

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 43/44 (1904)  
**Heft:** 23

## **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:** 04.02.2026

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

würde die effektiv 2593 m lange, meterspurig anzulegende Bahn mit Steigungen, von 125 ‰ bis zu 444 ‰ ihren höchsten Punkt auf Kote 1283,86 m etwa 120 m östlich vom Kurhaus Weissenstein erreichen. Eine Ausweichstelle ist bei Km. 1,2 vorgesehen. Die Länge der in der Krümmung liegenden Strecke beträgt 830 m; als kleinster Krümmungshalbmesser ist 180 m angenommen.

**Schweizerische Bundesbahnen.** An Stelle des verstorbenen Hrn. N. R. Fehr ist vom Bundesrat Herr J. H. Bachmann in Stettfurt bei Frauenfeld zum Mitglied des Kreiseisenbahnrates IV der S. B. B. ernannt worden.

## Konkurrenzen.

**Schiffshebewerk bei Prerau im Zuge des Donau-Oder-Kanales** (Bd. XLI, S. 230; Bd. XLIII, S. 196; Bd. XLIV, S. 149, 224 und 238). Die preisgekrönten und die zum Ankauf empfohlenen Projekte sind vom 1. Dezember an während drei Wochen in dem neuen Elektrotechnischen Institut in Wien, Gusshausstrasse, öffentlich ausgestellt.

**Schulhaus in Vauseyon bei Neuchâtel.** (Bd. XLIV, S. 144 und 251). Infolge Erkrankung eines Mitgliedes des Preisgerichtes mussten die Verhandlungen des letztern auf den 7. Dezember vertagt werden. Für die öffentliche Ausstellung in der Galerie Léopold Robert ist die ungewöhnlich kurz bemessene Frist vom 10. bis zum 15. Dezember vorgesehen.

## Literatur.

**Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart** unter Mitwirkung einer grossen Anzahl von Fachmännern herausgegeben von Geh. Oberbaurat Blum, Geh. Regierungsrat Prof. von Borries und Geh. Regierungsrat Barkhausen. Verlag von C. W. Kreidel in Wiesbaden.

Zweiter Band: *Der Eisenbahnbau der Gegenwart*; vierter Abschnitt: *Signal- und Sicherungsanlagen*. Bearbeitet von Scholkmann, Berlin. Erster Teil, 1901 mit 364 Abbildungen im Text und drei Tafeln, Preis M. 12,60; zweiter Teil, 1902 mit 191 Abbildungen im Text, Preis M. 5,40; dritter (Schluss) Teil 1904, mit 430 Abbildungen im Text und 13 Tafeln. Preis M. 18,—.

Das in C. W. Kreidels Verlag in Wiesbaden erscheinende Sammelwerk »Eisenbahntechnik der Gegenwart« zählt bekanntlich nicht nur dem Umfange nach, sondern auch was die vorzügliche Behandlung des Stoffes und die gediegene Ausstattung anbelangt, zu den weitaus bedeutendsten Erscheinungen auf dem Gebiete der jüngsten eisenbahntechnischen Fachliteratur. Der uns vorliegende, drei Teile umfassende, die *Signal- und Sicherungsanlagen* behandelnde vierte Abschnitt des zweiten Bandes dieses Sammelwerkes schliesst sich den bisher erschienenen Bänden desselben ebenbürtig an. Das in Rede stehende Buch erstreckt sich an vorderster Stelle auf die Einteilung und Einrichtung der Eisenbahnsignal- und Sicherungsanlagen im allgemeinen, ferner auf die Art und Gestaltung der mechanischen Mittel zur Fernbedienung der Signale und Weichen und in eingehender, höchst unterrichtender Weise über die Streckensicherung durch Blockeinrichtungen nach Siemens und Halskescher Bauart. Daran schliesst sich eine nicht minder eingehende Darstellung der Signal- und Weichenstellwerksanlagen aller in Deutschland verwendeten Einrichtungen dieser Art, sowie der einschlägigen Sonderanordnungen, die von deutschen Signalbauanstalten erzeugt werden. Der nächste Abschnitt ist jenen Stellwerken gewidmet, die mittels Pressluft, Presswasser oder Elektrizität betrieben werden; daran schliessen sich äusserst wertvolle Darlegungen über das Entwerfen von Stellwerken, wozu auch eine als »Anhang« beigelegte preussische Dienstanweisung gehört. Dazwischen findet sich in einem Absatz »Schlussbetrachtungen« eine Reihe kurzer, schneidiger Erwägungen hinsichtlich der Vor- und Nachteile verschiedener Signaleinrichtungen und ihrer Betriebsformen. Ein Schlusskapitel beschäftigt sich lediglich mit der als durchlaufende Liniensignale oder als Ueberwegsignale angewendeten elektrischen Läutewerken. Im Abschnitt über die sogenannten Kraftstellwerke stammt die Bearbeitung der mit Pressluft und Presswasser betriebenen Einrichtungen aus der bewährten Feder des bekannten, hervorragenden Fachschriftstellers *Frahm*.

Wie die eben gebotene Uebersicht zeigt, ist in dem 780 Druckseiten mit zahlreichen Abbildungen und Tafeln umfassenden Buche eine so reiche Menge ebenso interessanten als wichtigen Stoffes behandelt, dass sie innerhalb des verhältnismässig bescheidenen Umfanges der Bände unmöglich hätte Platz finden können, hätte nicht der Verfasser, wie ausdrücklich und rühmend hervorgehoben werden muss, es verstanden, mit bewunderungswürdiger Knaptheit und Kürze seine Aufgabe durchzuführen, ohne dabei

der Uebersichtlichkeit oder Klarheit irgendwie Abbruch zu tun. Wahrscheinlich trug denn auch Mangel an Raum die Schuld daran (oder wäre auch die persönliche Neigung und Anschauung des Verfassers im Spiele?), dass er sich im grossen Ganzen, um desto Vollkommeneres bieten zu können, auf die bestbewährten heimatlichen Einrichtungen beschränkte, auf anderweitige Anordnungen dagegen nur gelegentlich Streiflichter warf. Diese Beschränkung, die sich mehr oder minder auch in andern Bänden des ganzen Sammelwerkes wiederfindet, besitzt im vorliegenden Falle gewissermassen besondere Berechtigung, insofern das Signalwesen Deutschlands, namentlich bei den preussischen Staatsbahnen, ein streng geschlossenes Gefüge bildet, das den bisherigen Anforderungen der Vollbahnen gegenüber als nahezu vollkommen gelten darf; ausserdem sind ja auch die Leistungen der deutschen Signalbauindustrie auf einer so bedeutenden Höhe angelangt, dass sie an sich die weitgehendste Sonderbeachtung verdienen. Das Signalwesen Deutschlands gleicht, wenn dies Bild zu gebrauchen erlaubt ist, einem erprobten treuen Kämpfer, der ursprünglich im einfachen Helm seinen Dienst aufnahm, sich aber nach und nach gemäss dem steigenden Bedürfnis Harnisch, Rückenstück, Halsberge, Bein- und Armschienen usw. zulegte, um endlich als völlig zureichend bewehrt gelten zu dürfen. Allerdings scheint sich, was die jüngsten Anforderungen betrifft, die aus dem fast krankhaften Drängen unseres sportlustigen Zeitalters hervorgehen, hier eine weniger leichte Beweglichkeit des Schwergewappneten fühlbar zu machen. Gerade jetzt bereitet sich wie überall so auch in Deutschland infolge der immer mehr ansteigenden Fahrgeschwindigkeiten eine neuerliche Weiterung des Signalwesens vor und es wird sich darum handeln, die diesfalls gesteckten Ziele zu erreichen, ohne in das Bestehende Breschen zu legen, durch die das wirklich Gute vom vermeintlich Besseren gefährdet werden könnte. Diesen Standpunkt wird jeder einnehmen, der das deutsche Signalwesen und seinen hohen Wert so kennt und zu erassen vermag, wie der Verfasser, der ja auch durch die ganze Haltung seines Buches und besonders in dem Abschnitt »Schlussbetrachtungen« seiner bezüglichlichen Ueberzeugung Ausdruck gibt. Hierin die richtigen Grenzen herauszufinden, ist freilich eine heikle, schwierige Sache, da es vom gesunden Konservatismus zum ungesunden Partikularismus oft auch nur eines Schrittes bedarf.

Schliesslich sei lediglich noch vom Standpunkt jener Leser und Fachgenossen, die ihren Bildungsgang nicht in Norddeutschland durchgemacht haben, die Bemerkung gestattet, dass sich auch im vorliegenden Teil der »Eisenbahntechnik« einzelne Worte und Ausdrücke finden, die weder allgemein gebraucht und verstanden werden noch den Anspruch erheben können, die Bedeutung eines wirklichen Gewinnes für die deutsche Sprache zu besitzen.

L—t.

**Basler Bauten des XVIII. Jahrhunderts.** Neue Folge. I. Teil. Herausgegeben vom Ingenieur- und Architekten-Verein Basel 1904. Zu beziehen durch die Buchhandlung von Helbling & Lichtenhahn in Basel. Preis geh. in Schutzkarton 16 Fr.

Die vorbildliche Veröffentlichung über die Basler Bauten des XVIII. Jahrhunderts, die vom Basler Ingenieur- und Architekten-Verein zur Feier der XXXVII. Jahresversammlung des Schweizer Ingenieur- und Architekten-Vereins herausgegeben wurde<sup>1)</sup>, hat in dem vorliegenden Bande eine Fortsetzung erfahren, die an Gediegenheit des Inhalts und ansprechender Ausstattung dem ersten Teil in nichts nachsteht. Wieder ist in zwangloser Folge eine Anzahl grösserer und kleinerer Bauwerke teils nach Photographien, teils nach den vortrefflichen Originalzeichnungen des Herrn *Richard Visscher van Gaasbeek* dargestellt und eine Fülle von Motiven und Anregungen zusammengetragen worden, die, in unserer heutigen Zeit doppelt wertvoll, weiteste Beachtung und eingehendstes Studium verdienen. Nachdem man in der Schweiz ebenso wie in Deutschland und Oesterreich die Aufnahmen des Bauernhauses abgeschlossen hat oder zu beenden im Begriffe steht, wird mählich der Gedanke laut, in ähnlicher Weise auch das Bürgerhaus zu studieren und wenigstens in Abbildungen der Nachwelt zu erhalten. Erst vor kurzem sind diese Anregungen auf dem letzten Tage für Denkmalpflege in Mainz besprochen worden und haben allgemeine Zustimmung gefunden. Was man in Deutschland plant, ist hier bereits begonnen und für einen Teil des Landes und einen gewissen Zeitabschnitt muster-gültig verwirklicht worden. Das Basler Bürgerhaus, allerdings zumeist nur in seinen vornehmsten Repräsentanten, findet sich hier in Ansichten, Grundrissen, Schnitten und Einzelheiten vorgeführt; dadurch wird nicht nur die Vortrefflichkeit der Leistungen der damaligen Baukünstler glänzend bewiesen, sondern auch dargetan, dass die Ausführung des Gedankens, die ganze bürgerliche Architektur unseres Landes in ähnlicher Weise zu sammeln und darzustellen, von weittragenden Folgen sein müsste. Im Grundriss und im Auf-

<sup>1)</sup> Besprechung siehe Bd. XXX, Nr. 14, S. 105.

bau waren jene alten Meister, was praktische Schönheit und Bodenständigkeit anlangt, Künstler, deren Arbeiten sich weit über die meisten Leistungen unserer heutigen Architekten erheben; daher kann das Studium der vorliegenden Aufnahmen nicht warm genug allen Baubeflissenen anempfohlen werden.

Als Proben der Tafeln geben wir in verkleinertem Masstabe auf den Seiten 268 und 269 drei Abbildungen. Zunächst die Mittelpartie des Hauses «Zum Delphin» in der Rittergasse, dessen Fassade im ersten Bande des Werkes auf Tafel XI in geometrischer Zeichnung veröffentlicht worden ist. Das Gebäude ist nach den Angaben des noch vorhandenen Fassadenrisses von dem Basler Baumeister Samuel Werenfels nach 1758 erbaut worden. (Abb. 1).

Von den wertvollen schmiedeisenen Gittertoren, von denen Basel noch eine beträchtliche Anzahl besitzt, sind fünf Beispiele zur Abbildung gekommen. Wir haben davon jenes vom Gutenhof (Elisabethenstrasse 15) ausgewählt, das Ende des XIX. Jahrhunderts in die Liegenschaft Elisabethenstrasse 19 versetzt wurde. (Abb. 2).

Um auch ein Beispiel von der kunstvollen Innenausstattung dieser Häuser zu geben, lassen wir schliesslich die zeichnerische Aufnahme eines hölzernen Treppenpostens aus dem Wendelstörfer Hofe folgen, (Abb. 3), bei dem die sonst üblichen Ornamentformen des Rokoko bereits verlassen sind.

Die Bezeichnung des vorliegenden Bandes mit Neuer Folge *I. Teil* stellt erfreulicherweise eine weitere Fortsetzung in Aussicht, von der wir hoffen, dass sie möglichst bald nachfolgen möge. Vorerst aber sei wiederholt auch auf den ersten, 1897 erschienenen Teil aufmerksam gemacht, der vor allem verdiente, aus einer unruhlichen Vergessenheit hervorgezogen zu werden. Beide Bände zusammen bilden ein Werk, das in seiner geschmackvollen, dem Stile der Zeit entsprechenden Ausstattung seinesgleichen sucht.

Dr. B.

**Vorlagen für das Linear- und Projektionszeichnen.** Von A. Hurter, Zeichenlehrer an der Gewerbeschule in Zürich. 70 Blatt in zum Teil farbiger Lithographie. Verlag des Art. Instituts Orell Füssli in Zürich. Preis kart. 6,20 Fr.

Die rege Beteiligung tüchtiger, erfahrener Fachleute an der Entwicklung des Zeichenunterrichts auf der Volksschulstufe, sei es in Ausübung ihres Amtes als Lehrer oder durch Herausgabe von Lehrmitteln und Vorlagewerken muss als ein erfreuliches Zeichen für die stets wachsende Beachtung begrüsst werden, die man dem Zeichenunterricht der Jugend entgegenbringt. Das vorliegende Werk, das Ergebnis zweier Winterkurse für Lehrer, die Herr Hurter an der gewerblichen Fortbildungsschule in Zürich leitete, sind für die VII. und VIII. Klasse, die Sekundarschule und untere gewerbliche Fortbildungsschule bestimmt. Von streng methodisch angeordneten Uebungen zur Erzielung eines flotten Strichs leitet das Werk durch geometrische Konstruktionen und Uebungen zur richtigen Handhabung der Werkzeuge und Projektionslehre an und geht dann zum Fachzeichnen über, von dem es typische Beispiele aus den verschiedensten Berufsarten bietet. Schon bei Beginn wird der Masstab verwendet und jede Vorlage durch eine kurze Erläuterung erklärt. Die Vorlagen sind zur Anschaffung und Verwendung bestens zu empfehlen, da sie befruchtend auf den technischen Zeichenunterricht der oben erwähnten Schulen einwirken können.

## Nekrologie.

† **Hemmman Hoffmann.** Am 28. November starb in Rheinfelden alt Salinen-Direktor Hemmann Hoffmann, der namentlich den ältern Besuchern der Generalversammlungen der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker in angenehmster Erinnerung stehen wird; verstand er es doch, diese Zusammenkünfte durch seinen Humor und seine dichterische Begabung zu beleben und zu verschönern. Seit der Gründung der Gesellschaft hat er selten an einer dieser Versammlungen gefehlt und immer wurde sein Erscheinen freudig begrüsst.

Hemmman Hoffmann wurde in der ersten Hälfte der Vierziger Jahre letzten Jahrhunderts in Basel geboren. Nach Besuch der dortigen Mittelschulen trat er im Jahre 1862 in die Chem.-techn. Abteilung unseres Polytechnikums ein, wo er es jedoch nicht bis zum Abschluss der Studien aushielt; denn sein Wandertrieb drängte ihn hinüber nach dem Goldlande Kalifornien, wo er seine chemischen Kenntnisse als Mineral-Prüfer zu verwerten gedachte. In der Tat war er schon 1864 Angestellter eines Essay-Office in San Francisco; doch scheint es ihm dort nicht sonderlich gefallen zu haben, denn bereits im folgenden Jahre beschäftigte er sich in

Virginia-City (Nevada) mit der Erzeugung kühler Biere. Als dann die Central-Pacific-Bahn zur Ausführung gelangte, beteiligte er sich am Bau der in Kalifornien gelegenen Strecke; später ging er nach dem Süden, nach Mexiko, wo er in einer Maschinenwerkstätte Anstellung fand. Seine Fahrten, Beobachtungen und Erfahrungen in Amerika hat der Verstorbene in einem interessanten und spannend zu lesenden Buch beschrieben, das zur Zeit seines Erscheinens günstig beurteilt wurde und viel Anklang fand. Auch eine hübsche Novelle, zu der eine Generalversammlung der G. e. P. als Folie diente, fand unter den Mitgliedern der Gesellschaft herzlichen Beifall. Von 1868 bis 1888 war Hemmann Hoffmann Direktor der Saline Rheinfelden. Sein unerwartet rascher Tod wird von seinen Freunden und Kollegen schmerzlich empfunden werden.

## † Julius Stadler.

Soeben wurde ein alter Freund zur letzten Ruhestätte begleitet. Julius Stadler, weiland Professor für Architektur am Eidgenössischen Polytechnikum, starb in Lauenen bei Thun am letzten Sonntag in der Morgenstunde.

Julius Stadler wurde als der Sohn des Architekten und Baumeisters J. C. Stadler den 8. August 1828 geboren. Sein Vater war unter anderem der Erbauer der alten Post, die in den heutigen Zentralhof verwandelt wurde, und der Münsterbrücke, letztere nach den Plänen Negrellis. Sechszehnjährig bezog Julius Stadler die polytechnische Schule in Karlsruhe, an der der Architekt und Professor Eisenlohr einen wesentlichen Einfluss auf ihn übte. 1848 lernte er München und dann Berlin kennen. Am letzten Orte arbeitete er unter Strack, dem feinfühligsten Architekten und Lehrer. Nach Studienreisen durch Belgien, Frankreich und einem längeren Aufenthalte in Italien, und nach praktischer Tätigkeit zu Basel unter Stehlin-Burkhardt, beim Bau des ehemaligen Postgebäudes kehrte er wieder nach Zürich zurück. Bei Gründung des Eidgenössischen Polytechnikums wurde Stadler 1855 im Herbst als Hilfslehrer für Architektonisches Zeichnen angestellt und damit begann für ihn eine Tätigkeit, die ihn in dieser bestimmten Richtung — der Lehrtätigkeit — für sein weiteres Leben festhielt.

Gottfried Semper war damals zum Vorstand der Bauschule aus London berufen worden, Jakob Burkhardt für Kunstgeschichte aus Basel. Mit diesen beiden bedeutenden Männern trat Stadler jetzt in innigen Verkehr. Leider blieb Jakob Burkhardt nur kurze Zeit, aber es gehörte zu Stadlers schönsten Erinnerungen, wenn er von diesen Beziehungen erzählte und auch Jakob Burkhardt behielt dieses Zusammenwirken in gutem Andenken, denn er achtete das feine und künstlerische Gefühl und das tiefgehende Verständnis, wie Stadler es besass und entwickelt hatte, sehr hoch. Durch dieses gute Ansehen bei Jakob Burkhardt war aber Stadler ein Zeugnis ausgestellt, wie es nicht vielen zu teil wurde. Hierin liegt aber auch zugleich die grosse Bedeutung Stadlers für seine Lehrtätigkeit eingeschlossen. Unter seinen zahlreichen ehemaligen Schülern sind gewiss viele, die dies in dankbarer Weise anerkennen werden. Auf welchem Kunstgebiete es auch war, mochte es grosse monumentale, mochte es Kleinkunst sein, Stadler verstand es, gerade das charakteristisch Wichtige mit feinem Gefühl zu erkennen und in wenigen Worten auszudrücken, nicht in der knappen, unübertroffenen Weise wie Jakob Burkhardt, aber doch ebenso klar und deutlich, wie er es auch mit Griffel und Pinsel auszudrücken vermochte. In allen Zeichnungen und Malereien Stadlers lässt sich dieses feine Gefühl, das liebevolle Hineindenken und Vertiefen in den Gegenstand erkennen. Wer Stadler ganz kennen lernen wollte, fand hier den richtigen Weg und daran mag es wohl gelegen haben, dass manche, die nicht verstanden ihn so zu finden, ihn unrichtig beurteilten.

In ganz hervorragender Weise trat Stadlers eben geschilderte Auffassung auf den Exkursionen der Bauschule hervor, und wer das Glück hatte, solche unter seiner Leitung mitzumachen, besonders wenn es hinüberging an die italienischen Seen, dem wird es Genuss sein, daran zurückzudenken. Dem Nordländer, der über die Alpen zum ersten Mal den Süden betritt, erscheint die dortige Natur und das Volk so grundverschieden, alles wirkt so überraschend und neu, dass sich nur schwer der richtige Masstab finden lässt. Unter Stadlers Führung wurde man rasch heimisch und dem erstaunten Auge löste sich alles in Schönheit auf.

Es ist keine Frage, dass Stadler ganz besonders sich zu Italien hingezogen fühlte. Die Florentinische Umgebung und die Seen, das waren seine Lieblingsgegenden und wo empfand man auch mehr das Zusammenwirken der Architektur mit der Landschaft zu solch einheitlichen Bildern, wie gerade hier in diesen gesegneten Gefilden. Der geringste Garten ist hier in seiner Anlage architektonisch gelöst, und wie wunderbar gestaltet