Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 17/18 (1891)
Heft: 17

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: 28.12.2025

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

Die Dampfmaschinenregulatoren der renommirtesten Fabriken, welche den Anforderungen, wie sie z. B. in der Textilindustrie gestellt werden, vollkommen entsprachen, genügten zumeist für Glühlichtanlagen nicht mehr. Es wurden daher empfindlichere Regulatoren gebaut, mit deren Hülfe sich jetzt ein viel höherer Gleichförmigkeitsgrad erreichen lässt als man früher für möglich hielt; so sollen bei mehreren von den an der Ausstellung im Betrieb befindlichen Dampfmaschinen die Geschwindigkeitsvariationen zwischen Vollbelastung und Leerlauf $1\frac{1}{2}$—2 % nicht übersteigen.

Es galt lange Zeit als eine unerfüllbare Bedingung öconomisch arbeitende, schnell laufende Dampfmaschinen zu bauen, d. h. solche, die mehr als 100—120 Touren in der Minute machen; heute sind 300 P. S.-Maschinen ausgestellt, welche 250 Touren machen und für die der Constructeur einen geringern Dampfconsum, 8 *kg* pro indic. P. S., garantirt als 1885 für die besten langsam laufenden Maschinen, Die Zahl der kleinern Schnellläufer beträgt gegenwärtig bereits mehrere Hundert. An der Ausstellung sind allein gegen 30 Systeme vertreten, deren Tourenzahl zwischen 250 und 500 schwankt. Man ist zwar vor einiger Zeit noch weiter, bis auf 700 und 800 Touren gegangen, doch hat sich dann ergeben, dass es vortheilhafter ist, auch die zu kuppelnden Dynamomaschinen für kleinere Tourenzahlen umzubauen, um innerhalb der angegebenen Grenzen zu bleiben; von einer gewissen Geschwindigkeit an macht sich neben der schlechten Dampfausnützung eine mit der Tourenzahl rasch zunehmende mechanische Abnützung und ein grosser Verbrauch an Schmiermaterial geltend.

Da fast immer beschränkte Raumverhältnisse die hauptsächlichste Veranlassung bilden, um die Dynamomaschinen mit den Motoren direct zu kuppeln, so erklärt sich leicht, dass unter den ausgestellten Neuconstructionen die verticalen Dampfmaschinen besonders zahlreich vertreten sind.

Von den grösseren Dampfmaschinen mögen besonders erwähnt werden: Eine verticale, mit dreifacher Expansion und Condensation arbeitende Maschine von Kuhn in Stuttgart-Berg, welche bei 12 Atmosphären Admissionsdruck und 120 Touren pro Minute 600 P. S. entwickeln kann, die Cylinderdurchmesser betragen 50 *cm* bezw. 80 und 120 *cm*. der Kolbenweg 60 *cm*.

Eine verticale zweicylindrige Compoundmaschine ohne Condensation aus der Maschinenfabrik in Buckau; dieselbe dient zum Antrieb der direct gekuppelten 300 *kw* Wechselstrommaschine von Siemens & Halske und leistet bei 160 Touren 450 P. S. effectiv.

Unter den horizontalen Maschinen zeichnet sich eine 150 P. S. Compoundmaschine von Gebrüder Sulzer durch ihren ausserordentlich gleichförmigen Gang aus; trotzdem die von ihr angetriebenen Dynamos der Firma Helios sehr starken Belastungsvariationen unterworfen werden, kann ihre Tourenzahl practisch als constant gelten. Besondere Aufmerksamkeit erregt eine 100 P. S. Compound-Halblocomobile von R. Wolf in Buckau-Magdeburg als Repräsentant des grössten Typus der nicht stationären Maschinen.

Den Constructeuren von Gasmotoren ist es nun auch gelungen, eincylindrige Motoren zu bauen, deren Gleichförmigkeitsgrad sehr wenig hinter demjenigen der viel theurern und mehr Platz beanspruchenden Zweicylindermotoren zurücksteht; solche Motoren, wie sie von der Gasmotorenfabrik Deutz und Gebrüder Körting vorgeführt werden, dürften für die meisten Einzelbeleuchtungsanlagen mit einfachen Betriebsverhältnissen vollständig ausreichend sein.

H. Queva & Cie. in Erfurt haben ein Turbinenmodell mit automatischer hydraulischer Regulirung ausgestellt, welche nach dem Urtheil von Fachleuten zum Besten gehören soll, was bis jetzt zum Reguliren von grossen Niederdruckturbinen erprobt worden ist.

Miscellanea.

Die Eisenbahn von Ismid nach Angora. In einer bei Wilhelm Ernst & Sohn in Berlin als Separatabzug aus der Zeitschrift für Bauwesen erschienenen Broschüre beschreibt Professor Dr. Forchheimer in Aachen die von ihm persönlich besichtigte Eisenbahn-Linie Ismid-Adabasar-Angora, welche die Fortsetzung der bereits sechzehn Jahre im Betriebe stehenden Linien Haidarpascha-Ismid bildet. Von Interesse ist dieser Schienenstrang namentlich desswegen, weil sich an ihn die Hoffnung auf eine Linie Constantinopel-Bagdad knüpft. Haidarpascha liegt am Marmara-Meere, unmittelbar hinter Scutari, Constantinopel gegenüber, Ismid liegt östlich, ebenfalls am Marmara-Meere, welches hier einen schmalen Arm ins Festland hineinsendet. Leider ist der seichte Untergrund nicht dazu angethan, hier einen Hafen anzulegen, obwol die Lage Ismids sonst hiefür günstig wäre. Die Baugesellschaft sah sich desshalb veranlasst, 7 *km* näher bei Haidarpascha, bei Derindsche, einen Quai anzulegen, der vorerst allerdings hauptsächlich als Ausladeplatz für die zum Bahnbau verwendeten Materialien dient, der aber Aussicht hat, sich später zum bedeutenden Seehafen entwickeln zu können. Die Districte, die von der Bahn Ismid-Angora auf einer Länge von 499 *km* durchschnitten werden und von ihr unmittelbar eine wirthschaftliche Belebung zu erwarten haben, umfassen 69 700 km^2 mit 1 358 000 Einwohnern (Türken, Armenier, Griechen und Tscherkessen, Tartaren, Lasen). Mit den Gewerben befassen sich hauptsächlich die Griechen und Armenier, mit dem Ackerbau die Türken und mit Pferdezucht die Tscherkessen.

Während des Bahnbaues sind bis jetzt nicht weniger als 38 Anfälle auf das Baupersonal vorgekommen und unter Anderm musste der weggeschleppte Sections-Ingenieur von Gerson und sein Secretär durch Zahlung eines Lösegeldes von 34 500 Fr. aus den Händen dieser räuberischen Horden befreit werden. Anatolien, das Land, das von der in Rede stehenden Linie erschlossen wird, ist reich an Getreide; es bildete im Mittelalter eine Kornkammer für den Westen; der Mangel an zeitgemässen Verkehrsmitteln hatte es aber vom Markte abgeschnitten, den es nun gilt, mit Hülfe der Linie Ismid-Angora wieder zurückzuerobern. Die türkische Regierung hatte schon längst die Einsicht, dass die Verbesserung der Verkehrsmittel ein dringliches Bedürfniss sei, aber die Finanzen fehlten. In ihrem Auftrage hatte kein geringerer als W. Pressel Pläne im Masstabe von 1:20 000 und Profile in den Masstäben 1:20 000 und 1:1000, sowie Berichte und Kostenüberschläge für im ganzen fünf Linien verfasst, nämlich 1) Ismid-Angora-Siwas-Erserum, 2) Mudaina-Brussa-Bosjuk-Eskischehr-Kutahia-Konia, 3) Samsun-Siwas, 4) Sueidje-Halep-Diarbekir-Mosul-Bagdad, 5) Tripoli-Homs-Antiochia, aber keine dieser Linien hatte bis vor kurzem Aussicht auf Realisation. Mudaina-Brussa wurde s. Zt. zwar gebaut, aber merkwürdiger Weise nie eröffnet und Ismid-Angora wurde begonnen, aber nach den ersten Spatenstichen wieder verlassen. Da kam es ihr denn gelegen, dass die Deutsche Bank in Berlin Namens einer Finanzgruppe den Bau der Linie offerirte gegen gewisse concessionsmässig zu gewährleistende Entschädigungen und Garantien. Es ist interessant zu prüfen, in welch hohem Masse die Pforte dem Unternehmen entgegenkam. Die den schweizerischen Börsen- und Finanzkreisen wolbekannte „Société du chemin de fer Ottoman d'Anatolie" (Actiencapital 45 Millionen Franken) trägt die Verpflichtung, bis zum 4. October 1892 die Bahn bis Angora fertig zu erstellen und dem Betrieb zu übergeben; der Betrieb der bereits bestandenen 91 *km* langen Strecke Haidarpascha-Ismid sammt Rollmaterial ist ebenfalls auf sie übergegangen gegen Bezahlung von sechs Millionen Franken. Die türkische Regierung ihrerseits hat übernommen: einmal die Garantie für eine kilometrische Minimal-Roheinnahme von 10 300 Fr. per Jahr auf der bestehenden Linie Haidarpascha-Ismid und einer solchen von 15 000 Fr. auf der zu erstellenden Linie Ismid-Angora.

Als Realgarantie haften der Gesellschaft event. die Zehnten der Bezirke (Sandschake) Ismid, Ertogrul, Kutahia und Angora. Im Weitern verzinst die türkische Regierung während der Bauzeit ein Capital bis zur Höhe von 150 000 Fr. für jeden fertiggestellten Kilometer zum Zinsfuss von 4 %. Fernere Vergünstigungen sind: Zollfreie Einfuhr der zum Baue nothwendigen Steine, Hölzer, Kohlen, Eisentheile etc., kostenfreie Ueberlassung gewisser Staatsgrundstücke, endlich das Recht, in den Staatsforsten Holz für Bauzwecke zu fällen und bis zu 20 *km* rechts und links der Bahnachse Bergwerke anzulegen. Nach 30 Jahren kann der Staat die Bahn zurückkaufen, nach 99 Jahren erlischt die Concession und alles unbewegliche Eigenthum fällt kostenlos an den Staat. Das Bedingnissheft schreibt vor: *ein* Geleise, Spurweite 1,44 bis 1,45 (doch wurde die Spur 1,435 *m* ausgeführt), Breite zwischen Schienenaussenkante und Schotteroberkante 1 *m*, Bettungshöhe 0,4 *m*, Kronenbreite des Unterbaues 5,5 *m*; kleinster Radius 240 *m*; letztere Grenze wurde nicht ausgenützt, indem der kleinste zur Anwendung gekommene Radius 300 *m* ist, grösste zulässige Steigung 25 ‰. Im Fernern existiren

Vorschriften über die Wegübergänge, Durchlässe und Brücken, über das Schienenprofil (breitfüssig) und über die Frachtsätze.

Die Gesellschaft der Anatolischen Bahnen hat die Bauausführung in Bausch einer „Gesellschaft für den Bau kleinasiatischer Bahnen" mit Domicil in Frankfurt a. M. übertragen; das hervorragendste Mitglied dieser Baugesellschaft ist Graf Vitali in Paris, als Baudirector fungirt Herr Kapp, der dem türkischen Ministerium gegenüber bevollmächtigt ist, was den Wegfall von Controlingenieuren und damit eine wesentliche Ersparniss bedingt. Die Musterblätter sind von der Baugesellschaft ausgearbeitet worden. Bei Uferversicherungen ist der Steinsatz stets bis zum Niederwasserstand herunter geführt und durch eine Steinvorlage geschützt, die eine Kronenbreite von $1^1/_2$ *m*, eine $1^1/_2$-fache Böschung und beim Niederwasserspiegel abermals eine 1 *m* breite Berme hat. Bis Eskischeher werden nur Bruch- und Hausteine verwendete; Klinker oder gutgebrannte Ziegel sind in dieser Gegend nicht zu haben. Alles Grundmauerwerk und das aufgehende Mauerwerk der offenen Durchlässe bis zu 1 *m* Weite wird in Chaux du Teil ausgeführt, dem für die übrigen Durchlässe und Brücken Weisskalk zugesetzt wird. Als Gründungstiefen sind vorgeschrieben

bei Lichtweiten von	1	4	8	12	*m*
minimale Gründungen	0,65	0,8	1,0	1,2	*m*.

Für die eisernen Brücken sind nur 600 at. als grösste Zug- und Druckspannungen vorgeschrieben, wo die Berechnung nicht die Knickgefahr zu berücksichtigen hat. Regierungsbaumeister Schwend, von dem alle Eisenbahnbrücken-Entwürfe herrühren, hat aber oft stärkere Abmessungen gewählt, da er, nach der Weihrauch'schen Formel rechnend, auch die bei den vorhandenen Locomotiven und Wagen eintretenden ungünstigen Lastvertheilungen ermittelte. Hölzerne Brücken sind ausgeschlossen. Die Blechbalken kommen daher bereits bei 1 *m* und bis zu 12 *m* vor. Häufig sind Fachwerke von 13—20 *m* und anerkennenswerth ist die Sorgfalt, mit der die auf Knicken beanspruchten Constructionstheile ausgebildet sind.

Die Brückenfahrbahn ist ganz von Eisen; als Schwellen dienen Zoreseisen deutscher Form (90 *mm* Höhe) mit maximaler Entfernung von 850 *mm* von Mitte zu Mitte. Wo diese auf den Längsträgern aufruhen, sind Auflagebleche zwischengelegt, die durch 10 Nieten von 12 *mm* Bolzenstärke mit den Zoresschwellen und durch vier andere, stärkere Nieten mit den Längsträgern verbunden sind; durch diese Trennung fallen die einzelnen Niete nur kurz aus; ein Abspringen der Nietköpfe ist hiedurch möglichst vermieden. Behufs Erzielung grösserer Steifigkeit ist je ein lothrechter Stehbolzen zwischen jedem Auflagerbleche und dem Stege der Zoresschwellen eingeschaltet. Zerdrückungsversuche haben die Zweckmässigkeit dieser Vorsichtsmassregel dargethan. Der Oberbau der Bahn ist durchweg ein eiserner, selbst wo sie durch Wald führt; die Hölzer der dortigen Gegend sind von geringer Dauerhaftigkeit. Selbst die Telegraphenstangen sind von Eisen.

Die Schwellen sind 2,4 *m* lang, 50 *kg* schwer, von trogförmigem, unten offenem Querschnitt; sie haben in der Mitte 115 *mm*, unter den Schienen 80 *mm* Höhe, eine untere Breite von 184 *mm* in der Geleisachse, von 261 *mm* unter den Schienen und von 312 *mm* an den durch Umbiegung geschlossenen Enden. Sie sind durchwegs 11 *mm* stark. Die Schienenneigung ist durch Aufbiegung erzielt. Für die Schienen verwendete man Flussstahl von 5000 at. Zugfestigkeit; ihr Gewicht per *m* beträgt etwa 30 *kg*, die Länge im Allgemeinen 9,55 *m*. In den Steilrampen von mehr als 15 ‰ kommen indessen schwerere Schienen von 34 *kg* Metergewicht und grösserer Höhe des abnutzbaren Streifens zur Anwendung. Die Fussbreite ist, um grössere Auflagerflächen zu erhalten, grösser als üblich, das hiezu aufgewendete Material wird durch Einziehung der Köpfe nach unten wieder gewonnen; es wird nicht befürchtet, dass sich durch diese Kopfform in der Folge wegen Abnutzung die Spur erweitere.

Die Laschen der schwebenden Stösse sind aussen Winkel-, innen Flachlaschen. Die Schienenbefestigung geschieht durch Klemmplatten mit Ansätzen und Schrauben; die Verlegung ist ausserordentlich rasch 30, man hofft sogar für die Folge, 40 *km* per Monat. Die Weichen haben zwei absichtlich schwergehaltene Zungen von 4,86 *m* Länge und 123,5 *mm* Fussbreite. Auf einer Zungenlänge liegen acht Querschwellen, welche durch zwei übergelegte Längsplatten von 57 *m* Länge und 555 *mm* Breite und 13 *mm* Dicke zusammengehalten werden. Die Laternen der Weichenständer wurden für Rubölbeleuchtung eingerichtet. In den Stationen ist, zur bequemeren Durchfahrt von Schnellzügen, ein Geleise durchgehend. Es wird, wie auf allen türkischen Bahnen, rechts ausgewichen. Stationsdeckungssignale fehlen, mit Rücksicht auf den schwachen Verkehr, gänzlich; nur im Bahnhof Ismid, der von Osten her nicht überblickt werden kann, ist ein Deckungssignal vorhanden.

Das hervorragendste Bauwerk dieser Linie ist die Bogenbrücke von 72 *m* Stützweite und 20 *m* Pfeilhöhe bei *km* 151. Sie stützt sich mit verlorenen Widerlagern unmittelbar auf den Fels. Die Bogenbrücke trägt in Abständen von 7,2 *m* auf eisernen Pfeilern die Längsträger der Fahrbahn; beidseitig schliessen sich drei kleinere Oeffnungen an, welche durch ähnliche Pfeiler, jedoch in Abständen von 10,8 *m* und durch Längsträger gebildet werden.

Wirklich staunenswerth ist die Raschheit, mit der gebaut wurde. Im October 1888 wurde das Abkommen zwischen der türkischen Regierung und der Deutschen Bank in Berlin perfect; damals lagen noch keine ausführlichen Entwürfe vor. Diese wurden im Winter 1888/89 so weit ausgearbeitet, dass bereits im Frühsommer 1889 die Vergebung der einzelnen Arbeiten erfolgen konnte. Am 2. Juni 1890 wurde die 40 *km* lange Theilstrecke Ismid-Adabasar eröffnet und in diesem Monate steht die Inbetriebsetzung von weitern 90 *km* (bis Biledjik) bevor. Der Schluss-Abschnitt der Broschüre, die vom voraussichtlichen Verkehr der Linie spricht und ihn zu 7,75 Millionen Franken per Jahr berechnet, schliesst mit den Worten: „Dieser Voranschlag zeigt doch deutlich, dass die Bahn nach Angora nicht nur segensreich für das Land, sondern auch nutzbringend für das in ihr angelegte, zum erheblichen Theile deutsche Capital sein wird. Allerdings ist hiemit nicht gesagt, dass die Verzinsung sofort nach Eröffnung ohne den Zuschuss der türkischen Staatskasse eine ausreichende sein werde; es dürfte aber nur eine geringe Anzahl von Jahren nöthig sein, damit die Verkehrseinnahmen die oben berechnete Grösse von 6,2 Millionen Mark (7,75 Millionen Franken) annehmen."

Um den Bau dieser Linie haben sich verdient gemacht der Generaldirector der Anatolischen Bahnen Herr v. Kühlmann, der Baudirector Herr Kapp, sein Stellvertreter Herr Gaedertz, von welchem u. A. die Oberbauentwürfe herrühren. Die Brückenbau-Abtheilung leitete Regierungsbaumeister Schwend, Baubevollmächtigter in Eskischeher ist Herr de Coulon; als Abtheilungsbaumeister fungiren die Herren Hazelaire, de Violini, Pouillaude, v. Gerson und Maggia.

Die Einführung einer Einheitszeit in Deutschland. Die Frage, inwiefern sich die Einführung der „Weltzeit" oder einer „Zonenzeit", „Eisenbahnzeit" an Stelle oder neben der Ortszeit für das Verkehrswesen und das bürgerliche Leben geeignet erweise, wird von den verschiedenen Männern, die sich mit dieser Frage beschäftigen und an die Oeffentlichkeit treten, in verschiedenem Sinne erörtert. Bekanntlich zählten die Anhänger einer Einheitszeit für ganz Deutschland keinen geringern zu ihren Parteigängern als den in Organisationsfragen so erfahrenen und mit glücklichem Griffe operirenden Feldmarschall Grafen Moltke. In seiner diesen Gegenstand behandelnden Reichstagsrede erörterte er kurz vor seinem Tode diese Frage nicht nur in Hinsicht auf die Vortheile der Einheitszeit für die Eisenbahnverwaltungen, für das reisende Publikum und für die Heeresverwaltungen im Mobilisirungsfalle, sondern er bemühte sich auch, die Bedenken zu widerlegen, die gegnerischerseits im Interesse der ländlichen Bevölkerung aufgestellt werden.

In dem frühern Reichsgerichtsrath O. Bähr hat die der Einheitszeit freundliche Richtnng einen warmen Vertheidiger, dagegen im Director der Berliner Sternwarte, Prof. Förster, einen Gegner zu verzeichnen. Beide bekämpfen sich in Broschüren, deren eine betitelt ist „Ortszeit, Weltzeit, Eisenbahnzeit, Zonenzeit" (O. Bähr) und die andere „Weltzeit und Ortszeit im Bunde gegen die Vielheit der sog. Einheits- oder Zonenzeiten (Förster). Das *Centralblatt der Bauverwaltung*, das schon seit einem Jahrzehnt im Sinne der Einführung einer Einheitszeit plaidirt, freut sich über die beredten Worte des Fürsprechers seiner Partei, die im Wesentlichen darauf ausgehen, die Weltzeit als undurchführbar hinzustellen, die Zonenzeit als für den Eisenbahnbetrieb zweckdienlich zu charakterisiren und die Inconvenienzen der Zonenzeit für das bürgerliche Leben als durchaus nebensächlich und nicht einschneidend darzulegen. Die zutreffende und gemeinfassliche Sprache O. Bährs bezeichnet die bisherige verschiedenartige Zeitbestimmung in Deutschland als eine Ruine, die stehen geblieben ist aus der Zeit der Zersplitterung, die aber, nachdem Deutschland *ein* Reich geworden, billig wegzuschaffen wäre.

Das Centralblatt kommt anschliessend auf den thatsächlichen Stand der Frage in praxi zu sprechen. Im Juli 1890 hat der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen beschlossen, die Stunden-Zonenzeit und zwar die Zeit des 15. Meridians östlich von Greenwich zunächst im *innern* Eisenbahndienst einzuführen; sie wird seit 1. Juni d. J. bei den

Eisenbahnverwaltungen Deutschlands mit Ausnahme derjenigen Bayerns, Württembergs, Badens, der Pfalzbahn und der Main-Neckarbahn unter dem Namen „*Mitteleuropäische Zeit*" im innern Dienst angewendet. Die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen verhielten sich oppositionell, weil sie durch Einführung der Mitteleuropäischen Zeit für den *innern* Dienst und Beibehaltung der eigenen Landeszeit für den *äussern* Dienst sich gerade eine lästige Zwiefachheit geschaffen hätten, während sie bis anhin nur nach *einer* Zeit, ihrer eigenen Landeszeit, zu rechnen hatten. Um aber dem Vereinsbeschlusse gerecht zu werden, sind die bezüglichen Staatsbahnverwaltungen und die rechtsrheinischen bayerischen Privateisenbahnen nunmehr von den württembergischen und bayrischen Regierungen angewiesen worden, mit 1. April 1892 die Mitteleuropäische Zeit im *innern* und im *äussern* Dienste einzuführen.

Auf allen Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns, bei welchen gegenwärtig die Ortszeit von Prag und von Budapest gelten, ist die Annahme der Mitteleuropäisehen Zeit bereits mit 1. Oct. d. J. practisch durchgeführt worden, ebenfalls sowol für den innern, wie für den äussern Dienst. Noch mag angeführt werden, dass die Mitteleuropäische Zeit vorgeht gegen die Prager Zeit um 2 Minuten, gegen die Berliner Zeit um 6 Minuten, gegen die Münchener Zeit um 13 Minuten, gegen die Stuttgarter Zeit um 23 Minuten (gegen die Berner Zeit um 30 Minuten), dass sie aber gegen die Budapester Zeit um 17 Minuten nachgeht.

Für die neue protestantische Kirche im Bläsiquartier zu Basel, deren Concurrenzentwürfe in Bd. XIV Nr. 14 bis 17 u. Z. dargestellt und besprochen wurden, verlangt die Regierung vom Grossen Rath einen Credit von 570000 Fr. In Aussicht genommen ist die etwas abgeänderte Ausführung des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurfes von Architekt Felix Henry in Breslau. Die Bauleitung und Ausarbeitung der Baupläne soll den Herrn Architekten Gebrüder Kelterborn übertragen werden. Der Bau erhält den Namen „Mathäuskirche" und soll bis Anfangs Winter 1894 vollendet sein.

Electrotechnische Maschinenwerkstätte in Baden (Aargau.) Einem uns zugestellten Rundschreiben entnehmen wir, dass Herr C. E. L. Brown mit dem ersten dieses Monats die Direction der electrotechnischen Abtheilung der Maschinenfabrik Oerlikon niedergelegt und sich mit seinem mehrjährigen Mitarbeiter daselbst, Herrn Ingenieur W. Boveri, unter der Firma: Brown, Boveri & Cie in Baden selbständig etablirt hat.

Concurrenzen.

Neues Post- und Telegraphengebäude in Zürich. (Bd. XIV S. 146, Bd. XV S. 24, Bd. XVII S. 94 und 102.) Endlich scheint es mit der längst versprochenen und von den schweizerischen Architekten sehnlich erwarteten Ausschreibung des Wettbewerbes für ein neues Post- und Telegraphengebäude im Kratzquartier in Zürich vorwärts zu gehen. In seiner Sitzung vom 20. dies hat der Bundesrath zur Vorberathung des Programmes und zur Beurtheilung der Concurrenzentwürfe das Preisgericht bestellt. Dasselbe besteht aus den HH.: Professor *F. Bluntschli* in Zürich, Arch. *J. Camoletti* in Genf, Arch. *Ernst* in Zürich, Baudirector *Flükiger* in Bern, Oberpostdirector *Höhn* in Bern, Arch. *H. Segesser* in Luzern und Arch. *Walser* in Basel. —

Neues Secundarschulhaus in Winterthur. Die Commission für Schulhausbauten eröffnet zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Secundarschulgebäude in Winterthur eine Ideen-Concurrenz mit Termin bis Ende December. Programm und Pläne können beim städtischen Bauamt Winterthur bezogen werden.

Nekrologie.

† **Adolf Nabholz.** Nach jahrelanger, schwerer Krankheit ist am 18. dies im Alter von erst 44 Jahren gestorben und am 21. zu Zürich beerdigt worden: Baumeister Adolf Nabholz-Baur, einstiger Antheilhaber der Baufirma Baur und Nabholz in Riesbach-Zürich.

† **Oscar Pinto.** Zu Pernambuco (Brasilien) starb am 31. August an den Pocken Ingenieur Oscar Pinto. (Mitgl. der G. e. P.)

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

Vereinsnachrichten.

Circular
des Central-Comites des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins an die Vereinsmitglieder.

An der Generalversammlung des Vereins in St. Gallen den 22. September 1889 wurde für das Jahr 1891 Luzern als Versammlungsort bestimmt. In freundlicher Weise erklärte sich die Section Vierwaldstätten zur Aufnahme des Vereins bereit, bezeichnete ein Local-Comite und nahm den Herbst dieses Jahres für Abhaltung der Versammlung in Aussicht.

Auf vorherige mündliche Mittheilung hin erhielt das Central-Comite im Laufe Juli von dem Local-Comite in Luzern folgende Zuschrift:

„An der Jahresversammlung des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in St. Gallen wurde die Section Waldstätte als festgebende Section und Luzern als Festort pro 1891 bezeichnet.

Wir haben diesen Beschluss mit Freuden begrüsst und ohne Verzug die Vorbereitungen zu einem würdigen Empfang unserer Collegen an die Hand genommen.

Je näher der Termin dieser Versammlung heranrückt, um so weniger scheint uns die Zeit geeignet, das Fest in gewohnter Weise zu einem allgemeinen Rendez-vous der schweizerischen Techniker zu gestalten.

Das Jahr 1891 ist ebenso reich an ausserordentlichen Ereignissen wie an Festen, von welch letztern die Bundesfeier als unverschiebliche Säcularfeier den ersten Rang einnimmt. Sowol in Schwyz, wie in Bern sind grossartige Vorbereitungen für das nationale Fest getroffen, wir fürchten, dass diese Festlichkeiten allgemeiner nationaler Bedeutung der auf September geplanten Vereinigung des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins Eintrag thun. Besteht einmal eine gewisse Uebersättigung, so ist es weder für die Festgeber noch für die gewohnten Festbesucher ermuthigend und einladend, eine ermüdende Festperiode abzuschliessen.

Nachdem das Jahr 1891 genug der Feste bringt, dürfte der schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein ohne Schaden für seine Prosperität den übrigens so wie so nicht regelmässigen Turnus unterbrechen und die Jahresversammlung auf das Jahr 1892 verschieben.

Die Section Waldstätte, die überdies der Bundesfeier in der Centralschweiz nahe steht, hat noch specielle Gründe, Sie dringend zu ersuchen, den Antrag auf Verschiebung der Jahresversammlung zu prüfen und mit möglichster Beförderung zur Entscheidung zu bringen. Viele unserer Mitglieder sind durch Ereignisse auf dem Eisenbahn-Gebiet, wie in Folge von Naturereignissen in vermehrtem Masse in ihrer Berufsthätigkeit in Anspruch genommen, so dass uns für die letzten und entscheidenden Vorbereitungen des Festes die nöthige Unterstützung fehlt.

Wir ersuchen Sie daher, die Verschiebung des Jahresfestes auf nächstes Jahr zu veranlassen, wobei Sie die Mitglieder des Verbandes versichern dürfen, dass sich die Section Waldstätte zur besondern Aufgabe machen wird, das Veräumte im nächsten Jahr durch einen um so besser vorbereiteten und herzlichen Empfang am Vierwaldstättersee nachzuholen."

Luzern, den 16. Juli 1891.

Der Präsident des Fest-Comites:
F. Wüest.
Der Präsident der Section:
F. Keller, Ingenieur.

Es liegt auf der Hand, dass auf diese Mittheilung hin die Abhaltung der Versammlung auf die in Aussicht genommene Zeit nicht festgehalten werden konnte.

Immerhin glaubte das Central-Comite mit Rücksicht auf den regelmässigen Wechsel unserer Versammlungen mit jenen der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker, welch letztere ihrerseits das Jahr 1892 in Aussicht genommen hatte, sich möglichst wenig von der vorgesehenen Zeit entfernen zu sollen und schlug dem Local-Comite die Veranstaltung einer Winterversammlung vor, wie eine solche vor etwa 50 Jahren ebenfalls in Luzern und zwar mit sehr gutem Erfolg stadtgefunden hatte.

Aus verschiedenen Gründen, deren Berechtigung wir nicht bestreiten wollen, lehnte jedoch die Section Luzern diese Anregnung ab, ohne sich bisher zu einem neuen Vorschlag entschliessen zu können.

Bei dieser Sachlage kann die Generalversammlung im Jahre 1891 nicht stattfinden, sondern es muss darüber neu Beschluss gefasst werden.

Das Central-Comite glaubt diese Thatsache nicht vorüber gehen lassen zu dürfen, ohne der Delegirten-Versammlung, welche in Sachen der Generalversammlung competent ist, darüber Bericht zu erstatten und Gelegenheit zur Berathung und Beschlussfassung, sowie zur Behandlung anderer schwebenden Geschäfte zu geben. Es ist daher die Einberufung einer Delegirten-Versammlung auf Sonntag den 29. Novbr. nach Bern in Aussicht genommen, auf welche die Sectionen des Vereins jetzt schon aufmerksam gemacht und zur vollzähligen Betheiligung eingeladen werden.

Mit collegialischem Grusse

Das Central-Comite.

Zürich, October 1891.