

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 2

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: 21.02.2026

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

spannung gesunken ist. Beim Rückgang des Kolbens wird der Inhalt der Explosionskammer theilweise in den Niederdruckcylinder abgegeben, hierauf die Kammer entleert und von neuem mit dem explosiblen Gemisch gefüllt. Der Verfasser giebt ein Diagramm, welches den diesen Processen entsprechenden Druckverlauf im Arbeitscylinder zur Anschauung bringt und berechnet, dass eine Verbund-Dampfmaschine, die als solche 100 Pfdkr. leistete, nun 164 solche leisten würde, indem die Zunahme der Diagrammfläche 64% betragen würde.

Wir fühlen uns nicht berufen zu untersuchen, wie weit die hier dargelegten Ideen des Verfassers sich in die Wirklichkeit übersetzen lassen und zu entscheiden, bis zu welchem Betrag die von ihm vorgeschlagenen Vervollkommnungen unserer gegenwärtigen Wärmemotoren seine darauf gestützten Hoffnungen realisiren würden. Die blosse weitere Complicirung der Mechanismen scheint, nach dem zu schliessen was in den letzten Jahren im Dampfmaschinenbau geleistet worden, nicht allzuschwer ins Gewicht zu fallen, um die Vortheile grösserer Ersparnisse an Brennmaterial aufzuwiegen. Um nur an einem Beispiel zu zeigen, wie hochwichtig und in bestehende Verhältnisse tief einschneidend alle Bestrebungen nach besserer Ausnützung des Heizwerthes der Kohlen in den Wärmemotoren erscheinen, sei erwähnt, dass die Einführung von Dreifach- und Vierfach-Verbundmaschinen im Schiffsbau den Erfolg hatte, die Transportkosten so weit für Güter nach dem Osten zu ermässigen, dass der Verkehr mit Umgebung des Suezcanals sich wieder in die alten Bahnen um das Kap der guten Hoffnung zu wenden beginnt, natürlich nur in denjenigen Fällen, wo die Transportzeit weniger ins Gewicht fällt und nur so lange, bis die Suezcanalgesellschaft die bedeutenden Abgaben für die den Canal durchfahrenden Schiffe wird etwas ermässigt haben. — Jedenfalls darf der Weiterentwicklung der Wärmemotoren mit grossem Interesse entgegengesehen werden und scheinen uns die vorstehenden Ausführungen ganz dazu angethan zu zeigen, in welcher Richtung sie wird erfolgen müssen.

Literatur.

Academy Architecture and Annual Architectural Review 1889, herausgegeben von Alex. Koch und C. W. English, Architekten in London, in Berlin bei Ernst Wasmuth. Preis 3 Mark.

Schon seit Jahren ist es Sitte, in Verbindung mit den grösseren Kunstausstellungen illustrierte Kataloge herauszugeben, welche ein mehr oder weniger getreues Bild der zur Schau gestellten Leistungen geben, jedenfalls aber als ein äusserst werthvolles Mittel zur Orientirung in diesen Ausstellungen und später ein oft und gern durchblättrtes „Souvenir“ bilden. Es steht ausser Zweifel, dass Nichts der Popularisirung der Kunst und Künstler so mächtigen Vorschub geleistet hat, als eben diese illustrierten Kataloge. Eine Eigenthümlichkeit jedoch, die allen diesen Katalogen so ziemlich gemeinschaftlich anhieng, war der Umstand, dass wenn auch alle die grösseren Kunstausstellungen neben Sculptur und Malerei auch Architekturabtheilungen enthielten, dieselben doch mit der grössten Missachtung behandelt, d. h. gänzlich ignorirt wurden. Der Grund hiefür liegt in dem geringen Verständniss, das im Allgemeinen der Architektur entgegengebracht wird.

Mit obgenannter Publication soll das an den Architekten bisanhin begangene Unrecht gut gemacht werden, soweit es wenigstens die Londoner Ausstellung der Royal Academy anbelangt und wir zweifeln nicht, dass, falls dieser Versuch gelingen sollte, wozu alle Anzeichen vorhanden sind, die andern Länder, speciell Frankreich und Deutschland bald nachfolgen werden, und dass es so nach und nach gelingen werde, den Architekten auch beim grossen Publicum die Gleichstellung als Künstler mit den Malern und Bildhauern zu erobern.

Das Werk unseres Collegen und Landsmannes Koch enthält genau hundert Seiten Illustrationen auf feinstem Papier, wovon acht in Lichtdruck und die andern in Zinkätzung ausgeführt sind. Bei der letztern Darstellungsart sind diejenigen Originale, welche Halbtöne enthalten, durch das bekannte Meisenbach'sche Verfahren, d. h. vermittelt eines feinen Netzes von Punkten oder Strichen wiedergegeben, während die Strichzeichnungen durch directe photographische Uebertragungen auf die glatte Zinkplatte reproducirt wurden. In allen drei Darstellungsarten

haben wir es mit der reinen photographischen Wiedergabe des Originals zu thun, wodurch das Charakteristische derselben vollkommen gewahrt blieb, was der Publication einen besonderen Werth verleiht.

Ueber die Darstellungsweise haben sich unsere Leser durch die in letzter Nummer veröffentlichten Abbildungen, die dem Koch'schen Werke entnommen sind, hinreichend orientiren können. Unsere Auswahl hätte vielleicht noch etwas umfassender sein können, um die Verschiedenartigkeit der ausgestellten Originale zu zeigen, so hätte u. A. auch noch das Bild auf Seite 73 des Kataloges, in welchem die von Herrn Koch in seinem Artikel erwähnte Zeichnungsmanier mit beinahe vollständiger Vermeidung der Contur dargestellt ist, Platz finden können. Wir haben uns jedoch absichtlich auf wenige charakteristische Zeichnungen beschränkt unter der Voraussetzung, dass diejenigen, die sich mehr für die Sache interessiren, das Werk selbst anschaffen werden.

Dasselbe zerfällt in zwei Theile, deren erster Zeichnungen der Academie und deren zweiter eine allgemeine Revue enthält. Im zweiten Theile werden den Schülern Sempers die Darstellungen des Hofburgtheaters und des Museums in Wien besonders willkommen sein, die in Ansichten und Details im Ganzen 12 Seiten umfassen. Wenn auch das Buch nur ein illustrirter Ausstellungs-Katalog sein will, dem offenbar der zweite Theil nur beigelegt wurde, um den Herausgebern die engen Grenzen, die eine architektonische Ausstellung für sich allein ihnen gesteckt hätte, etwas zu erweitern, so muss doch gesagt werden, dass es als solcher alles derartige früher Gebrachte hinter sich lässt, und ganz ohne Anmassung sich als eine architektonische Publication hätte qualifiziren dürfen, an der von einem illustrierten Ausstellungs-Katalog nichts haften geblieben ist, als der ausserordentlich billige Preis von 3 Mark, für welchen man einige wenige Inserate mit in den Kauf nehmen muss.

Miscellanea.

Beheizung der Personenwagen auf den schweizerischen Eisenbahnen. Der schweizerische Bundesrath hat am 1. Juli nachfolgendes Kreisschreiben an sämtliche schweizerischen Eisenbahngesellschaften gerichtet: „Der schweizerische Bundesrath hat in Betracht,

- 1) dass den Eisenbahngesellschaften im Art. 29 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 die gehörige Beheizung der Personenwagen ausdrücklich zur Pflicht gemacht und der Bundesrath befugt und verpflichtet ist, die genügende Vollziehung dieser Gesetzesbestimmung zu verlangen;
- 2) dass die den hergebrachten Heizungssystemen anhaftenden Mängel und Gefahren nicht bestritten sind und der grössere Theil der Gesellschaften die Dampfheizung mit gutem Erfolg theils schon eingeführt hat und theils einzurichten sich anerbietet;
- 3) dass nach den vorliegenden Mittheilungen die gegen das System der Dampfheizung vorgebrachten Einwendungen technischer Natur unbegründet sind;
- 4) dass daher die auf die weitere Ausdehnung des Systems der Dampfheizung der Personenwagen gerichteten Bestrebungen ausdrücklich zu billigen und zu fördern sind;
- 5) dass bei dieser Sachlage auch die dissentirenden Verwaltungen angehalten werden müssen, die Einführung der Dampfheizung in Aussicht zu nehmen, da sonst entweder die beliebige Einstellung der Wagen verschiedener Gesellschaften in einen Zug oder die Anwendung der Dampfheizung in den Zügen mit Wagen verschiedener Gesellschaften ausgeschlossen wäre, was als ein empfindlicher Uebelstand betrachtet werden müsste und unter Umständen zur Calamität werden könnte,

beschlossen:

1. Der Bundesrath anerkennt, dass das System der Dampfheizung die im Art. 29 des Eisenbahngesetzes verlangte gehörige Heizung in den Personenwagen in genügender Weise sichert.
2. Derselbe nimmt Vormerkung vom dormaligen Stand der Dampfheizungen und behaftet die Verwaltungen der schweizerischen Centralbahn, der Emmenthalbahn und der Toggenburgerbahn bei den abgegebenen Erklärungen, wonach dieselben ihre Personenwagen mit Dampfheizungseinrichtungen versehen werden.
3. Die übrigen Verwaltungen sind eingeladen, die vorhandenen Wagenheizungen, soweit es nicht bereits geschehen ist, durch Dampfheizungseinrichtungen zu ersetzen.
4. Zu diesem Zwecke wird denselben eine Frist von fünf Jahren anberaunt, inner welcher die Erstellung der Dampfheizungseinrichtungen successive und in der Art erfolgen soll, dass damit zuerst die Wagen

auszurüsten sind, welche in solchen Zügen laufen, die mit Material verschiedener Verwaltungen geführt werden.

5. Den Gesellschaften ist vorbehalten, beim Bundesrathe die Bewilligung von Ausnahmen, bezw. angemessene Fristverlängerung zu beantragen, wo besondere Verhältnisse dazu Anlass geben.

Jedenfalls sind aber die Wagen, welche mit der Dampfheizungs-einrichtung nicht versehen werden, mit Leitungsröhren auszurüsten, damit deren Einstellung in beliebige Züge nicht behindert ist.

Der Verein schweiz. Cement-, Kalk- und Gyps-Fabricanten versammelte sich letzten Sonntag in Olten. Nach Erledigung der Verwaltungsangelegenheiten gab die 1892 bevorstehende neue Regelung der Zollverhältnisse mit unsern Nachbarstaaten Anlass zu einer lebhaften Discussion. Es wurde bedauert, dass der Zollansatz auf Roman-Cement s. Zt. reducirt wurde. Die Erhaltung der gegenwärtigen Ansätze auf Cement und hydr. Kalk wurde sehr bestimmt verlangt, während einige Gyps-Fabricanten für ihren Artikel noch eine Erhöhung fordern. — Mit Rücksicht auf die bei jedem neuen Abschluss stark gestiegenen Coakspreise findet die Versammlung einen Aufschlag der Verkaufspreise als begründet. Kalkfabriken rügen die höhere Fracht für Kalk im Vergleich zu Backsteinen und Gyps und wünschen Einreihung in den Ausnahmetarif für Baumaterialien oder Frachtermässigung in anderer Form für ihren grossen Verkehr.

Locomotiven der schweizerischen Eisenbahnen. Nachfolgende Tabelle gibt über den Bestand und die Verwendung sämmtlicher den schweizerischen Eisenbahnen gehörenden Locomotiven im laufenden Sommersemester d. h. in der Zeit vom 1. Juni bis 15. Oct. a. c. übersichtliche Auskunft:

| Benennung der Bahnen | Zahl d. Locomotiven | Im Linien-Dienst | Im Rangir-Dienst | Total | % | Disponible | % | In Reparatur | | | |
|-------------------------|---------------------|------------------|------------------|-------|----|------------|----|--------------|------------|-------|----|
| | | | | | | | | Im Depot | Im Atelier | Total | % |
| 1. Hauptbahnen (Normal) | 580 | 352 | 60 | 412 | 71 | 85 | 15 | 16 | 67 | 83 | 14 |
| 2. Normale Nebenbahnen | 39 | 20 | — | 20 | 51 | 14 | 36 | 2 | 3 | 5 | 13 |
| 3. Schmalspur-Bahnen | 32 | 17 | — | 17 | 53 | 13 | 39 | 1 | 1 | 2 | 8 |
| 4. Zahnrad-Bahnen | 28 | 16 | — | 16 | 60 | 11 | 30 | 1 | — | 1 | 10 |
| Total | 679 | 405 | 60 | 465 | 69 | 123 | 17 | 20 | 71 | 91 | 14 |

Concurrenzen.

Bebauungsplan in Neuenburg. Zur Gewinnung von Entwürfen für die Ueberbauung eines im Norden des Hafens von Neuenburg gelegenen, rechteckigen Bauplatzes eröffnet der Stadtrath von Neuenburg unter den schweizerischen oder in der Schweiz wohnenden Architekten einen Wettbewerb. Die auf dem 150 m langen und gegen 33 m breiten Platz zu entwerfenden Bauten sollen den Erwerbern derselben zeigen, wie dieser Gebäudecomplex zu Miethhäusern, öffentlichen Localen, Magazinen am zweckentsprechendsten verworther werden kann, wobei der entwerfende Architekt nicht gehalten sein soll, den ganzen Platz mit Gebäuden zu überdecken. Es können auch in der Längs- oder Querrichtung gedeckte Durchgänge, sowie auch eine oder mehrere Querstrassen vorgesehen werden. Die Façaden können einfach gehalten sein; immerhin haben sie den in der Nähe befindlichen öffentlichen Bauten zu entsprechen. Eine Bausumme ist in Folge dieser Bestimmungen nicht festgesetzt und auch hinsichtlich des zu wählenden Stils ist den Bewerbern alle Freiheit gelassen. Verlangt wird: Ein Lageplan im 1:1000; ein

„Plan de distribution“ im 1:200; ein Querschnitt, Ansichten der vier Façaden, ebenfalls im 1:200, eventuell eine Perspective mit der Südfaçade, sowie der Entwurf eines Pflichtenheftes. Dem aus den HH. Architekt *Léo Châtelain* in Neuenburg, Architekt *Tièche* in Bern und Architekt *Louis Bezencenet* in Lausanne bestehenden Preisgericht ist eine Summe von 3000 Fr. zur Vertheilung an die Verfasser der drei oder vier besten Entwürfe zur Verfügung gestellt. Termin: 30. September a. c. Vierzehntägige Ausstellung der Entwürfe nach dem Spruch des Preisgerichtes. Das unseren Grundsätzen entsprechende Programm ist vom Preisgericht gutgeheissen worden und es können Exemplare davon nebst Lageplan bei der „Direction des travaux publics de la Commune de Neuchâtel“ bezogen werden.

Evangelisch-lutherische Kirche in Dresden. Der Kirchenvorstand der Trinitatsparochie in Dresden beabsichtigt eine Kirche erbauen zu lassen und schreibt zur Erlangung von Entwürfen hierfür eine allgemeine Preisbewerbung aus. Termin: 8. Januar 1890. Preise: 3000, 2000 und 1000 Mark. Im Preisgericht sitzen neben dem Oberbürgermeister als Präsidenten und dem dortigen Pfarrer die HH. Professor *Ende* in Berlin, *Hase* in Hannover, *Lipsius* in Dresden, Arch. *Weissbach* und Baudirector *Hölemann* in Dresden. Das Programm ist unentgeltlich zu beziehen in der Pfarramtskanzlei Stephaniensstrasse 2 II in Dresden.

Evangelische Garnisons-Kirche in Strassburg i. E. (Bd. XII S. 133.) Der Termin ist um einen Monat d. h. bis zum 15. November a. c. erstreckt worden.

Restauration der Barfüsserkirche in Basel. In einer auf Basler Architekten beschränkten Preisbewerbung zur Erlangung von Entwürfen für die Restauration der Barfüsserkirche in Basel wurde ein erster Preis nicht verliehen, zweite Preise erhielten Herr *Emanuel La Roche* und die HH. *Gustav* und *Julius Kellerborn* und ein dritter Preis wurde Herrn *Armin Stöcklin* zuerkannt.

Necrologie.

† **Albert Giesker.** Am 8. ds. ist in Zürich Maschineningenieur A. Giesker, Mitglied des hiesigen Ingenieur- und Architekten-Vereins und der G. E. P. nach längerer Krankheit im Alter von 45 Jahren gestorben. Derselbe hat seine Studien (unter Einschaltung von einem Jahr Praxis) von 1862 bis 1866 an der mechanisch-technischen Abtheilung des eidg. Polytechnikums gemacht. Von 1867 bis 1869 war er an der hessischen Nordbahn im Maschinendienst und von 1869 bis 1870 in der Sigl'schen Locomotivfabrik in Wien thätig. Im nämlichen Jahre errichtete er in St. Petersburg eine Locomotivfabrik und trat sodann in die Werkzeug- und Maschinenfabrik von Daverio & Co. in Rorschach als Theilhaber ein, welche unter der Firma Daverio Siewerd & Giesker in den Jahren 1872 und 1873 nach Oerlikon übersiedelte. Nach seinem im Jahre 1877 erfolgten Austritt aus dieser Firma, aus welcher die Maschinenfabrik Oerlikon hervorgegangen ist, gründete Giesker in Enge bei Zürich ein eigenes Geschäft, das sich fast ausschliesslich mit Heizungs- und Ventilations-einrichtungen befasst hat.

Berichtigung. Ein ärgerlicher Druckfehler hat sich in letzter Nummer eingeschlichen und ist von uns leider übersehen worden. Im Eingang des Artikels: Vorhalle im Bundesrathshaus sollte es selbstverständlich heissen: „Beim Eintritt in das *alte*“ — anstatt: „in das *neue* Bundespalais.“ —

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

Submissions-Anzeiger.

| Termin | Stelle | Ort | Gegenstand |
|----------|-----------------------|----------------------------|--|
| 14. Juli | Casp. Steinmann | Niederurnen | Aufbau eines dritten Stockwerkes auf das Schulhaus. |
| 14. „ | Ortsverwaltung | Felben Ct. Thurg. | Erdbebung von etwa 6000 m ³ für das Erhöhen des Hochwasser-Dammes. |
| 15. „ | Gemeindrath | Töss | Herstellung einer steinernen Brücke über die Kempt. |
| 15. „ | Müller, Gemeindammann | Hemmersweil Ct. Thurgau | Correction der Aach. |
| 17. „ | Dorfschulpflege | Wädensweil | Spengler-, Schlosser-, Schmiede-, Glaser-, Schreiner- und Maler-Arbeiten für das neue Schulhaus. |
| 27. „ | Ch. Ph. Mercier | Glarus | Maurer-, Zimmer- und Schreinerarbeiten an den Gebäuden der Knabenerziehungsanstalt Bilten. |
| 6. Aug. | H. Gruner | Savona Ober-Italien | Rohrlegerarbeiten mit zugehörigen Grab- und den übrigen Nebenarbeiten für das Wasserwerk von Savona. |