

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 22

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: 20.02.2026

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

Ausdruck. Leider überschreitet auch dieser Entwurf, der in seiner Einfachheit und Klarheit so ausserordentlich viel Schönes zeigt, die Baukosten um die bedeutende Summe von 300 000 M., welche Summe durch die schon vorher angedeutete Verkleinerung des sehr grossen Vestibüls leicht zu vermindern ist. Als ein Fehler des Projekts sei noch bemerkt, dass die Klosettanlagen vollständig unzureichend angeordnet sind.»

Zum Entwurf „Quisisana“ der HH. Arch. Kuder & Müller bemerkte das Preisgericht:

„Sehr schöne und geistvolle Grundrissanlage, deren Ausführung ohne weiteres möglich wäre. Die leicht gehaltenen Verbindungsgänge zwischen den Kolonnaden und dem Hauptgebäude könnten als weniger hübsch unterdrückt werden.«

Das eine Lesezimmer nach dem Kolonnadenplatze ist durch den gedeckten Balkon weniger hell als die übrigen.

Die Raumverhältnisse und Dekorationen der Innenräume sind gut, die äussere Architektur mit Meisterschaft vorgetragen, stellenweise wohl etwas überreich unter zu grosser Aufwendung von Kuppeln und Türmchen.

Die Höhenentwicklung der Baumassen ist zu bedeutend, eine vornehme, ruhige Ausbildung der Aussenarchitektur wird vermisst.

Der Plan würde aber nur mit einem Mehraufwand von etwa 250 000 M. auszuführen sein, muss aber wegen seiner künstlerischen Qualitäten doch für die engere Wahl vorgeschlagen werden.«

Miscellanea.

Rauchlose Feuerungen. Die Pariser Munizipalität hat aus Anlass der zunehmenden Rauchplage im letzten Jahre einen Wettbewerb für rauchlose Feuerungen ausgeschrieben, aus dessen Ergebnissen sie zu der Ueberzeugung gelangt zu sein scheint, dass das Problem der Rauchverzehrung vollständig gelöst ist und dass auch erhebliche Ersparnisse durch rauchverzehrende Feuerungen zu erzielen sind.

Die mit grosser Umsicht und Genauigkeit angestellten Versuche haben, wie der «Gesundheitsingenieur» mitteilt, den Polizeipräfekten von Paris, Mr. Charles Blanc, veranlasst, nachstehende vom 22. Juni datierte Verordnung zu erlassen:

1. Nach Ablauf von sechs Monaten vom Tage der Publikation der Verordnung ist es verboten, schwarzen, dicken und anhaltenden Rauch zu erzeugen, welcher die benachbarten Wohnungen erreichen und die Luft in den Strassen verpesten kann. 2. Zu widerhandlungen werden durch die Polizei festgestellt; die darüber aufgenommenen Protokolle und Berichte werden dem zuständigen Gericht übergeben werden. 3. Verantwortlich für die Ausführung der Verordnung sind bei den grossen Etablissements der Betriebsleiter und die ihm unterstellten Aufseher, desgleichen die zur Ueberwachung der Dampfkessel angestellten Ingenieure und die ihnen unterstellten Personen.

Unter den beim Pariser Wettbewerb mit einem Preise ausgezeichneten, zweifellos als rauchlos erwiesenen Feuerungen war auch die Kohlenstaubfeuerung von Carl Wegener, Berlin, vertreten. Der «Figaro» macht gelegentlich der Besprechung der oben angeführten Polizeiverordnung in anzuverkennender Objektivität auf die Leistung der Feuerung des deutschen Ingenieurs Wegener aufmerksam und weist darauf hin, dass sie den Forderungen der Polizei und der Hygiene vollkommen Genüge leiste. Er fügt hinzu, dass die Wegener-Feuerung bereits bei einer Anzahl von Kesseln in Paris seit längerer Zeit in Benutzung sei. Es ist zu bemerken, dass genanntes Feuerungs-System auch bereits in grösseren schweizerischen Fabriketablissements zur Verwendung gelangt, und eine derartige Anlage vor kurzem im eidg. Polytechnikum installiert wurde.

Nekrologie.

† **John Fowler.** Am letzten Sonntag den 20. d. M. ist der berühmte englische Ingenieur Sir John Fowler, Erbauer der ersten Londoner Untergrundbahnen und der Forth-Brücke im 82. Lebensjahre zu Bournemouth, London, einer längeren Krankheit erlegen. Als Sohn wohlhabender Eltern im Jahre 1817 in Wadsley-Hall, Sheffield, geboren, trat Fowler 17jährig in die Lehre bei dem angesehenen Wasserbauingenieur Leather in Sheffield ein, sich nach absolviertem Lehrzeit zunächst praktisch im Bau von Wasserversorgungs-Anlagen für Yorkshire und Umgebung betätigend. Nach siebenjähriger, äusserst mannigfaltiger Verwendung unter genanntem Lehrmeister machte er den um jene Zeit sich lebhaft entfaltenden Eisenbahnbau zu seinem weiteren Arbeitsfeld und war zwei Jahre als Assistent des Ingenieurs Rastwick mit der Ausarbeitung der Pläne und Arbeitsverträge für den Bau der London-Brighton-Bahn beschäftigt; bei Vollendung dieser Arbeiten erhielt er eine Anstellung als Sektionsingenieur der Stockton-

Hartlepool-Bahn, wo er in rascher Folge zum Ingenieur, Betriebsleiter und Maschinenmeister aufstieg, um bei Beginn der Eisenbahnbewegung anfangs der 40er Jahre, mit vielseitigen, praktischen Erfahrungen ausgerüstet, seinen Posten niederzulegen und, erst 26 Jahre alt, selbständiger Oberingenieur für eine Anzahl von Eisenbahn-Gesellschaften zu werden, welche damals ihre Projekte und Konzessionsbegehren dem Parlamente einreichten. Der Erfolg des bedeutendsten jener von Fowler ausgeführten Projekte, des Netzes der Sheffield-, Lincolnshire- und Great-Grimsby-Bahnen, zu einer Zeit, da das Eisenbahnfeuer in England nach vorangegangener Krise mit verdoppelter Gewalt wieder ausbrach, verschaffte dem jungen Ingenieur den Ruf eines ausgezeichneten Eisenbahnfachmannes, dessen Dienste nunmehr für neue Unternehmungen im ganzen Lande in Anspruch genommen wurden.

Fowler hatte sich also bereits eine beträchtliche Popularität erworben, als er an das kühne Unternehmen der unterirdischen Londoner Gürtelbahn (Metropolitan- und Distrikt-Bahn) herantrat, und den Entwurf zum sog. «Inner Circle», der ersten, den mittleren Teil Londons und die City umschliessenden Untergrundbahn aufstellte, deren 3,6 km messende Stammstrecke Edgware Road-Kings Cross, vom Parlament im Jahre 1853 genehmigt, 1861 dem Verkehr übergeben werden konnte. Den Bau des grössten Teiles der 20,8 km langen Untergrundbahn hat Fowler, welcher auch eine Tender-Lokomotive von grosser Leistungsfähigkeit für dieselbe konstruierte (vorderes zweiachsiges Drehgestell, zwei gekuppelte Achsen und aussenliegende Dampfcylinder, Betriebsgewicht 47,34 t), gemeinsam mit Sir Benjamin Baker bis 1871 geleitet. Mit den späteren Unternehmungen der Londoner Untergrundbahnen, so der «City and South London», der «Waterloo and City» und der noch im Bau begriffenen «Central London Bahn» ist Fowlers Name gleichfalls eng verknüpft. Seine Thätigkeit war aber nicht nur auf heimische Bahnen beschränkt. In dem Kampf um die Spurweite der indischen Sekundärbahnen bestimmte sein ausschlaggebender Rat die indische Regierung, die Meterspur einzuführen und auf eine gleichmässige Spurweite für das indische Bahnnetz hinzuarbeiten. Auch in der Entwicklung Ägyptens kam sein Einfluss stark zur Geltung, nachdem er Ratgeber des Khedive Ismael Pascha in technischen Fragen geworden war. In dieser Eigenschaft plante Fowler den Bau einer Nilbahn von Wady Halfa nach Metammeh, um auf dem Schienen- und Wasserwege eine Verbindung zwischen Kairo und Khartum herzustellen, deren schliessliche Ausführung Kitchener, dem Besieger der Mahdisten, vorbehalten blieb. Für seine Wirksamkeit in Ägypten wurde Fowler durch hohe englische Orden belohnt und in den Ritterstand erhoben.

Von den Londoner Bauten des Verstorbenen ist noch der Victoria-Bahnhof und die Grosvenor-Eisenbahnbrücke über die Themse zu erwähnen; das bedeutendste Denkmal seiner schöpferischen Thätigkeit bleibt jedoch die mit Benjamin Baker entworfene und 1883–90 ausgeführte Forth-Brücke*), welche mit bisher nicht erreichten Spannweiten von 521 m zuerst in grossartigem Maßstab das System der Cantilever-Brücken veranschaulichte. Dieses weltbekannte Brückenbauwerk, dessen Herstellung mehr als 60 Millionen Fr. und zeitweise die Thätigkeit von rd. 5000 Menschen erforderte, war der Höhepunkt seiner Laufbahn. Die Würdigung der grossartigen technischen Leistung fand Ausdruck in der Standeserhöhung Fowlers zum Baronet, und in der Ernennung zum Ehren-Doktor phil. der Universität Edinburgh. 1866 war er Vorsitzender der «Institution of Civil Engineers» und hat als solcher in einer sehr bemerkenswerten Ansprache die Anforderungen an eine zweckmässige Ingenieurziehung dargelegt.

Unter den Pionieren der Ingenieurtechnik, wie sie das 19. Jahrhundert auf englischem Bogen in glänzender Reihenfolge entstehen sah, findet der Erbauer der Forth-Brücke einen verdienten Ehrenplatz; begründet durch wahrhafte Triumphe der Ingenieurkunst, wird sein Ruhm fortleben.

*) S. Bd. XIV S. 31.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selina) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Ingenieur mit Erfahrung in Kanalisationsbauten als Bauinspektor in eine Stadt der deutschen Schweiz. (1169)

Gesucht ein Maschineningenieur mit entsprechender Praxis als technischer Leiter einer schweiz. Armaturenfabrik. (1170)

Une fabrique de wagons automobiles en France cherche un jeune ingénieur-mécanicien, bon dessinateur. Entrée immédiate. (1171)

Gesucht nach Südamerika für Terrainaufnahmen und Bahntracierungen einen Ingenieur mit Erfahrung. Kenntnis der franz. Sprache unerlässlich. (1172)

Auskunft erteilt

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