

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 11/12 (1888)
Heft: 4

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: 24.01.2026

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

gewohnter Lebhaftigkeit nahm er sowol an der geschäftlichen Verhandlung, wie am heiteren, geselligen Verkehre Antheil. Kaum nach Hause zurückgekehrt, hat ihn am Morgen des 21. Januar in Folge einer Herzähmung unerwartet der Tod abberufen. — Adam war ein selbstgemachter Mann. Am 12. Februar 1828 in dem basellandschaftlichen Dorfe Allschwil geboren, eines Bauern Sohn, der zugleich die Wirthschaft zum Rössli führte, besuchte er in seiner Jugend die Bezirksschule Therwyl und die Schulen von Basel, um sich zum Ingenieur auszubilden. Mit diesen bescheidenen Mitteln ausgerüstet, begann er seine Laufbahn. Er übernahm zuerst kleinere Strassenbauten, wurde aber bald Stellvertreter des Strasseninspectors von Baselland. Als dann in den Jahren 1854 bis 1857 der Bau der Centralbahn im Canton Baselland zur Ausführung gelangte, bethätigte sich Adam hiebei mit einer bedeutenden Leistung als Bauunternehmer des Looses von Sissach nach Sommerau. Das Ansehen, das er sich dadurch in seinem Cantone gewann, führte ihn im Jahre 1854 in den Landrath und 1857 in die Regierung, in welche er die Baudirection und die Militärdirection übernahm. In den Jahren 1859 und 1860 finden wir ihn wieder in Basel, wo er in Verbindung mit Baumeister Friedrich den Unterbau der Verbindungsbahn mit der französischen Ostbahn, den grossen steinernen Viaduct über das Birsigthal inbegriffen, ausführte. Im Jahre 1860 wurde Adam wieder in die Regierung berufen und blieb in derselben während der Revisionswirren, bis 1863 das radical-democratiche nach seinem Führer genannte Rolle-regiment an's Ruder kam.

Schon im gleichen Jahre vermochten indessen diese Sieger bei den Nationalrathswahlen nicht mehr durchzudringen und Adam wurde im Herbst 1863 neben Gutzwiller und Graf in den Nationalrat gewählt. Diese Behörde zeichnete ihn mit dem Ame eines Stimmenzählers aus. Später berief ihn das Vertrauen seiner Mitbürger Ende 1867 zum dritten Male in die Regierung. In Folge dessen trat er im Anfange des Jahres 1868 wieder aus dem Nationalrathe, weil die neue Verfassung die Bekleidung beider Stellen nicht gestattete. Im Militärdienste machte Adam als neunzehnjähriger Artillerist den Sonderbundskrieg mit, wurde später Artilleriehauptmann, Stabsmajor und zuletzt Oberstlieutenant. Im Jahre 1872, während er noch Regierungsrath von Baselland war, wurde er in den Verwaltungsrath der schweiz. Centralbahn und am 1. Mai 1873 in das Directorium der gleichen Bahn berufen. Mit diesem Zeitpunkt verliess Adam seinen Heimatcanton und beschloss damit auch seine politische Laufbahn. Er siedelte an den Sitz der Gesellschaft nach Basel über und widmete sich von nun an bis zu seinem Tode ausschliesslich dem Verwaltungswesen seiner Bahn. In dieser neuen Stellung unterstand ihm zunächst die Leitung des Baues der neuen Linien. Die Centralbahn erstellte damals für eigene Rechnung die Basler Verbindungsbahn, die Eisenbahn von Olten durch das Gäu nach Solothurn und Busswil zum Anschlusse an die Jura-Bern-Bahn, ferner in Basel einen neuen Rangir- und Güterbahnhof auf dem Felde Wolf, sodann für gemeinschaftliche Rechnung mit der schweiz. Nordostbahn die aargauische Südbahn von Rupperswil nach Rothkreuz, später bis Immensee, und die Bahnen von Brugg nach Hendschikon und von Wohlen nach Bremgarten. Sie war betheiligt bei der von der Nordostbahn ausgeführten Bötzbergbahn. Nach Abschluss dieser Bauperiode wurde Adam am 1. Januar 1878 Vorsteher des Bau- und Bahnunterhaltungsdienstes und vom 1. April 1879 bis Ende 1887 Vorsteher des Bau- und des gesammten Betriebsdienstes. Seit 1. Januar 1888 war er Präsident des Directoriums und Vorsteher des Bau- und Bahnunterhaltungsdienstes. Aus dieser zweiten Periode seiner Amtstätigkeit dürfen eine Reihe von Verbesserungen behufs Erhöhung der Betriebssicherheit hervorgehoben werden, wie die Einrichtung von Apparaten für centrale Weichen- und Signalstellung, die Ersatzung der Holzschwellen durch eiserne, die Einführung continuirlicher Bremsen u. s. f. Mit Eröffnung der Gotthardbahn wurden ganz erhebliche Verbesserungen im Zugverkehr zwischen Basel und Luzern durchgeführt. Adam begegnete den Fortschritten in der Technik des Eisenbahnwesens überall mit vorurtheilsfreier Prüfung. Was ihm dagegen als Uebertreibung erschien, wies er eben so entschieden zurück. Er war auch ein entschiedener Freund einer grösseren Centralisation im schweizerischen Eisenbahnwesen und wir glauben nicht zu irren, wenn wir Adam ein persönliches Verdienst um das Zustandekommen des schweizerischen Wagenverbandes behufs einheitlicher und gemeinschaftlicher Ausnutzung des gesamten Wagenparkes der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen vorbehalten. So schied der Freund von uns als ein treuer Fachgenosse, als ein muthiger und rastloser Arbeiter bis zu seinem letzten Athemzuge. Fügen wir diesem Lebensbilde noch bei, dass Adam das geschriebene wie das mündlich gesprochene Wort trefflich zu handhaben, dass er seine privaten öco-

nomischen Verhältnisse sehr günstig zu gestalten wusste, so müssen wir anerkennen, dass er das ihm anvertraute Pfund wol verwertet hat. Die Erde sei ihm leicht.

D-r.

* * *

† Albert von Dietrich. Vor wenigen Tagen starb im Alter von 86 Jahren A. von Dietrich, der geachtete und verdiente Chef der grossen mechanischen Werkstätten von Niederbronn und Umgebung. Er entsprang einer der ersten Familien des Elsass. Sein Grossvater welcher zur Zeit der grossen Revolution erster Bürgermeister von Strassburg war, musste im December 1793 unter der Guillotine sein Leben lassen. Mehrere Jahre nachher starb auch dessen Sohn und das durch die Revolutionszeit stark geschädigte Etablissement ging nun an die Wittwe über, die dasselbe mit bewundernswerther Energie und grossem Geschick wieder auf die Höhe zu bringen wusste, so dass sie ihren herangewachsenen Söhnen ein blühendes Geschäft hinterlassen konnte. Es war eine alte Tradition in demselben durch wohlthätige Institutionen, Kranken- und Altersversorgungs-Cassen den Arbeitern, deren Wittwen und Waisen Unterstützung und Hülfe zu gewähren. Der dadurch beim Arbeiterstand gepflanzte dankbare Sinn hat sich dann aber auch glänzend bewährt und in der Crisis von 1848 das ganze Geschäft gerettet. Die Verbesserung der Lage der Arbeiter blieb ununterbrochen auf der Tagesordnung; aber auch allem Fortschritt auf technischem Gebiet ward stets die grösste Aufmerksamkeit gewidmet. Albert von Dietrich war einer der ersten, der die Bessemer-Stahlfabrication in Frankreich einführte. Mit der Abtretung des Elsass an Deutschland legte A. von Dietrich seine zahlreichen Aemter nieder; dem Geschäft aber bewahrte er seine ganze Kraft, bis ihn der Tod aus der Mitte seiner 3 000 Arbeiter abberief.

R. A.

Preisausschreiben.

Zur Prämiierung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens enthält der preussische Etat der Eisenbahn-Verwaltung für 1888/89 unter den dauernden Ausgaben eine Forderung von 15 000 Mark. In den Erläuterungen wird dazu bemerkt: Nachdem die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preussen im Wesentlichen zur Durchführung gelangt ist, hat die Staats-Eisenbahnverwaltung, entsprechend der gesteigerten Bedeutung des Eisenbahnwesens für das wirtschaftliche und finanzielle Interesse des Staates, der Vervollkommenung der für den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen bestehenden technischen Einrichtungen in erhöhtem Masse ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Das Eisenbahnwesen ist seiner Natur nach auf eine stetige Fortentwicklung in allen Zweigen des Dienstes hingewiesen und im Anschlusse an die Fortschritte der Technik und die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs einer ununterbrochenen Umgestaltung unterworfen. Es gehört daher zu den wichtigsten Aufgaben der Staats-Eisenbahnverwaltung, den Bestrebungen Förderung angedeihen zu lassen, welche auf die Verbesserung der Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen gerichtet sind und darauf abzielen, die neuesten Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung auf technischem Gebiete für das Eisenbahnwesen nutzbar zu machen. Wichtige Erfindungen und Verbesserungen in der Construction der baulichen und mechanischen Anlagen, sowie auch der Betriebsmittel, welche zur Verhütung der manigfaltigen Gefahren des Betriebsdienstes oder zur Verringerung der Betriebsausgaben mit Erfolg beigetragen haben, sind der — gegenüber der Bedeutung des erstrebten Ziels allerdings unzureichenden — Anregung zu danken, welche durch die in dreijährigen Zeiträumen erfolgende Ausschreibung von Prämien im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gegeben ist. Es entspricht der Stellung, welche die Staatseisenbahnverwaltung in Preussen einnimmt, und dem lebhaften Interesse, welches dieselbe nützliche Erfindungen und Verbesserungen auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens entgegenbringen muss, selbständig auf dem angedeuteten Wege vorzugehen und Massnahmen zu treffen, welche thunlichst alle berufenen Kräfte innerhalb und ausserhalb der Beamtenkreise zur Mitwirkung an der Lösung der gestellten Aufgabe anzuspornen dienlich erscheinen. Zur Erreichung dieses Ziels ist der Betrag von 15 000 Mark unter besonderem Titel eingestellt worden.

Miscellanea.

Die transcasische Eisenbahn. Der russische Staatsrath O. Heyfelder, welcher ehemals als Chefarzt der Skobelev'schen Turkmenen-Expedition fungirte, hat über Transcaspien und seine Eisenbahn ein Buch erscheinen lassen, welches ungemein interessante Details in Betreff

des Eisenbahnbau und -Betriebes in diesem Theile Inner-Asiens bietet. Die transcaspiische Bahn scheint in der That ein höchst merkwürdiges Werk des Eisenbahnbau zu sein, nicht etwa wegen grosser technischer Aufgaben, die da bewältigt wurden — solche Leistungen kommen eigentlich nicht vor — sondern wegen der Raschheit und Billigkeit, mit welcher sie hergestellt worden ist. Wir waren gewohnt, in Hinsicht der Raschheit und einer gewissen Formlosigkeit der Herstellung die erste interoceanische Schienenverbindung in Nordamerica als eine Musterbahn zu betrachten; durch die Bahnverbindung aber, welche General Annenkov im Auftrage der russischen Regierung nach Merw erbaute, ist das americanische Exempel bei weitem überboten. Russische Militär-Ingenieure haben die energievolle Arbeitskraft americanischer Ingenieure in den Schatten gestellt.

Die transcaspiische Eisenbahn hat einen Schienenstrang von 1352 Werst (1441 km) Länge, welcher die Ostküste des Caspi-Sees mit Tschardschui am Amu-Daria (Oxus) verbindet, und der bis zur einstigen Residenz Timurs (Samarkand) verlängert werden soll.

Die wichtigsten Stationen sind: Uzun-Ada bei Michailowsk am Caspi-See, Kisil-Arwat, Göktepe, Askabad, Duschak, Merw, Tschardschui. — Von Duschak aus ist eine Zweigbahn nach Sarraks und Zulifar an der afghanischen Grenze geplant. Diese Linie soll dereinst nach Herat und Kandahar zum Anschlusse an das indische Bahnnetz geführt werden. Jenseits des Oxus ist die Bahn bis Bokhara und Samarkand noch im Bau.

Diese Bahn durchzieht fast ausschliesslich wüstes Land, das nur ab und zu von Oasen unterbrochen wird und das gesammte Material für die Herstellung der Bahn musste unter unsäglichen Mühen aus der weitesten Ferne herbeigebracht werden; dennoch gelang es der Thatkraft des mit der Leitung des Bahnbaues betrauten Generals Annenkov, die ganze Bahnstrecke in kaum drei Jahren herzustellen. Eine so kurze Bauzeit genügte, um die Bahn in betriebsfähigem Zustande dem Verkehr, der allerdings gegenwärtig noch ausschliesslich militärischen Zwecken dient, zu übergeben. Trotz der Schnelligkeit, mit der gearbeitet wurde und ungeachtet der Schwierigkeiten, die das mit grundeinem Wüstensande bedeckte Terrain bot — lange Zeit war es der Bauleitung nicht möglich, des Flugsandes Herr zu werden, bis man darauf kam, demselben durch eine Mischung von Lehm und Salz-(See-) Wasser die nötige Festigkeit zu verleihen — stellte sich der Bau ungemein billig. Der Preis von 32 000 Rubel per Werst*) wurde nicht überschritten. Diese geringen Herstellungskosten wurden nur dadurch erreicht, dass die russischen Officiere es verstanden, die Turkmenen in kurzer Zeit derart abzurichten, dass sie beim Eisenbahnbau wesentlich und trefflich mitwirkten. Nicht weniger als 30 000 Turkmenen arbeiteten bei der Herstellung der transcaspiischen Bahn und das Verdienst der Russen, diese wilden Stämme zu friedlicher Arbeit in so kurzer Zeit herangebildet zu haben, ist ein im hohen Grade anerkennenswerthes.

Die transcaspiische Eisenbahn hat vorläufig, obschon Russland stets das Gegentheil versichert, lediglich eine militärische Bedeutung, denn von Handelsbeziehungen, die den Landweg nehmen und auf denselben angewiesen sind, ist vorläufig keine Rede. Gewiss ist die transcaspiische Eisenbahn ein werthvolles Rüstungsmittel Russlands für den Kampf um die Herrschaft in Indien, der einmal unvermeidlich erscheint. Sie ermöglicht es den Russen, in verhältnismässig kurzer Zeit, bedeutende Truppenmassen gegen Herat aufmarschiren zu lassen und Herat gilt bekanntlich als der Schlüssel der indischen Position. Allein zweifelsohne wird diese Bahn, wenn einmal der Kampf zwischen England und Russland um Indien, wie auch immer, beendet sein wird, von ganz ausserordentlichem commerziellem Werthe sein.

Gegenwärtig wird der Betrieb dieser Bahn vollständig militärisch geführt und auch in dieser Beziehung scheint die Organisation des Generals Annenkov musterhaft zu sein. Dieselbe entspricht der Zweckmässigkeit, dem momentanen Bedürfnisse und ist nicht kostspielig.

Auf der ganzen Linie befindet sich kein Wächterhaus und dennoch ist die Bahn in genügender Weise überwacht. Man hatte den guten Einfall, Wachtthürme (von zwölf zu zwölf Werst) zu errichten. Das durchaus ebene Terrain gestattet dem exponirten Wächterposten, eine grosse Strecke zu überblicken und es scheint hiedurch, da Alles militärisch organisiert ist, dem Bedürfnisse nach Bewachung der Bahn Genüge geschehen. Ueberdies ist die Verfügung getroffen, dass berittene Bahnwächter regelmässig zwischen den einzelnen Wartthürmen die Bahnlinie abreiten.

Die Leistungsfähigkeit der transcaspiischen Eisenbahn ist gegenwärtig eine relativ geringe, allein sie kann sehr leicht beträchtlich erhöht werden. Zur Zeit verkehren blass drei Züge wöchentlich nach jeder Richtung und die Maximalgeschwindigkeit beträgt gegenwärtig 15 Werst (16 km) pro Stunde. Allein est ist möglich, 12 Züge zu je 45 Waggon und mehr nach jeder Richtung abgehen zu lassen und die Art und Weise der Bahn gestattet es, ohne die geringste Gefahr 25 Werst (27 km) pro Stunde zurückzulegen. Je älter die Bahn wird, desto haltbarer dürfte sich der Bau gestalten, da das Sandbett, in welches die Schienen eingelegt sind, durch eine einheimische Wucherpflanze, welche die ganze Strecke entlang gesät wurde, verfestigt wird, so dass es dann eine durchaus solide Grundlage für den Oberbau bieten dürfte.

Die Eisenbahn verfügt gegenwärtig über ein rollendes Material von 84 Locomotiven und 1400 Lastwagen verschiedener Art.

Die russische Armeeleitung sorgt dafür, dass der Wagenpark und die Anzahl der Locomotiven nach Massgabe des Fortschrittes des Baues entsprechend vermehrt werden und ist der Bau einmal bis Samarkand geführt, so dürfte sich die Ziffer des rollenden Materials verdoppelt haben.

Stationshäuser sind auf der ganzen Strecke äusserst spärlich vorhanden und es ist desshalb Vorsorge getroffen, dass die Passagiere im Zuge während der Fahrt selbst verpflegt werden können, wie denn auch durch die Mitführung von Naphta, als Feuerungsmaterial für die Locomotiven, darauf Bedacht genommen ist, dass der Heizstoff unterwegs nicht mangelt. 200 Cisternenwagen stehen zum Transporte von Wasser und Naphta zur Verfügung.

Mit Hülfe der transcaspiischen Eisenbahn wird man in sieben Tagen von St. Petersburg nach Samarkand gelangen können, eine Reise, zu welcher früher mindestens eben so viele Wochen erforderlich waren. Die Bahnfahrt zwischen Uzun-Ada und Samarkand wird 50 Stunden beanspruchen, und die Reise von Tiflis nach Merw wird kaum 4 Tage dauern, während sich im internationalen Verkehr von Europa nach Indien eine 22 tägige Fahrt auf eine 11 tägige reduciren wird.

Jedenfalls gereicht die Ausführung der transcaspiischen Bahn der russischen Militär-Ingenieurkunst zu ganz ausserordentlichem Verdienste und mehr noch als den Eisenbahntechniker muss dieses Werk die militärotechnischen Kreise interessiren, um sie zu ähnlichen Leistungen anzurecken.

[Oesterr. Eisenbahn-Zeitung.]

Ueber die Erweiterung der Berliner Wasserwerke lesen wir in der Deutschen Bauzeitung Folgendes: Bis zum Jahre 1874 wurde die Wasserversorgung Berlins durch die Werke der vormaligen englischen Gesellschaft „City of Berlin Waterworks“ beschafft, welche, im Jahre 1856 in Betrieb gesetzt, während der ersten 10 Jahre ihres Bestehens eine Leistungsfähigkeit (ohne Reserve) bis 40 000 m³ täglicher Förderung besass. Durch eine im Jahre 1868 bewirkte Erweiterung wurde die tägliche Leistung dieser Spreewasserwerke auf das Doppelte, d. i. 86000 m³ tägl. Durchschnitts-Förderung gesteigert. Nachdem die Werke im Jahre 1874 durch Ankauf in den Besitz der Stadt übergegangen waren, musste man alsbald an neue Erweiterungen denken, da die rasche Vermehrung der Einwohnerzahl den Zeitpunkt in nahe Aussicht rückte, wo die Leistungsfähigkeit der Werke ungenügend sein würde. Man entschied sich, insbesondere wohl, weil die fortschreitende Verunreinigung der Spree das Wasser derselben als weniger gut in Beschaffenheit und schwieriger in der nothwendigen Reinigung erscheinen liess, für eine ganz neue Anlage am Tegeler See. Dieses zweite Werk, auf dieselbe Leistungsfähigkeit wie das Spree-Wasserwerk geplant, sollte in zwei gleichen Hälften zur Ausführung kommen. Die (selbständige) erste Hälfte ist im Herbst 1877 dem Betriebe übergeben worden; die zweite im Jahre 1886. Die Schwierigkeiten, welche das Auftreten der Chrenotrix beim Betriebe der 1. Hälfte verursacht hat, und wie man derselben endlich durch Einstellung der Wasserentnahme aus Brunnen vollständig Herr geworden ist, sind bekannt. Die gegenwärtig bestehenden beiden Wasserwerke können der Stadt täglich 172000 m³ Wasser, oder 2 m³ in einer Sekunde zuführen, wobei noch eine angemessene Reserve verbleibt.

Da indessen bei dem raschen Wachsthum der Stadt schon in wenigen Jahren der Zeitpunkt erreicht sein wird, wo diese Wassermenge selbst bei mässiger Versorgung unzureichend sein wird, so haben Pläne zu einer dritten grossen Anlage bearbeitet werden müssen, die eben fertig geworden sind und die in aller Kürze der Stadtverordneten-Versammlung zur Mitgenehmigung vorgelegt werden sollen. Das dritte Werk soll am Ufer des Müggelsees (etwa 20 km von Berlin entfernt) erbaut werden und eine Grösse erhalten, dass die drei später vorhandenen Werke der Stadt in 24 Stunden 344000 m³ Wasser zuführen können; das neue Werk muss also eine Grösse erhalten, die derjenigen der

*) Zum heutigen Curse etwa 65 000 Fr. per km.

beiden älteren Werke zusammen genommen gleich kommt. Selbstverständlich wird man das neue Werk stufenweise ausführen. Dem älteren wird es darin ähneln, dass das Wasser auch hier gefiltert wird. Ob ähnlich grosse Erweiterungen wie die bereits ausgeführten, die in 30 Jahren das Vierfache der ersten Anlage erreichen, bereits anderwärts nothwendig gewesen sind, darf fraglich erscheinen, und ist um so mehr auffällig, als bei dem hohen Wasserpriese von 20 Pf. für 1 m³ in Berlin die Fälle sehr häufig sind, dass Eigentümer, namentlich Grossindustrielle, sich eigene Versorgungen mittels Tiefbrunnen beschaffen.

Zur Beurtheilung architectonischer Bauten. Kürzlich lasen wir in der „Zürcher Post“, das hiesige Börsengebäude sei „entzückend hässlich“! Nun möchten wir zwar dieser Behauptung wegen mit der Redaction jener Zeitung keinen Streit anfangen, eingedenk der alten Regel, dass man über Geschmackssachen nicht streiten soll. Aber gestattet möge es uns sein anzunehmen, die Herren Preisrichter, die den Erbauern der Börse den ersten Preis zuerkannten, haben mindestens ebensoviel von der Beurtheilung architectonischer Bauten verstanden, wie die gesammte Redaction der „Zürcher Post“. Es war neben anderen tüchtigen Architecnen auch Gottfried Semper in jenem Preisgericht. Gleichfalls darf vorausgesetzt werden, dass die sehr strenge Jury, die an der letzten Pariser Weltausstellung die zahlreichen architectonischen Arbeiten aus der Schweiz zu beurtheilen hatte und die neben zwei andern Schweizern nur noch den Erbauern der Börse eine Auszeichnung verliehen hat, ungefähr ebensoviel Schönheitssinn besass, wie die genannte Redaction. Wir wollen ihr den Geschmack lassen, den sie hat; ob er ein guter ist, bleibe dahingestellt. — Mögen also die Herren Redacteure jenes Blattes sich mit Schaudern und Grauen abwenden von den geschmacklosen Formen des Tempels, in welchem der Gifbaum sprosst und blüht, und ihre Augen weiden an der ewigen Schönheit jenes cantonalen Baues an der Rämistrasse, den sie vor Zeiten so begeistert beschrieben haben. Wie hiess es doch damals? „Das Ganze macht einen grossartigen Eindruck auf jeden (!) Beschauer in seinem einfach edlen Stil; besonders die prachtvolle Vorderfaçade gegen die Strasse hin. Wenn man den imposanten Treppenaufbau mit seinem Vorhof und den Prachteingang, den zwei mächtige dorische Säulen mit Fries und Giebel bilden, betrachtet, so wird man einigermassen (!) an die Propyläen in Athen erinnert, die Perikles als Eingang zur Akropolis errichten liess!“

Schweizerisches Gewerbeblatt. Neben dem neuen schweizerischen Gewerbeblatt, dessen Erscheinung wir in unserer Nummer vom 24. Dezember angezeigt hatten, wird das frühere Schweizerische Gewerbeblatt im Verlag von R. Ehrich in Winterthur fortgesetzt. Dasselbe wird nun wöchentlich erscheinen, bei erweitertem Programm. Es ist indess nicht

mehr Organ der Gewerbemuseen Zürich und Winterthur. Sonderbarer Weise erwarten Redaction und Verlag der Fachschrift dadurch einen Aufschwung des Blattes, indem sie sagen, das frühere Verhältniss sei eher ein Hemmschuh für die Entwicklung als eine Förderung des Blattes gewesen. Winterthur hat nun zwei Gewerbeblätter. Embarras de richesse!

Für den dritten internationalen Binnenschiffahrtscongress in Frankfurt a. M. (Bd. X, S. 92, 149) ist der wissenschaftliche und Redactions-Ausschuss wie folgt bestellt worden: Vorsitzender: Stadtbaudirektor Lindley. Stellvertreter: Consul Puls. Schriftführer: Ingenieur A. Askenasy und H. Streng. Mitglieder: Stadtbaudirektor Behnke, Reg.- und Baurath Cuno, Götz-Rigaud, Oberingenieur Lauter und Ingenieur Kasten. Ausser den üblichen Veröffentlichungen über die Verhandlungsgegenstände ist vom wissenschaftlichen Ausschuss die Herausgabe eines Literaturverzeichnisses geplant, welches soweit als möglich sämtliche auf die Binnenschiffahrt bezüglichen Werke aufzählen soll.

Die Zahnradbahn von Zell am See nach der Schmittener Höhe in den Salzburger Alpen wird von allen Eisenbahnen des europäischen Festlandes die höchste Endstation erhalten (1945 m ü. Meer). Der Ausgangspunkt liegt 750 m über Meer; es ist somit eine Höhendifferenz von 1195 m zu überwinden. Die Maximalsteigung beträgt 210 ‰.

Seilbahn in Paris. Die Stadt Paris ist im Begriffe, eine Seilbahn, welche die Place de la République mit Belleville verbindet, zu bauen und zu betreiben.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittelung.

On cherche un directeur-adjoint pour une fabrique de laine en France. (524)

Gesucht: für das Bureau einer Maschinenagentur ein tüchtiger Zeichner und Constructeur mit Bureaupraxis und wo möglich Kenntniss der Buchführung. (525)

Gesucht: ein Architect auf das Bureau eines Unternehmers der Westschweiz. (526)

Gesucht: ein junger Architect. (527)

Gesucht sofort: ein Ingenieur als Zeichner. (528)

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Behörde	Ort	Gegenstand
Unbestimmt	Ortscommission	Mörischwang (Ct. Thurg.)	Herstellung des eisernen Oberbaues für die Brücke über die Murg im Rosenthal.
31. Januar	Gemeindsrath	Rheineck	Herstellung einer Schutzmauer, ca. 50 m ³ , eines Durchlasses für den Strengengraben, ca. 45 m ³ , eines Kiesdammes, ca. 4000 ev. 8000 m ³ , zwischen Freibach und Steinlibach.
1. Febr.	Kanzlei des Verwaltungsrathes Stadthaus	St. Gallen	Maurer-, Zimmer-, Glaser-, Schreiner-, Dachdecker-, Flaschner-, Parquet- und Malerarbeiten, sowie Eisenlieferung für einen Restaurations-Pavillon auf der Falkenburg.
1. "	Der Vorstand	Trins (Ct. Graubünden)	Sämmtliche Arbeiten für einen bedeutenden Umbau der Kirche.
4. "	S. Rohr-Schindler	Aarau	Die Bauarbeiten für den Neubau des Gasthauses zum Wildenmann.
11. "	Der Schulrath (H. Zweifel-Sigrist)	Linthal (Ct. Glarus)	Liefern und Herstellung der Parquet-Fussböden im neuen projectirten Schulgebäude.
12. "	Bau-Ingenieur der Strassenbahn St. Gallen-Gais	Kornhausstrasse 3 St. Gallen	Unterbau umfassend: Erdarbeiten und Felssprengen zur Verbreiterung der Strasse, Verlängerung von Dohlen und Durchlässen, Zurücksetzen und Neuerstellung von Stütz- und Futtermauern u. s. w. Baulos II, von Nr. 34 bis Nr. 70 + 35, von Bühler bis Teufen, veranschlagt zu 24 600 Fr. Baulos III, von Nr. 70 + 35 bis Nr. 100, von Teufen bis zur Lustmühle, veranschlagt zu 25 000 Fr. Baulos IV, von Nr. 100 bis Nr. 120 + 3, von der Lustmühle bis zur Nesthöhe bei St. Gallen, veranschlagt zu 23 600 Fr.
13. "	J. C. Bahnmeier	Schaffhausen	Maurer- und Steinhauerarbeiten, sowie Lieferung des eisernen Gebälks (I-Eisen) für die cantonale Irrenanstalt
15. "	Wasserversorgungs-Commission	Altorf (Ct. Uri)	Erd-, Maurer- und Felsarbeiten, Rohrlegung für die Wasserversorgung von Altorf.
20. "	Bau-Ingenieur der Strassenbahn St. Gallen-Gais	Kornhausstrasse 3 St. Gallen	Lieferung und Montirung der Eisenconstruction für die Brücke über die Oberstrasse bei St. Gallen. 6280 kg Schmiedeisen, 394 kg Gusseisen.
21. "	Baudépartement	Basel	Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten für das Birsiggewölbe unter der neuen Marktgasse.