

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 23/24 (1894)  
**Heft:** 3

## **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:** 09.02.2026

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

111 betrug. Dass ein Teil des Thales, in dessen Sohle der Follobach fliesst, stehen geblieben, während das höher liegende Terrain zu beiden Seiten ausgerutscht ist, kann dadurch erklärt werden, dass die Mächtigkeit der lockeren Massen und somit auch ihr Gewicht auf den Thalseiten grösser war. (Fortsetzung folgt.)

## Villa Stehlin-Burckhardt in Basel.

### I.

Unter den zahlreichen Villen und Wohnhäusern, die Arch. J. J. Stehlin in Basel gebaut und in seinem Werk dargestellt hat, darf als eine der interessantesten seine eigene Villa bezeichnet werden, die er sich im Jahre 1870 an der St. Alban-Anlage erbaut hat. Hier war der ausführende Architekt weder an die Launen des Bauherrn, die so oft einem künstlerisch ausgereiften und wohl durchdachten Entwurfe hindernd entgegenstehen, noch an ein knappbemessenes Baubudget gebunden, sondern er befand sich in der glücklichen Lage nach freiem Ermessen schalten und walten zu können, da Bauherr und Architekt immer durchaus gleicher Meinung waren und es an den nötigen Mitteln nicht fehlte. Auch bot der Bauplatz, der seit Anfang dieses Jahrhunderts im Besitze der Familie Stehlin befindliche „Zimmerhof“, keine ausserordentlichen Schwierigkeiten.

Es kann daher die Villa Stehlin-Burckhardt als der Ausdruck der durchaus freien, ungehemmten Gestaltungskraft des in der Zeit ihres Entstehens auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit angelangten Erbauers betrachtet werden und dies bildete einen Grund dafür, gerade jene Villa aus der Zahl der dargestellten auszuwählen und sie hier zur Veröffentlichung zu bringen.

Die Anlage und äussere Erscheinung des Baues ergeben sich aus den Abbildungen auf Seite 20 und 21, welche in nächster Nummer noch weiter ergänzt werden sollen. Im Hofe, dessen Fortsetzung zu den Stallgebäuden führt, ist die Vorfahrt mit dem Haupteingang, während die Seitenthüre zu den das Untergeschoss einnehmenden Wirtschaftsräumen nach der Strasse hin liegt.

Der Erbauer war bei der Anlage des Hauses bemüht die Bequemlichkeit mit der Aesthetik, welche häufig mit einander im Streit sind, zu versöhnen. Das von der Haupttreppe abgeschlossene Vestibule dient zugleich als Vorsaal der übrigen Räume, deren Fenster und Thüren in durchgehenden Achsen liegen. (Schluss folgt.)

## Miscellanea.

**Elektrischer Betrieb auf Normalbahnen.** In der Novembersitzung des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin gelangte die Frage: „Ist der elektrische Betrieb auf den Haupteisenbahnen oder auf einzelnen derselben technisch durchführbar und zweckmässig; bejahenden Falls in welcher Weise?“ zu einlässlicher Besprechung. Der Referent über die vorgelegte Frage: Oberbaurat Stambke, gab die Möglichkeit zu, dass der elektrische Betrieb bei Hauptbahnen, die ein abgeschlossenes, von den übrigen Bahnen getrenntes Netz darstellen, zweckmässig sein könne, ist aber, bei allem Wohlwollen, das heutzutage ein Jeder der Elektrotechnik entgegenbringt, zu der Ueberzeugung gelangt, dass auf den bestehenden Eisenbahnen, welche Schnellzug-, Personenzug-, Güterzug-, Rangierzug- und Anschlussverkehr haben, der elektrische Betrieb weder technisch noch wirtschaftlich ratsam sei. Für den internationalen Betrieb und für militärische Zwecke ist ein Bahnbetrieb mit elektrischer Zuleitung kaum denkbar. Die Anordnung dieser Stromzuführungen würde internationale Vereinbarungen bedingen, und die Wahrscheinlichkeit, dass diese gelingen, wäre zu bezweifeln. Herr Stambke betont die Schwierigkeit, welche die Anordnung der Stromzuführung in technischer Beziehung bietet. Diese Schwierigkeit wächst mit den Ansprüchen an die Geschwindigkeit, die aber gerade bei elektrisch betriebenen Bahnen als ein grosser Vorzug hervorgehoben wird. Die Heilmannsche elektrische Lokomotive, mit welcher jetzt in Frankreich Versuche gemacht werden, ist eine Vereinigung von Kraftstation, Leitung und Motor. Der Betrieb mit dieser Lokomotive setzt keine besondere Strom-

zuführung voraus. Die Lokomotive ist aber so schwer wie eine Dampflokomotive von gleicher Leistungsfähigkeit, hat also in der Beziehung keine Vorzüge; der Motorenbetrieb beseitigt aber die schlingernden Bewegungen und infolgedessen hält der Erfinder die Lokomotive zur Erreichung ungewöhnlich grosser Geschwindigkeiten für geeignet. Wird ein Bedürfnis ungewöhnlich grosser Geschwindigkeiten anerkannt, so kann die Heilmannsche Lokomotive ihre Berechtigung haben. Der Kurvenradius der Bahnen setzt jedoch der Geschwindigkeit eine natürliche Grenze, und die gegenwärtig bestehenden Bahnen sind nach ihrer Bauart für so grosse Geschwindigkeit wie 140 bis 240 km nicht geeignet. Es wird sich aber niemand finden, der Geld zur Erbauung von Bahnen, welche eine so grosse Geschwindigkeit zulassen, hergibt. Hr. Bau- und Betriebsinspektor a. D. Kolbe, Direktor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, schliesst sich dieser Darlegung an, meint aber, dass die Frage wegen Einführung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen nicht wieder von der Tagesordnung verschwinden werde, wenngleich zugegeben werden müsse, dass nach dem gegenwärtigen Stande der Elektrotechnik, und dieser käme doch zunächst nur in Frage, die Einführung des elektrischen Betriebes technisch reif und wirtschaftlich nützlich sei bei den Hauptbahnen vom Charakter der Stadt- und Vorortbahnen und bei dem Betrieb langer Tunnel und Tunnelrampen. Auch für Anschlussgeleise einzelner Etablissements an Hauptbahnen könne der elektrische Betrieb nützlich sein, wenn elektrische Energie im Betriebe des Etablissements zur Verfügung stände. Die Frage des elektrischen Betriebes von Hauptbahnen ist schon vor etwa zwei Jahren in Amerika angeregt, und eine Sachverständigen-Kommission hat bestimmte Grundzüge aufgestellt, welche für die Lösung des Problems als Anhalt dienen sollten. Man hat in Amerika die Einführung des elektrischen Betriebes auf einer der grossen Ueberlandlinien ernstlich erwogen und auch den Rat einer deutschen Firma dazu eingeholt. Das Projekt ist nicht zur Verwirklichung gelangt, wie voraussehen war, da die für den elektrischen Betrieb massgebende erste Voraussetzung des Bedürfnisses häufiger Verkehrsgelegenheit nicht vorlag und unter diesen Umständen die Einrichtung in keinem angemessenen Verhältnis zu den Betriebsleistungen stand.

**Die Brücke aus Stampfbeton von Portland-Cement bei Munderkingen** (Württemberg), über welche Herr Oberingenieur R. Bechtle in Heilbronn bereits in Bd. XXI auf Seite 111 und 112 u. Z. interessante Mitteilungen gemacht hat, ist am 16. November letzten Jahres, also genau auf den vorgeschriebenen Termin dem Betrieb übergeben worden. Die Brücke ist, wie schon erwähnt, nach dem Entwurf des Präsidenten der Ministerialabteilung für Wasser- und Strassenbau v. Leibbrand in Stuttgart ausgeführt worden. Ueber dieses Bauwerk macht die Deutsche Bauzeitung folgende Mitteilungen: Was die Brücke berechtigt, vor vielen anderen ihrer Art besondere Aufmerksamkeit zu beanspruchen, das ist der grosse Cement-Beton-Bogen von 50 m lichter Spannweite und 5 m Pfeilhöhe, mit welchem sie die Donau überspannt. Der Bogen dürfte der weitgespannteste Deutschlands sein und zeigt in seiner verhältnismässig geringen Stichtiefe (1:10) eine Kühnheit der Konstruktion, welche die Brücke über den Wildbach Isère mit 26 m Spannweite und  $\frac{1}{10}$  Stich, die Strassenbrücke bei Erbach an der Donau in Württemberg mit 32 m Spannweite und  $\frac{1}{8}$  Pfeilhöhe, sowie den kühnen Bogen über das Murgtal bei Weisenbach, der nach den Regeln des Steinschnittes aus einzelnen keilförmigen Betonkörpern gewölbt ist, eine Wasserleitung trägt und eine Spannweite von 40 m bei etwas über  $\frac{1}{10}$  Stich hat, beträchtlich übertrifft. Das rechte Widerlager der Brücke besteht aus weissem Jurakalk, der als gewachsener Felsen zu Tage tritt, das linke Widerlager ist durch 145 schräg eingetriebene Tannenpfähle gebildet. Das Gewölbe der Brücke ist 7,40 m breit, die Weite zwischen den Geländern beträgt 8 m. Ueber beiden Widerlagern sind gewölbte Durchgänge von 2,50 m lichter Weite gemauert, die 0,8 m vorkragen. Um die getragene Last zu vermindern, sind die zwischen der Gewölbeoberfläche und der Fahrbahn bestehenden Hohlräume nicht ausgefüllt; die Beanspruchung des Brückengewölbes ist mit 30 kg für den  $\text{cm}^2$  angenommen. Um während des Ausschalens des Bogens und nach demselben etwaige Senkungen unschädlich zu machen, sind rechts an den Kämpfern wie am Scheitel die von Leibbrand erfundenen Gewölbegelecke angewendet worden. Beim Ausschalen senkte sich der Gewölbescheitel um 7 cm und beim Aufbringen der ganzen, etwa 75 000 kg betragenden Brückenlast 11 cm, dabei haben sich die Widerlager um 2—3,5 mm in wagrechter Richtung verschoben. Die architektonischen Gliederungen der Brücke sind aus rotem Cement hergestellt, der da, wo er zu Quadern verwendet wurde, eine bossenartige Bearbeitung erfahren hat. Leitungsröhren für Wasserleitung u. s. w. sind in die Fusswege eingelegt. Der zum Brückenbau verwendete Beton wurde in einer Kugelmühle gemischt und hat hierdurch eine Festigkeit erhalten, welche den mit Hand gemischten Beton um 30—40% übertrifft. Die Baukosten der Brücke bei

trügen ohne Zufahrten 49 600 Mrk (62 000 Fr.). Die Gesamtkosten erreichten den Betrag von 90 000 Mrk (112 500 Fr.). Mit dem Bau wurde am 1. April v. J. begonnen und am 15. November aufgehört, so dass am 16. November die feierliche Uebergabe an den Verkehr stattfinden konnte. Bei dem Bau waren ausser dem Bearbeiter des Entwurfes noch beteiligt die Herren Ober-Baurat Euting, Bauinspektor Braun und Werkmeister Schmidt, sämtlich in Ebingen.

**Der Accumulatorenbetrieb für elektrische Strassenbahnen**, welcher gegenüber dem System mit oberirdischer Leitung von vielen Technikern als ein überwundener Standpunkt betrachtet wird, ist in neuerer Zeit doch noch an verschiedenen Orten zur Anwendung gelangt und die Berichte hierüber lauten nicht ungünstig. Den Lesern unserer Zeitschrift sind die bezüglichlichen Linien in Paris bekannt. Ueber die Linie zwischen Paris und St. Denis liegen nach der Zeitschrift „Les inventions nouvelles“ günstige Berichte vor, welche die Pariser Strassenbahn-Gesellschaft veranlassten diesen Betrieb auf eine weitere Linie nämlich auf die sehr verkehrsreiche Strecke von der Place de la Bastille nach der Porte de Clignancourt auszudehnen. Diese Strecke weist ziemlich starke Steigungen auf, was aber hier von nicht sehr grossem Nachteil ist. Die Gesellschaft nützt nämlich auch hier wie bei der Bahn nach St. Denis die Eigenschaft der Elektromotoren aus, selbst Strom zu erzeugen, wenn sie durch eine äussere Kraft in Drehung versetzt werden. Bei Steigungen empfangen sie den Strom aus den Accumulatoren, im Gefälle erzeugen die durch die Bewegung der Räder in Dynamomaschinen verwandelten Elektromotoren Strom, der den Accumulatorbatterien zugeführt wird. Die Ersparnis hieraus soll nicht unbedeutend sein.

In New-York hat das Verbot der Luftleitungen die Strassenbahngesellschaft der zweiten Avenue bestimmt, auf einer ihrer Linien den Accumulatorenbetrieb einzuführen. Nach der Elektrotechnischen Zeitschrift wurde die Installation nach der Wadell-Entz Company ausgeführt. Der erste Wagen wurde im Mai vorigen Jahres in Betrieb gesetzt und am 1. Juni verkehrten deren bereits zehn.

Jeder Wagen führt 144 Eisen-Kupferelemente mit einer alkalischen Zinklösung als Elektrolyt. Das Gesamtgewicht der Elemente per Wagen beträgt 2000 kg. Die durch Anwendung eines elektrischen Laufkrahnes sehr bequem gemachte Austauschung der Batterien geschieht in 4 Minuten. Auf jedem Wagen sind 2 Elektromotoren von 20 P. S. bei 500 Touren per Minute installiert. Die Bremsung der Wagen geschieht elektrisch, indem die Anker der Motoren kurz geschlossen werden, so dass sie alsdann als Stromerzeuger funktionieren. Die Ladestation enthält zwei Stromerzeuger von je 40 Kilowatt. Am 15. Oktober waren ohne eine einzige Betriebsunterbrechung 40 000 Wagenkilometer durchlaufen. Dieser Erfolg ist einer sehr sorgfältigen Ueberwachung der verschiedenen Elemente zu danken; sobald die Spannung irgend eines von ihnen ein gewisses Minimum nicht mehr erreicht, wird dasselbe herausgenommen. Ferner wird einmal in jeder Woche die Kapazität jeder Batterie bestimmt. Die Dauer der Entladung beträgt drei Stunden. Die Gesteungskosten per Wagenkilometer beliefen sich auf 23,2 Pf. = 29 Cts.

**Ueber den Stand der Eisenbahnen in Syrien** entnimmt das Centralblatt der Bauverwaltung dem *Railway-Engineer* folgende auf englische Consularberichte sich stützende Mitteilungen: Die Linie Damascus-Hauran (an der Grenze der arabischen Wüste, am Fuss des Djebel Hauran) ist fast fertig. 80 km Schienen sind gelegt, und auch auf der Reststrecke von 8 km sind die Erdarbeiten beendet. Dagegen sind die Stationsanlagen und die Gebäude noch zurück. Hier ist der grosse Fehler begangen, die Linie möglichst schnell zu beginnen, nur um einem Wettbewerbsplan: Hauran-Haifa (Hafen südlich von Beirut), zuvorzukommen. Es ist aber nicht einzusehen, was die Linie Damascus-Hauran befördern soll, bevor der Anschluss nach der See (Damascus-Beirut) fertig ist, und bis dahin werden noch wenigstens drei bis vier Jahre vergehen. Getreideausfuhr ist unmöglich, da die Ausfuhr von Damascus nach Beirut viel zu teuer werden würde, und andere Güter sind nicht vorhanden. Zugleich mit der Bauerlaubnis für die Linie Damascus-Hauran wurde diejenige für drei Strassenbahnen in Damascus erteilt. Ob es aber in Anbetracht der schwierigen Enteignungsverhältnisse und des Zustandes der Strassen in Damascus jemals zum Bau dieser Strassenbahnen kommen wird, erscheint mehr als zweifelhaft.

Die Strecke Damascus-Beirut (ungefähr 80 km) wird, wie schon bemerkt, vor Ablauf von drei Jahren sicherlich nicht fertig werden. Hauptsächlich liegt das an den Schwierigkeiten, die das Ueberschreiten des Libanon verurteilt. Der jetzige Plan enthält nun leider den Fehler, den Libanon nur in einem kurzen Tunnel zu durchbohren, so dass infolge dessen die Bahn später mit allen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird, die Schneefälle einer Gebirgsbahn nur irgend bereiten können. Ein län-

gerer Tunnel würde zwar die ersten Anlagekosten beträchtlich erhöhen, dafür wäre dann aber diese Linie dem Machtbereich des Schnees völlig entrickt, was sich sicher bezahlt machen würde.

Auf der Bahn Haifa-Damascus haben die Vorarbeiten fast auf der ganzen, 140 km langen Strecke schon begonnen. Diese Linie hat alle Vorteile für sich. Sie geht mit Ausnahme von nur 10 km durch flaches fruchtbares Land und endet in dem fast gegen alle Winde geschützten Hafen Haifa. Sie wird ohne Zweifel die Ausfuhr dieses ganzen Landstriches bedeutend heben und dürfte dann auch selbst auf ihre Kosten kommen.

**Technische Hochschule in Berlin.** Die Frequenz der technischen Hochschule in Charlottenburg (Berlin) im Winterhalbjahr 1893/94 weist ausserordentlich hohe Ziffern aus. Die Hochschule ist nämlich zur Zeit von 2405 Zuhörern besucht, wovon 1752 oder 73% als Studierende und 653 oder 27% als Hörer eingeschrieben sind.

Von den 1752 Studierenden entfallen auf die Abteilung:

I. Architektur	307	oder 18%
II. Bau-Ingenieurwesen	425	„ 24 „
III. Maschinen-Ingenieurwesen und Schiffbau	885	„ 50 „
IV. Chemie und Hüttenkunde	135	„ 8 „

Zusammen 1752 oder 100%

Charakteristisch für diese technische Hochschule ist die geringe Zahl von Ausländern, welche an derselben als regelmässige Studierende eingeschrieben sind. Während beispielsweise am eidg. Polytechnikum, laut dem in Bd. XXII auf Seite 178 veröffentlichten Ausweis, von den 692 eingeschriebenen Studierenden 295 oder 43% vom Ausland kamen, sind in Berlin nur 183 oder etwas über 10% Ausländer eingeschrieben. Von diesen 183 Ausländern stammen 93 oder 50% aus Russland, 25 oder 14% aus Norwegen und 11 oder 6% aus Oesterreich-Ungarn. Die Schweiz ist bloss durch 2 an der III. Abteilung Studierende vertreten.

**Das Ferris-Rad an der Ausstellung in Chicago**, das in Bd. XXII Nr. 4 u. Z. beschrieben wurde, findet in der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure vom 6. dies eine durchaus anerkennende Beurteilung und wird in dieser geachteten Zeitschrift von Ingenieur Hans Helmann in allen Einzelheiten dargestellt und beschrieben. Der Genannte sagt hierüber u. a.: „Das Ferris-Rad wurde vielfach als ein amerikanischer Humbug bezeichnet, während der Sachverständige in ihm eine ganz hervorragende Ingenieurleistung bewundert und lebhaftes Genugthuung darüber empfindet, dass dieses Werk eine Anziehungskraft auf das Publikum ausübte, die auch für den hellen Blick des Schaffenden spricht und das Unternehmen zu den besten Einnahmequellen der ganzen Ausstellung machte.“ In der That hat das Ferris-Rad die gute Rentabilität, die auch wir ihm vorausgesagt haben, in vollem Masse gehabt, denn die Gesamteinnahmen aus dem Betrieb erstiegen sich auf rund 3 Millionen Franken, während die Gesamtanlagekosten nur 1,8 Millionen Franken betrugen. Hievon erhielt die Ausstellungsgesellschaft 750 000 Fr. Die Anlagekosten wurden somit durch den Betrieb mehr als gedeckt. Das Rad soll bereits verkauft sein, um in Brooklyn bei New-York dauernd aufgestellt zu werden.

**Strassenbahnbetrieb durch Kohlensäuremotoren.** Nach dem „Prometheus“ hat die New York Power Co. in New York ein Patent für die Ausnutzung der Kraft der in den Gaszustand zurückkehrenden flüssigen Kohlensäure erhalten, die hauptsächlich für den Betrieb von Strassenbahnmotoren zur Verwendung gelangen soll. Jeder Wagen führt einen Kessel mit flüssiger Kohlensäure mit, in welchem ein Druck von 70 kg auf den cm<sup>2</sup> herrscht. Die Kohlensäure gelangt in den erforderlichen kleinen Mengen in die Cylinder des Strassenbahnwagens, expandiert dort und treibt die Kolben. Der Verbrauch an Kohlensäure soll angeblich 4,5 kg auf 24 Pferdekraftstunden betragen und es käme somit eine Pferdestärke täglich auf etwa 1,50 Fr. zu stehen.

**Elektrische Strassenbahn in Mailand.** Anfangs November wurde die elektrische Strassenbahn vom Domplatz bis zur Porta Sempione in Mailand dem Verkehr übergeben. Die unter der Leitung von Ingenieur Lieb, Direktor der Mailänder Elektrizitätsgesellschaft, gebaute Strassenbahn funktioniert vortrefflich und erweist sich als ein den höchsten Verkehrsbedürfnissen gewachsenes und stark benutztes Verkehrsmittel.

**Die Einführung der mitteleuropäischen Zeit in Dänemark** ist am ersten dieses Monats in Kraft getreten. Sämtliche Uhren, für die bisher die Kopenhagener Zeit massgebend war, wurden am Jahresanfang um 9 Minuten 41 Sekunden vorgerichtet.

**Professor Dr. Ludwig Schläfli in Bern**, der berühmte Altmeister der mathematischen Wissenschaften, feierte am 15. dies seinen achtzigsten Geburtstag und erhielt zu diesem Ehrentage von Nah und Fern zahlreiche Gratulationen.

**Taschenphotometer.** Um sich über die Beleuchtung von Innenräumen Auskunft zu verschaffen, hat Herr Simonoff nach einer Mitteilung der *Industrie électrique* einen höchst einfachen Taschenphotometer hergestellt, der aus einem Büchlein von 24 Seiten besteht. Die erste Seite



ist aus hellem Papier, die zweite aus einer weniger hellen Sorte, die dritte ist wieder um einen Grad dunkler und so geht es weiter bis zur 24. Seite, die beinahe schwarz aussieht. Auf diesen 24 Seiten sind verschiedene Worte in grosser und kleiner Schriftgattung gedruckt. Bei ganz guter Beleuchtung lässt sich die Schrift noch auf der 20. ja sogar bis zur 24. Seite lesen, während bei mittlerer Beleuchtung schon bei der 12. und bei geringer schon bei der 4. Seite die Möglichkeit des Entzifferns der Schrift aufhört. Durch Vergleichung derjenigen Seitenzahlen, bei welchen die Möglichkeit des Lesens aufhört, kann auf die Beleuchtungsverhältnisse der bezüglichen Räume geschlossen werden.

### Nekrologie.

† **Robert Wälti.** Nach kurzer Krankheit starb am 18. dies im Alter von 48 Jahren Ingenieur R. Wälti, Direktor des Gas- und Wasserwerkes in Thun (Mitglied der G. e. P.), ein tüchtiger und einsichtiger Fachmann, welcher die von ihm geleiteten Werke zu bedeutender Höhe gebracht hat. R. Wälti machte 1865–68 seine Studien an der mech.-techn. Abteilung des eidg. Polytechnikums, war von 1868 bis 1876 in Berlin tätig, von 1876–1877 bauleitender Ingenieur des Wasserwerks Etternach, von 1877–1882 Ingenieur bei Herrn Gruner in Augsburg und von 1882–1884 Ingenieur der von Roll'schen Eisenwerke in Choix, von wo er nach Thun berufen wurde.

† **Cäsar Daly.** In Paris ist der als Kunsthistoriker und Schriftsteller weit über die Grenzen seines Landes hinaus bekannte Architekt Cäsar Daly im Alter von 83 Jahren gestorben.

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

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

V. Sitzung vom 20. Dezember 1893

auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Ingenieur Waldner.

Anwesend: 28 Mitglieder und Gäste.

Nach Verlesung des Protokolls teils der Vorsitzende mit, dass der Vorstand sich nun folgendermassen konstituiert hat:

- Hr. Waldner, Ingenieur, Präsident.
- „ Metzger, Ingenieur, Vicepräsident.
  - „ Wehrli, Architekt, Aktuar.
  - „ P. Lincke, Ingenieur, Quästor.
  - „ A. Wirz, Architekt, Referent für Architektur und Stellvertreter des Aktuars.
  - „ S. Pestalozzi, Ingenieur, Referent für Ingenieurwesen.
  - „ P. Ruzicka, Ingenieur, Referent für Maschinenwesen.
  - „ Prof. Gerlich,
  - „ G. Gull, Architekt,
  - „ W. Burkhard-Streuli, Ingenieur,
- } Beisitzer.

Herr Architekt *Hardegger* von St. Gallen hält darauf einen Vortrag über den *Bau der neuen katholischen Kirche* an der Weinbergstrasse in Zürich, der von den Anwesenden mit grossem Interesse entgegengenommen und vom Vorsitzenden aufs Beste verdankt wird. Eine Beschreibung und Darstellung des Baues wird in der „Schweiz. Bauzeitung“ erscheinen.

Es kommt sodann das Cirkular des Central-Komitees d. d. 5. December über die Stellungnahme der einzelnen Sektionen zur Schweiz. Landausstellung in Genf 1896 zur Behandlung (siehe „Schweiz. Bauzeitung“ Bd. XXII, Nr. 24). Der Vorsitzende teilt mit, dass der Vorstand die Frage bereits beraten, sich aber dabei nicht verhehlt habe, wie gross die Schwierigkeiten seien, die einer würdigen Vertretung unseres Vereins an dieser Ausstellung entgegenstehen; und doch wäre eine solche sehr erwünscht und läge im hohen Interesse der schweizerischen Technikerschaft. Vor Allem aus wäre es sehr zu begrüssen, wenn einheitlich vorgegangen und kollektiv ausgestellt würde, weil so die Gegenstände viel mehr zur Geltung kommen, als wenn jeder für sich ausstellt. Im Fach der Architektur müssten allerdings an den Einzelnen nicht unerhebliche Anforderungen gestellt werden, die Bauwerke müssten in möglichst einheitlicher Weise zur Darstellung gelangen, perspektivische Ansichten wären sehr erwünscht, doch könnte wohl auch die Photographie zu Hilfe genommen werden. Im Ingenieur- und Maschinenfach ist es weniger der Einzelne, der von sich aus ausstellen kann, sondern mehr die Behörden und grösseren Etablissements, welche veranlasst werden müssten, gemeinsam mit unserem Verein auszustellen. So könnten die Stadtbehörden ihre Bauten, die Wasserversorgung und andere Einrichtungen zur Darstellung bringen, der Kanton die Flusskorrekturen und unsere Maschinenfabriken die Erzeugnisse ihrer Industrie, so dass auf diese Weise ein Gesamtbild entstände, das unserem Verein und der gesamten Technikerschaft zur Ehre und zum Vorteil gereichen

würde. — Um die Frage eingehender zu prüfen, schlägt der Vorstand die Wahl einer grossen Kommission vor, zusammengesetzt aus Vertretern der verschiedenen Fachrichtungen, welche nach eingehenderem Studium dem Verein in einer der nächsten Sitzungen Vorschläge zu machen hätte über das weitere Vorgehen und über die Antwort, die dem Central-Komitee auf seine Anfrage zu erteilen sei.

In der folgenden Diskussion, an der sich die Herren Weissenbach, Jegher und Prof. Ritter beteiligten, wurde die vom Hrn. Präsidenten aus-  
einandergesetzte Anschauung allgemein gebilligt und schliesslich die Kommission folgendermassen zusammengesetzt:

Herr Pestalozzi, Stadtpräsident	} als Architekten.
„ Geiser, Stadtbaumeister	
„ Schmid-Kerez	
„ Prof. Bluntschli	
„ G. Gull	
„ Fritz Locher	} als Ingenieure.
„ Prof. Gerlich	
„ Obering. Moser	
„ Kantonsing. Schmid	
„ Stadting. Süss	
„ Peter, Ing. der Wasserversorgung	} als Maschineningenieure.
„ X. Imfeld	
„ Prof. Becker	
„ Prof. Zwicky	
„ Burkhard-Streuli	
„ Prof. Ritter	} als Maschineningenieure.
„ Jegher	
„ Weissenbach	
„ Naville	
„ Huber-Werdmüller	
„ Prof. Escher	} als Maschineningenieure.
„ Wyssling, Ing. des Elektrizitätswerkes	

Als Präsident dieser Kommission wurde Herr *Jegher* bezeichnet, der an der Generalversammlung in Luzern die Sache angeregt hatte.

Es gelangt hierauf das nachfolgende Schreiben der Direktion der kantonalen Gewerbeausstellung in Zürich 1894 zur Verlesung. Es wird beschlossen, dasselbe in das Protokoll aufzunehmen und es im übrigen jedem Einzelnen zu überlassen, ob er sich an dieser Ausstellung beteiligen wolle oder nicht. Das Schreiben lautet:

*An den Präsidenten des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins in Zürich.*

Wie Ihnen vielleicht bekannt, haben wir an unserer Gewerbeausstellung eine Unterabteilung für *Entwürfe zu Hoch- und Tiefbauten*, wozu die einzelnen Behörden und auch Private Anmeldungen gemacht haben. Diese Abteilung ist aber in Fachkreisen nicht genügend bekannt, und ich erlaube mir daher, Ihnen den Wunsch auszudrücken, Sie möchten eine bezügliche Mitteilung in Ihrer heutigen Sitzung zur Kenntnis Ihrer Mitglieder bringen.

Ebenso haben die Fachexperten neuerdings in Gruppe V *Hauseinrichtungen* eine Unterabteilung eingeschaltet für *Entwürfe zu Möbeln und Hauseinrichtungen*. Vielleicht werden sich die Herren Architekten auch für diesen Zweig interessieren.

Wir bemerken noch, dass nicht nur Pläne, sondern auch Photographien nach ausgeführten Bauten, Hauseinrichtungen, Möbeln zugelassen sind.

Da wir aber mit der Einteilung des Raumes schon beschäftigt sind, so wäre uns eine möglichst schnelle Anmeldung derjenigen Herren, welche sich noch zu beteiligen gedenken, sehr erwünscht.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Namens der kantonalen Gewerbe-Ausstellung Zürich 1894,

Der Direktor:

*Ed. Boos-Jegher.*

Zürich, den 6. Dezember 1893.

Schluss der Sitzung 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr.

*F. W.*

### Gesellschaft ehemaliger Studierender

*der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.*

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht* sofort ein junger *Architekt*, tüchtiger Bauzeichner, gewandt im Voranschlagen. (925)

*Gesucht* ein *Ingenieur* mit einiger Praxis als Bauführer zu einem Brückenbau (Fundierungs- u. Maurerarbeit). Eintritt nächsten April. (926)

Auskunft erteilt

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