird. Die Gegend bietet zunächst nichts Beachtenswerthes; erst bei Demirkapou, dem türkischen eisernen Thor (125 km von Salonichi), tritt die Bahn in den engen Felsenpass mit seinen bewaldeten Höhen bis gegen Strumnitz hin (105 km oberhalb Salonichi) ein. Nach einigen kurzen Halten schweift der Blick, gegen das Ende der Fahrt, über die flachen, sich weithin erstreckenden Felder dem Aegaeischen Meere zu, das sich uns zum ersten Male nach so kurzer Abfahrt vom Norden Europa's zeigt. Nun erbraust das freudige Rufen der dicht den Bahnhof umstehenden Menge, der Zug hält und wir betreten den Boden Salonichis, umringt von Einwohnern, die noch nie vorher so frische Europäer zu Gesicht bekamen. Die ganze 244 km lange Strecke Uesküb-Salonichi legte der Zug trotz Verspätung in der Mittagstation Demirkapou in 7 Stunden zurück. Bahnanlage und Material machen einen durchaus beruhigenden Eindruck und können sicher allen Anforderungen entsprechen, welche der neu zu gestaltende Verkehr an die Verwaltung stellt. Die Dienstreglements lehnen sich an die der besten österreichischen Bahnverwaltungen an. Ein glänzendes Festbankett in Salonichi, bei dem etwa 200 Personen versammelt waren, von welchen ein Theil 2 Tage vorher noch in Wien weilte, bildete den äusseren Abschluss der Festlichkeiten.

**Regulirung des Eisernen Thores.** Die Schiffahrtshindernisse an den Katarakten der unteren Donau und beim Eisernen Thor, welche sich auf eine Länge von etwa 85 km des Flusslaufes erstrecken, sollen nun durch Eintreten Ungarns, der internationalen Verpflichtung entsprechend, endlich beseitigt werden. Bekanntlich ist diese schwierige Regulirung schon lange Gegenstand öffentlicher Besprechung und sie wurde auch Anfangs dieses Decenniums in unserer Zeitschrift mehrfach besprochen. Der dem ungarischen Reichstage vorgelegte Gesetzentwurf nimmt folgende Bauten in Aussicht: Durch das erste Hinderniss, die Felsenbank Stenka, wird ein 825 m langer, 60 m breiter Canal in gerader Richtung ausgesprengt werden. Das Eiserne Thor selbst, welches sich schon ausserhalb Ungarns 3 km von der Grenze befindet, wird durch die Felsbank Prigrada gebildet, welche vom rumänischen Ufer in schiefer Richtung gegen das serbische Ufer hinzieht und schon bei mittlerem Wasserstande hervortritt. Der linksseitige Theil des Strombettes zeigt zahllose Klippen, zwischen welchen sich die Schiffahrt in gefährvoller Weise durchbewegen muss. Zur Verbesserung der Tiefenverhältnisse und zur Verminderung der grossen Geschwindigkeit über den Felsen würden weder Canäle von obigen Dimensionen noch Dämme ausreichen. Von den auswärtigen Experten war früher die Umgehung der Felsbank durch Errichtung eines Schleusencanals empfohlen worden, welcher aber Mehrkosten von einigen Millionen fl. verursacht hätte. Zudem haben sich alle technischen und Schiffahrtsorgane, sowie das österreichische Handels- und das gemeinsame Kriegsministerium gegen denselben ausgesprochen. Ein neuer Vorschlag der Experten nahm in Folge dessen einen offenen Canal von 60 m Breite in Aussicht, der dann auch mit einer Verbreiterung bis auf 80 m von der ungarischen Regierung acceptirt worden ist. Die Länge desselben beträgt 2200 m. Die Baukosten sind auf 9 Millionen fl. ö. W. veranschlagt.

**Schmalspur-Bahnen in Spanien.** Ein den spanischen Cortes



vorgelegter Gesetzentwurf bezweckt den Bau von Nebenbahnen mit 1 m Spurweite durch Beihilfe des Staates zu fördern. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird durch dieses Gesetz ermächtigt, ein Verzeichniss aller der Linien aufzustellen, für welche eine solche Beihilfe angezeigt ist, wobei jedoch ausnahmsweise auch die in Spanien übliche normale Spurweite von 1,68 m für einzelne Strecken gestattet werden kann. Die Unterstützung des Staates soll darin bestehen, dass entweder der Bau auf den bestehenden Staatsstrassen erlaubt wird oder aber, dass eine 5% Verzinsung des zum Bau und der Einrichtung erforderlichen Betrags während der ersten zehn Betriebsjahre gewährt wird. In diesem Falle dürfen jedoch die Anlagekosten per km die Summe von 80 000 Peso (74 400 Fr.) nicht übersteigen und die Zinsgarantie beginnt erst mit der Betriebseröffnung.

Die Concessionen für Nebenbahnen, welche bis auf die Dauer von 99 Jahren ertheilt werden, sollen den Gegenstand besonderer Gesetze bilden, in welchen jedesmal festzustellen ist: 1) Der etwaige Werth der vorhandenen Landstrassen für den Concessionsinhaber; 2) der Höchstbetrag des Capitals, für welches die Verzinsung verbürgt wird; 3) die jährlichen Betriebskosten, welche sich aus einem festen Betrage und einer mit den Verhältnissen der Roheinnahme wechselnden Schätzung berechnen. Die Concessionen unterliegen einer öffentlichen Ausschreibung und es ist für die Theilnahme an der Submission eine Caution von 1% des voraussichtlichen Anlagecapitals zu hinterlegen. Für diejenigen Nebenbahnen, welche eine staatliche Beihilfe nicht erhalten, werden gewisse Erleichterungen in Bezug auf Steuer- und Stempelgebühren gewährt. Durch Verordnung ist eine 19gliedrige Commission zur Prüfung des erwähnten Linienverzeichnisses ernannt worden.

**Argentinische Eisenbahnen.** Im Frühjahr dieses Jahres ist die Section der Pacific-Linie von Buenos-Aires nach Mercedes vollendet und dem Betrieb übergeben worden, so dass nun die directe Verbindung der Hauptstadt von Argentinien mit San Juan in den Anden hergestellt ist. Nicht mehr lange wird es hoffentlich dauern, bis auch die Gebirgskette der Anden überschritten und die schon längst angestrebte Verbindung mit Chile durchgeführt sein wird. Bemerkenswerth ist, dass die meisten Ingenieure, welche den Bau der erstgenannten Theilstrecke geleitet haben, aus deutschen polytechnischen Schulen hervorgegangen sind. Auch ein ehemaliger Schüler unseres Züricher Polytechnikums, Herr Ingenieur Tvethe, war am Bau dieser Linie betheilig.

**Jubiläums-Kunstaussstellung in Wien.** Diese Ausstellung hat, wie wir der „Wiener Bauindustrie Zeitung“ entnehmen, sowohl in künstlerischer wie materieller Beziehung einen bedeutenden Erfolg aufzuweisen. Der durch den Architecten Deininger ausgeführte Umbau des Künstlerhauses kostete 70 000 fl. ö. W., die übrigen Kosten der Ausstellung betrugen 60 000 fl. Ausser den Beiträgen von Seiten der Stifter mit 50 000 fl. und der Stadt Wien mit 10 000 fl. wurde aus dem Besuche von 350 000 Personen und dem Verkauf der Kataloge eine Einnahme von 100 000 fl. erzielt, so dass ein Ueberschuss von 20 bis 30 000 fl. verbleiben dürfte. An Bildern sind für 50 000 fl. an den Staat und für eben so viel an Private verkauft worden.

**Ein zweiter Nord-Ostseecanal** soll durch den nördlichen Theil von Jütland als Concurrenzunternehmen gegen den deutschen Nord-Ostseecanal ausgeführt werden. Das von dem dänischen Ingenieur Gläsner vorgeschlagene Canaltracé beginnt an der Jammerbucht und zieht sich mit Benutzung des Limfjords durch Jütland nach Hals Barre und dem Kattegat hin. Der Bau, der in fünf Jahren beendet sein soll, ist auf 50 Millionen Fr. veranschlagt, welcher Betrag bereits grösstentheils durch englische und französische Capitalisten gesichert ist.

**Technische Hochschule in München.** Im laufenden Sommersemester wird diese Anstalt von 423 Studirenden, 88 Zuhörern und 180 Hospitanten, zusammen also von 691 Hörern besucht. Hiervon gehören an: Der allgemeinen Abtheilung 172, der Ingenieurabtheilung 82, der Hoch-

bauabtheilung 91, der mechanisch-technischen 200, der chemisch-technischen 118 und der landwirthschaftlichen Abtheilung 28 Hörer.

## Concurrenzen.

**Scheffeldenkmal in Carlsruhe.** Das Comité für Errichtung eines Scheffeldenkmals in Carlsruhe schreibt zur Gewinnung von Entwürfen einen öffentlichen Wettbewerb für *alle deutschen Künstler* (auch deutsch-schweizerische) aus. Für die drei besten Entwürfe sind Preise von 1500 M., 1000 M. und 500 M. ausgesetzt, wobei jedoch die Uebertragung der Ausführung den Preis ersetzt. Die für das Denkmal zur Verfügung stehende Summe beträgt 40 000 Mark. Preisrichter werden sein die HH. Prof. Döndorf in Stuttgart, Oberbaurath v. Leins in Stuttgart, Prof. Schilling in Dresden, Baudirector Dr. Durm in Carlsruhe und Geh. Rath Lübke in Carlsruhe. Näheres beim Schriftführer des Comité's, Bürgermeister Schnetzler in Carlsruhe.

**Landes-Gewerbe-Museum in Stuttgart.** (S. 8) Preisvertheilung: 1. Preis: die HH. Arch. *Hartel* und *Neckelmann* in Leipzig, 2. Preis: Arch. *Schmid* und *Burkhardt* in Stuttgart und 3. Preis: Arch. *Giese* und *Weidner* in Dresden. Das Preisgericht empfiehlt ausserdem noch den Ankauf der Entwürfe der HH. Arch. *Eisenlohr* und *Weigle* und des H. Bauinspector *Dolmetsch* in Stuttgart. Es waren im Ganzen 27 Entwürfe eingegangen.

## Literatur.

**Die Niveau-Schwankungen der dreizehn grössern Schweizer-Seen im Zeitraum der 20 Jahre 1867 bis und mit 1886.** Von *A. Benteli*. Verlag von K. J. Wyss in Bern. Preis: 60 Cts.

Diese als Separatabdruck eines im Februar a. c. vom Verfasser in der naturforschenden Gesellschaft in Bern gehaltenen Vortrags erschienene Schrift gibt eine tabellarische Zusammenstellung der den hydrometrischen Jahresbulletins entnommenen Summen von Steigen und Fallen der dreizehn grösseren See'n der Schweiz, sowie der daraus berechneten mittleren jährlichen Schwankungsgrössen und der Amplituden der Jahressummen. Seit 1867 werden diese Beobachtungen regelmässig und zwar jetzt von Seiten des eidgen. Oberbauinspectorats gemacht und in jährlichen Bulletins veröffentlicht, welche für die Bestimmung der See-Abflussverhältnisse und für die verschiedensten hydrotechnischen Projecte in den zugehörigen Flussgebieten vom grössten Werthe sind. Der Verfasser knüpft, vom Verhältniss der Grösse der Seeflächen zur Oberfläche des ganzen Seeinzugsgebiets ausgehend, interessante Betrachtungen über die bei den einzelnen See'n durch die Beobachtungen ermittelten Zahlenwerthe an und zeigt, wie die zum Theil sehr bedeutenden Schwankungen der See-Niveaus dann weiterhin aus den übrigen darauf Einfluss habenden localen Ursachen mehr oder weniger bestimmt erklärt werden können, wobei eine gewisse Uebereinstimmung und Gesetzmässigkeit unverkennbar ist.

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

## Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

### Stellenvermittlung.

Gesucht ein tüchtiger *Maschineningenieur* mit längerer Praxis, als technischer Leiter einer kleinern Giesserei und Maschinenfabrik.

Auskunft ertheilt

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

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
3. Juli	Senn, Notar u. Gemeindschr.	Densbüren, Ct. Aarg.	Schulhausbau.
5. „	Bahndirection	Waldenburg, Baselld.	Herstellung einer Uferschutzmauer unterhalb Hölstein. Veranschlagt zu 1470 Fr.
7. „	Schwarz, Präsident	Wiesendangen (Ct. Zürich)	Erarbeiten für eine Quellenfassung.
7. „	Kirchenbaucommission	Greifensee	Kirchenreparatur.
Unbestimmt	Direct. d. Bauten u. Strassen	Zug	Herstellung einer Luftheizung im Regierungsgebäude.
8. Juli	Gemeinderath	Grosswangen (Ct. Luzern)	Herstellung einer neuen Brücke über die Roth.
10. „	M. Schürch, Kleinstadtpfarr.	Luzern	Restauration der Franziskanerkirche.
12. „	Cantonsingenieur	St. Gallen	Herstellung eines neuen Mühlecanals aus Cement-Beton. Veranschlagt zu 12 000 Fr.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.