

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 7

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: 22.02.2026

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

Formel *) $\sigma_k = \frac{0,70}{1 + \eta \left(\frac{L}{k_s}\right)^2} \eta = 0,00043$ zu wählen.

Von Mauerwerk hielt sich am besten solches aus Klinkern, indem dieses im Feuer wenig leidet, während solches aus Sandstein und Granit leichter zerfällt und zersplittet; man kann rechnen, dass von diesem per Stunde durch das Feuer etwa eine Schicht von 15 cm Dicke zerstört wird.

Der Wasserweg von der Schweiz nach dem adriatischen Meere.

Im Handelsbericht pro 1888 des schweizerischen Consulates in Venedig lesen wir folgende interessante Mittheilungen: „Das Project, Venedig durch den Po, seine Zuflüsse und Schiffahrtsanäle, also mittelst Flussdampfschiffahrt mit Mailand, dem Langensee, mit Magadino, mit Padua, Este, Ferrara, Modena, Piacenza, Reggio-Emilia, Mantova, Cremona, Parma und Pavia zu verbinden, scheint so weit gediehen zu sein, dass nächstens an seine Ausführung geschritten werden kann. Unter der Firma „Anglo-Italian International Steam Navigation Company Limited“ ist ein Consortium italienischer und englischer Bankiers zusammengetreten mit einem Gründungscapital von 7½ Mill. Lire. Alle beteiligten Provinzen haben beträchtliche Unterstützungen zugesagt, so Venedig und Mailand je 200 000 L., Padua, Modena, Reggio-Emilia je 50 000 L. Das Unternehmen ist für diese Provinzen und ihre Handelsplätze, namentlich für Venedig und Mailand, sowie für die Verbindung derselben mit der Schweiz und Deutschland, von grösster Wichtigkeit. Die folgenden wenigen Angaben über die Frachtunterschiede beweisen diess auf das schlagendste. Der Frachtpreis für gewöhnliches Gut von Venedig nach Mailand beträgt heute pro 100 kg L. 1.10; durch die Flussschiffahrt wird er auf 70 Cts. zu stehen kommen. Von Venedig nach Chiasso kostet die Tonne L. 14.30 (von Genua nach Chiasso L. 12.38); in Zukunft wird sie nur noch L. 7.67 kosten. Die Fracht für Baumwolle wird auf den nämlichen Linien statt L. 24.36 und L. 18.93 nur noch L. 12.56 betragen. Man schätzt allein den Verkehrsbetrag zwischen Venedig und Norditalien auf 400 000 Tonnen, was ungefähr 400 vollen Schiffsladungen gleichkäme.“ Die angeführte Frachtersparniss scheint namentlich für Rohmaterial, wie Baumwolle, erheblich genug, um die Aufmerksamkeit der schweizerischen Kreise und Behörden für dieses Project zu erwecken. Es ist ferner zu beachten, dass Magadino, der eine Endpunkt des Wasserweges nur 17 Kilometer von Bellinzona entfernt ist, während die Entfernung Chiasso-Bellinzona 35 km beträgt, so dass auch hieraus wieder etwelche Frachtersparniss erwachsen würde. Erfreulich ist der Umstand, dass Venedig, das dem Verfall entgegenzugehen schien, in den letzten Jahren sich sichtlich wieder hob. Was den Handelsverkehr betrifft, so liefen 1886 im Hafen 2607 Schiffe ein mit einem Gehalt von 731 225 Tonnen, 1887 dagegen 3021 Schiffe mit einem Gehalt von 967 615 Tonnen. Der in den letzten zwei Jahren eingetretene Preisaufschlag von 25% für die Wohnungen ist ebenfalls als ein günstiges Zeichen aufzufassen. Ein Wiederaufleben der alten Lagunenstadt wäre freudig zu begrüssen und könnte namentlich für den Handel und die Industrien der Schweiz von erheblicher Bedeutung werden.

Ein sonderbarer Eisenbahnunfall hat sich in Schottland auf der Linie Perth-Carlisle zugetragen. Eine Frau, die sich zum Wagenfenster hinausgelehnt hatte, wurde nach Anhalten des Zuges in ohnmächtigen Zustände aufgefunden und verstarb bald nachher an den Folgen eines Schädelbruches.

In England ist seit längerer Zeit eine besondere Vorrichtung zur Aufnahme der Postbeutel in die durchfahrenden Schnellzüge getroffen.

*) Siehe seine Baumechanik Seite 94.

Die Briefschaften werden in Ledertaschen von 55/55/45 cm verpackt und diese an dem Arme eines Ständers vermittelt eines 33 cm langen Riemens so aufgehängt, dass der lichte Raum zwischen der Tasche und den Wagenwänden 20—33 cm beträgt je nach der Breite des Wagens. Dieser Zwischenraum kann aber durch Schwenkungen des Beutels in Folge der durch den Zug veranlassten Luftbewegungen noch erheblich verkleinert werden. Zum Auffangen dieser Beutel vom Postwagen aus, der gewöhnlich hinten im Zuge eingestellt ist, dienen an starken eisernen Bügeln befestigte Netze, die bei der Annäherung an eine Station ausgelegt werden. Die Höhenlage der aufgehängten Säcke ist so, dass ihr unterer Theil gerade in die Höhe des Kopfes eines aus dem Fenster lehrenden Reisenden kommt.

Hiernach lässt sich der vorgekommene Unfall leicht erklären; die Frau erhielt durch die Postbeutel an zwei Stationen Schläge auf den Kopf und war offenbar schon durch den ersten Schlag betäubt worden, so dass sie sich nicht mehr vom Fenster zurückziehen konnte.

Die Frage ist nun, wie hier Abhülfe geschaffen werden soll. Die Nützlichkeit der Einrichtung und ihre ausgedehnte Verbreitung (600 Stationen sind mit derselben versehen) lassen nicht daran denken, sie aufzugeben. Es kann sich nur darum handeln (wenn man nicht den Postwagen direct hinter die Locomotive stellen will, wodurch übrigens auch keine absolute Sicherheit erzielt wäre) die Lage des Sackes zu verändern. Ihn bedeutend weiter hinauszulegen, geht nicht an, es gelang zwar bei einer Vergrösserung des Lichtraumes auf 48 cm den Sack noch bei Zuggeschwindigkeiten von 96 km per Stunde anstandslos aufzufangen, doch zeigte sich, dass in diesem Fall der Lichtraum für die Fangvorrichtung manchenorts nicht mehr vorhanden sei. Ein höher Hängen ist nicht thunlich, weil dann das Fangnetz in dem zu geringen Lichtraum vieler ältern Brücken gefährdet wäre. Es werden nun endlich noch Versuche angestellt, den Postsack so tief zu hängen, dass seine Oberkante nicht in die Höhe der Fensterbrüstung hinauf reicht.

Concurrenzen.

Eidg. Verwaltungsgebäude in Bern. (Vide Nr. 1, S. 6, und Nr. 6, S. 36 d. B.) Der schweizerische Bundesrath eröffnet unter den schweizerischen oder in der Schweiz angesessenen Architekten einen Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für ein eidg. Verwaltungsgebäude an der Speichergasse in Bern. Termin: 31. October a. c. Dem aus den HH. Arch. Bourdillon in Genf, Arch. Davinet und Director Flückiger in Bern, Arch. Fueter in Basel und Director Müller in Zürich bestehenden Preisgericht sind 5500 Fr. zur Vertheilung an die Verfasser der drei, eventuell vier besten Entwürfe zur Verfügung gestellt. Verlangt werden: Die Grundrisse des Erdgeschosses und des ersten Stockwerkes im Massstab von 1:200; die Hauptfacaden gegen die Speicher- und Anatomiegasse nebst den zur Erläuterung des Projectes nöthigen Schnitten im Massstab 1:100. Das Programm nebst Lageplan und Profil kann bei der Direction der eidg. Bauten in Bern unentgeltlich bezogen werden.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein *Maschineningenieur* mit Praxis in Construction und Bau von Eisenbahnmaterial (Drehscheiben, Weichen, Krähnen etc.). (647)
Gesucht zu baldigem Eintritt ein *Constructeur* mit Praxis im Bau von Turbinen und Transmissionen. (648)

Auskunft ertheilt

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
Unbestimmt 18. August	Bauunternehmung J. Baur-Schärer	Bern Rafz	Pflasterungsarbeiten von ca. 3000 m ² für die Arbeiten der Bahnhofserweiterung. Herstellung eines Schuppens auf die projectirten Petrolreservoirs bei der Station Hettlingen.
19. „	Direction d. eidg. Bauten	Bern	Erd-, Maurer-, Zimmer-, Schreiner-, Schlosser- und Holzcementbedachungs-Arbeiten für verschiedene neue Magazingebäude.
19. „	Direction d. eidg. Bauten	Bern	Eisenconstruction von 2 Glasdächern und Herstellung von 45 Stück Glasschränken für das eidg. Physikgebäude.
19. „	Direction der V. S. B.	St. Gallen	Herstellung eines neuen Lagerkellers mit Getreideschuppen auf dem Bahnhof Buchs. Veranschlagt zu 51 150 Fr.
19. „	Direction d. eidg. Bauten	Bern	Herstellung von verschiedenen Magazingebäuden in der Umgebung von Schwyz.
20. „	Theodor Wiggli	Seewen, Ct. Soloth.	Renovation der Kirchthürme etc.
22. „	G. Holzapfel, Sattler	Neuhausen, Ct. Schaffhausen	Schreiner-, Glaser-, Gypser-, Spengler- und Malerarbeiten für den Neubau eines Wohnhauses.