

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 45/46 (1905)  
**Heft:** 7

## 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:** 27.01.2026

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

**Der Zentralbahnhof in Hamburg.** Der Bau des grossen Hamburger Zentralbahnhofes ist derart gefördert, dass seine Fertigstellung Oktober 1906 erfolgen kann. Die Haupthalle, die eine Höhe von 23 m und eine Spannweite von 73 m besitzt, wird die grösste in Deutschland; sie übertrifft an Spannweite die Bahnhofshallen in Dresden, Köln und Frankfurt a. M., von denen die letztere 56 m Spannweite aufweist.

**Landes-Bauordnung im Grossherzogtum Baden.** Das badische Ministerium des Innern hat soeben den Entwurf einer Landes-Bauordnung fertiggestellt, der erstmals Bestimmungen über die Feuersicherheit in Warenhäusern, Theatern und öffentlichen Versammlungskräften, sowie Vorschriften zur Regelung der Wohnungsverhältnisse enthält.

**Die elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach,** die den Verkehr zwischen Brunnen und der Bergterrasse von Morschach vermittelt, wurde am 1. August eröffnet.

## Nekrologie.

† **J. Schmid.** Im Alter von 60 Jahren starb am 6. August d. J. in Bern Julius Schmid aus Zürich, Mitglied der Generaldirektion der S. B. B. und Vorsteher des kommerziellen Departements in derselben. Hr. Schmid hatte Theologie studiert und amtete als Pfarrer, bis ihn ein Halsleiden, das er sich als Feldprediger bei der Grenzbefestigung 1870/71 zugezogen hatte, nötigte, diesem Berufe zu entsagen. Er trat in den kommerziellen Dienst der Nordostbahn ein, in dem er durch grosse Pflichttreue und hervorragende Arbeitsfreudigkeit bis zum Dienstchef im kommerziellen Departement vorrückte und sich solches Ansehen erwarb, dass er bei Beisetzung der Generaldirektion der S. B. B. als Chef der kommerziellen Abteilung in diese berufen wurde. Die grosse Arbeitslast seines Postens, den er mit grösster Pünktlichkeit zu versetzen gewohnt war, mag zum verhältnismässig frühen Heimgang des verdienten Mannes beigetragen haben.

† **R. Weyermann.** Zu dem Nachruf von befriedeter Seite, den wir in der letzten Nummer dem Verstorbenen widmen konnten, bringen wir heute auf Seite 89 sein Bild nach einer uns von der Familie freundlich überlassenen Photographic.

## Literatur.

**Die Zahnbahnen der Gegenwart.** Bearbeitet von C. Dolezalek, Geheimer Regierungsrat, Professor an der Technischen Hochschule in Hannover. Mit 208 Abbildungen im Text. Abschnitt A des IV. Bandes des Werkes „Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart“. Herausgegeben von Blum, Geh. Oberbaurat in Berlin, von Borries, Geh. Regierungsrat und Professor a. d. Technischen Hochschule in Berlin und Barkhausen, Geh.

## Loch-Lied.

Von Löchern singt ein Dichter selten,  
Sie mögen nicht viel bei ihm gelten.  
Betrachten wir sein Inventar,  
So ist's an Gegenständen zwar nicht rar,  
Wovon er Lieder singt und druckt,  
Wenn es ihm in der Seele juckt.  
Hölde Augen, blonde Haare  
Gehören zu dem Inventare.  
Liebesonne, des Schmerzes Zucken  
Machen seine Feder jucken.  
Darum ist es ungerecht  
Und von ihm schlecht,  
Dass so selten Lochgesang  
Noch erklang.  
Jetzo aber singt von einem Loch mein Mund  
Das mit Krachen in des Berges Fels erstund.  
Ingenieure haben es erdacht,  
Auch ersonnen, wie mans macht,  
Mineure bohrten mit Stahls- und Dynamit-Gewalt es  
Und die Bundesbahn bezahlt es,  
Simplontunnel heisst es  
Und mein Liedel preist es.  
Doch so einfach wie diese Worte  
War es nicht als man es bohrte,  
Bei Iselle hat es eine Ecken  
Da war's schon schwer es abzustecken,  
Und dann ging viel Zeit verloren  
Im Antigoriognis zu bohren,  
Denn was solche Gneisse sind,  
Die sind hart wie ein Bureaucratengrind.  
Solche Stein oder Grinde seit alter Zeit  
Verlangsamen immer die Schnelligkeit,

Langsame Schnelligkeit ist immer vom Bösen  
Und ist es auch bei Iselle gewesen.  
Denn nun kam es so heraus  
Dass von der Briegerseite aus  
Im Glanz- und Kalk- und Glimmerschiefer  
Die Bohrung fortschritt schneller und tiefer,  
Und als man dann die Menge durchfuhr,  
War dort vom Südosten noch keine Spur.  
Man bohrte ihm wohl noch ein bisschen entgegen  
Und liess es dann, des Wassers wegen.  
Wasser ist ja wohl ein Freund der Reinlichkeit,  
Aber nur teilweise der Tunnelbohrarbeit,  
Und auf der Südseite war es nicht besser,  
Ja sogar noch viel nasser,  
Dazu kam noch druckhaftes Gestein.  
Das wollte immer in den Tunnel hinein.  
Am Ende wurde auch die Hitze noch zur Plage  
Und die Tunnelbauberichte nichts als Klage.  
Zuletzt war noch mehr Wärme und soviel Wasser da  
Wie beim Kanalbau fast in Panama.  
Der Tunnel war von dem Kanal nur mehr zu  
unterscheiden,  
Weil am Tunnel nicht beschissen wurde, wie am  
anderen der beiden.  
Und zu allem noch musste man Schichten durch-  
fahren,  
Die ganz unrichtig waren.  
Gar nicht nach dem Profil der Geologen  
Waren sie gerichtet und gebogen.  
Schämen sollten sich die Schichten für alle Zeit  
Ob ihrer profilabweichenden Ungenauigkeit.  
Die Ingenieure aber wussten immer Rat  
Und endlich gelang die grosse Tat,  
Denn die den Tunnel lochten, die waren rechte  
Locher von Tatkraft, Verstand und Mut

Von den Mineuren an bis zu Brandau, Brandt und  
auch Eduard dem Loher lochten sie alle gut.  
Wenn man ihr Werk betrachtet, ist es zwar nur  
ein Loch,  
Aber von allen Löchern das «längste» ist es doch.  
Was das Loch wirken soll, das will ich nicht be-  
singern,  
Ich müsste sonst das längste Lied euch bringen.  
Und sch ob solcher langen Sachen  
Euch schon die «längsten» Gesichter machen.  
Drum will mit Einsicht und Verstand ich meine  
Verse jetzt beschliessen  
Und aufs Gelingen dieses Werkes meine Gurgel  
froh begießen.  
Das passt sich gut, denn sie ist halt  
Auch von lochähnlicher Gestalt.  
Es floss seit alten Zeiten viel edler Rebensaft  
Von wundersamem Duft und wunderbarer Kraft  
Durch ihre enge Pforte, die glücksend Wonne fühlt  
Wenn der hehre Saft liebkosend sie bespült.  
Als fröhlicher Geselle zieht er durch sie ins Haus  
Und treibt mit seinem Geiste die Sorgen all hinaus.  
Da darf die Pforte, die erkoren, dass solch ein  
Gast durch sie zieht ein,  
Wohl kühnlich behaupten, der Löcher «edelstes»  
zu sein;  
Wenn nun zu Simplons Ehren den Becher wir  
erheben,  
Kommt in die alte Gurgel ein neues frohes Leben  
Da macht sie mit, da bringt sein Hoch  
Das «edelste» dem «längsten» Loch,  
Und aller Loher sei gedacht,  
Die dieses lange Loch gemacht.

M. G.

(Schluss folgt.)

Regierungsrat und Professor a. d. Technischen Hochschule in Hannover. 1905. C. W. Kreidels Verlag in Wiesbaden. Preis geh. M. 6,60.

Das vorliegende Werk stellt sich als ein zwar knappes, aber dennoch ausreichendes Handbuch der Zahnbahnen dar, das alle Neuerungen und gemachten Erfahrungen im Bau und Betrieb berücksichtigt, und sowohl für den Theoretiker, als auch für den praktischen Eisenbahntechniker, besonders aber für den Studierenden ein recht wertvoller Begleiter ist. Es enthält etwa das, was der Verfasser auch in seinen Vorträgen ausführt, umfasst alles wesentliche, in der Literatur zerstreute Material und zahlreiche, treffend gewählte Beispiele und Abbildungen dienen zur Erklärung. Das Werk liefert den Beweis, wie sehr die technische Hochschule zu Hannover in alle Gebiete des Eisenbahnwesens eindringt.

Der erste Abschnitt umfasst: die Neigungsgrenze bei Reibungsbahnen, künstliche Erhöhung der Reibung und Vergleich zwischen Reibungs- und Zahnbahnen. Der zweite Abschnitt gibt eine geschichtliche Entwicklung, eine Beschreibung und Prüfung der verschiedenen Zahnstangensysteme. Der dritte Abschnitt behandelt die reinen Zahnbahnen und die gemischten Reibungs- und Zahnbahnen, wie Zugsbildungen, Fahrgeschwindigkeiten, Rollmaterial für Dampf und Elektrizität, Spurweite, Krümmungen, Oberbau, Weichen, Strassenübergänge und Einfahrten.

Es ist zu wünschen, dass das Werk eine gute, seinem Werte entsprechende Aufnahme finden möge.

E. Strub.

**Liste des Stations des chemins de fer auxquels s'applique la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.** Publié par l'Office central à Berne. 1905.

Von dem Verzeichnis sämtlicher Stationen der dem Verband für den internationalen Eisenbahntransport angehörenden Linien des europäischen Kontinents ist soeben die vierte Ausgabe erschienen. Dem alphabetischen Namensverzeichnis der Stationen, deren Charakter, Ausrüstungen usw. jeweils durch konventionelle Zeichen angegeben sind, geht ein nach Ländern geordnetes, vollständiges Verzeichnis der in Frage kommenden Bahnverwaltungen mit allen nötigen näheren Hinweisen voraus. In einem Anhange sind die seit Drucklegung des Verzeichnisses vorgekommenen Änderungen zusammengestellt.

Das Verzeichnis ist vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern herausgegeben und bei diesem zum Preis von 2 Fr. (Kosten zu Lasten des Bestellers) zu beziehen.

**Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften.** Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben Otto Lueger. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. II. Band. In Halbfanz gebunden 30 M. (Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt).

Von dem II. soeben zur Ausgabe gelangten Bände der zweiten Auflage von Luegers geschätztem technischen Lexikon gilt in erhöhtem Maasse, was wir bereits auf Seite 141 unsers letzten Bandes über den ersten Band