

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 47/48 (1906)  
**Heft:** 16

## 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:** 04.04.2026

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

Signalanlagen werden bei den Nebenbahnen nur einige und zwar blos in möglichst reduzierter Zahl verlangt.

Eine namhafte Erleichterung bildet der beantragte Verzicht auf Barrieren und Einfriedigungen auf Nebenbahnen mit durchgehender Bremsung der Züge und auf solchen ohne durchgehende Bremsung, aber mit höchstens 30 km Fahrgeschwindigkeit. Dabei bleiben allerdings gewisse mit Rücksicht auf die Sicherheit des Bahn- und Strassenverkehrs notwendige Ausnahmen und bei vorhandenen Barrieren zweckmässigere Konstruktionen als die im allgemeinen bis jetzt vorhandenen vorbehalten. Im Interesse der öffentlichen Sicherheit soll auch die Anlage von Barrieren, die vom Publikum allein zu bedienen wären, und von Drehkreuzen bei öffentlichen Uebergängen tunlichst eingeschränkt werden, und konnten wir den auf Fallenlassen dieser Bestimmungen gerichteten Anträgen der Verwaltungen nicht bestimmen. (Schluss folgt.)

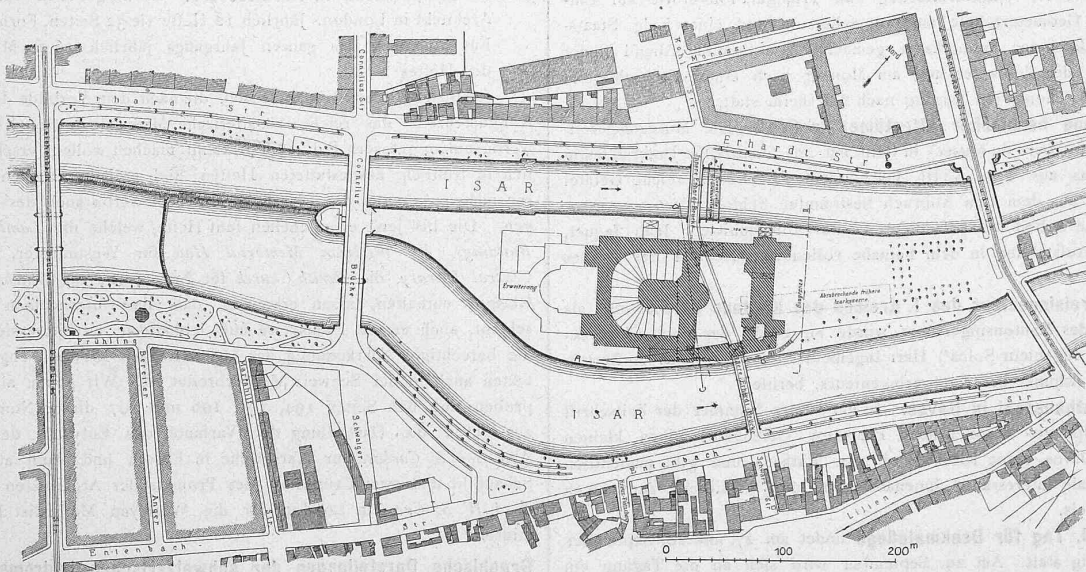
### Burg Trausnitz bei Landshut i. B.

(Mit Tafel VII.)

Wir legen dieser Nummer eine Tafel bei mit zwei Bleistiftzeichnungen des Herrn Architekten *A. Meyerhofer* aus Zürich, Ansichten der alten, romantischen Burg Trausnitz bei Landshut in Bayern, und werden in einer unserer nächsten Nummern noch einige andere Reiseskizzen desselben Architekten veröffentlichen.

### Konkurrenzen.

**Das Deutsche Museum in München.** (S. 138) Wir geben in der untenstehenden Abbildung den Lageplan des für die Neubauten des Deutschen Museums in München bestimmten Geländes, der Kohleninsel und seiner nächsten Umgebung, mit eingezeichnetem Grundrissumriss des von Architekt Professor *Gabriel von Seidl* ausgearbeiteten Vorentwurfs und verweisen im übrigen auf die Deutsche Bauzeitung, die in ihrer Nr. 26 die den Wettbewerbsbestimmungen beigegebenen Grundrisse, Ansichten und Schnitte grösstenteils veröffentlicht hat.



Lageplan für die Neubauten des «Deutschen Museums» in München. — Masstab 1 : 6000.

**Schulhaus zu Reconville.** Zu diesem Wettbewerb, dessen Einlieferungstermin mit dem 6. April abgelaufen war<sup>1)</sup> sind 42 Entwürfe eingegangen. Das aus den Architekten *Prince* aus Neuenburg (an Stelle des durch Krankheit verhinderten Herrn *Béguin*), *Baumgart* aus Bern, *Wulfleff* aus Freiburg und Gemeindepäsident *Parea* bestehende Preisgericht versammelte sich am 11. und 12. d. M. in Reconville und erteilte folgende Preise:

I. Preis (500 Fr.) dem Entwurf Nr. 17 mit dem Motto «Vadrouille», der Architekten *Renk & Wuilleumier* in Tavannes und Moutier.

II. Preis (400 Fr.) dem Entwurf Nr. 18 mit dem Motto «Fritz» der Architekten *Renk & Wuilleumier* in Tavannes und Moutier.

<sup>1)</sup> Bd. XLVII, S. 100.

III. Preis (300 Fr.) dem Entwurf Nr. 29 mit dem Motto «Chaindon» des Architekten *A. Jeanmaire* in Cernier.

Ausserdem wurden den Entwürfen Nr. 42 mit dem Motto «Süd» und Nr. 38 mit dem Motto «Jura» Ehrenmeldungen zuerkannt.

Sämtliche Arbeiten waren vom 13. bis 22. d. M. im Sekundarschulhaus zu Reconville öffentlich ausgestellt.

### Miscellanea.

**XLVII. Hauptversammlung und fünfzigjähriges Jubiläum des Vereins deutscher Ingenieure in Berlin.** Wie wir bereits mitgeteilt haben<sup>1)</sup> finden die Feierlichkeiten in den Tagen vom 10. bis 14. Juni statt. Aus der soeben erschienenen Tagesordnung entnehmen wir, dass auf der ersten Sitzung Montag den 11. Juni im Reichstagsgebäude Generaldirektor *Dr. W. von Oechelhäuser* über «Technische Arbeit einst und jetzt» einen Vortrag halten wird. In der zweiten Sitzung am 12. Juni in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg wird nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten Geh. Regierungsrat Professor *Dr. A. Riedler* über «Die Entwicklung und jetzige Bedeutung der Dampfturbine» sprechen. Für die dritte und letzte Sitzung am 13. Juni ebenfalls in der Technischen Hochschule in Charlottenburg sind Vorträge von Professor *Dr. Muthmann* über «Technische Methoden zur Verarbeitung des atmosphärischen Stickstoffes» und von *Dr. Hoffmann* über «Kraftgewinnung und Kraftverwertung in Berg- und Hüttenwerken» vorgesehen.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel.** Am 11. März dieses Jahres sind die bei der Uebernahme des Tunnels am 22. Februar noch verlangten Nacharbeiten übergeben und der Tunnel am 12. März zur Verfügung der Firma *Brown Boveri & Cie.* gestellt worden, um ihre Installationen für den elektrischen Betrieb vorzunehmen. Vom 19. bis 24. März wurden diese Arbeiten unterbrochen zur Vornahme einer Basismessung durch die Schweiz. geodätische Kommission<sup>2)</sup>. Ende März waren alle Isolatoren angebracht und die Fahrdrähte im ganzen Tunnel gespannt. Ebenso waren die elektrischen Installationen in den Nischen vollendet bis auf die Anschlüsse der Kabel. Die Zentralanlage im Tunnel wird erst nach Legung sämtlicher Kabel und Nebendrähte fertiggestellt werden.

Das Tunnelwasser am Südportal betrug 946 Sek.-l, wovon 301 Sek.-l von den heissen Quellen bei Km. 9,1 bis 10,3.

**Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und staatliche Beteiligung am Bau von Kleinbahnen in Preussen.** Ueber die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes und über die Beteiligung des Staates am Bau von Kleinbahnen ist dem preussischen Landtag ein Gesetzentwurf zugegangen, wonach die Staatsregierung ermächtigt werden soll, für die genannten Zwecke die Summe von rund 338 933 000 Fr. zu verwenden. Davon sollen benutzt werden: Zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel ungefähr 112 312 000 Fr.; zur Anlage von zweiten Geleisen

<sup>1)</sup> Band XLVII, Seite 99.

<sup>2)</sup> Band XLVII, Seite 188.

und zu den dadurch nötig werdenden Ergänzungen und Geleiseveränderungen in den Bahnhöfen etwa 85 630 000 Fr.; zu verschiedenen Neubauten rund 9 741 000 Fr.; zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Bahnen 125 000 000 Fr. und schliesslich zur Förderung des Baus von Kleinbahnen 6 250 000 Fr.

**Internationaler Verband für die Materialprüfungen der Technik.** Der «Internationale Verband für die Materialprüfungen der Technik» wird seinen diesjährigen IV. Kongress in der Zeit vom 3. bis 8. September in Brüssel im Gebäude der kgl. Akademie der Wissenschaften unter dem Protektorat S. M. des Königs von Belgien abhalten.

Die zahlreichen technischen Fragen, die zur Behandlung kommen, die Exkursionen im industriereichen Belgien und sonstige Veranstaltungen lassen für den Kongress im gastfreundlichen Brüssel eine rege Beteiligung und einen schönen Erfolg erhoffen.

An diesem Kongresse können Mitglieder des Verbandes und Vertreter von Behörden teilnehmen. Anmeldungen aus den Kreisen der schweizerischen Interessenten sind an das Vorstandsmitglied, Herrn Prof. Schüle, Leonhardsstrasse 27, Zürich zu senden, welcher auch zur Erteilung jeder weitem Auskunft bereit ist.

**Elektrisches Tramway Lugano-Cadro-Dino.** Mit Botschaft vom 26. März 1906 empfiehlt der Bundesrat den eidgen. Räten die Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Strassenbahn) von Lugano über Cadro nach Dino an ein durch Hrn. Dr. G. Reali alt Ständerat in Lugano vertretenes Initiativkomitee. Die im ganzen 9,75 km lange meterspurige Bahn geht von der Piazza Giardino gegenüber der Dampfschiffände in Lugano aus; sie enthält 48 ‰ Maximalsteigung und 40 m Minimalradius. Auf Strassengebiet kommen 1820 m, auf eigenen Unterbau 7930 m der Bahn zu liegen. Als Betriebskraft ist für später Elektrizität in Aussicht genommen; eventuell würde die Bahn vorläufig mit Dampflokomotiven betrieben. Der Voranschlag nimmt ein Gesamterfordernis von 900 000 Fr. in Aussicht.

**Die V. Hauptversammlung des Vereins Schweizer Konkordatsgeometer** findet Sonntag und Montag den 20. und 21. Mai in Basel statt. Aus der Traktandenliste der Verhandlungen, die am Sonntag Vormittag im Grossratssaal stattfinden werden, sei ausser auf den Vortrag des Herrn Dr. Sigmund über «das Grundbuch- und Katasterwesen nach dem neuen Zivilgesetzbuch» auch auf die Anträge des Vorstandes auf Vereinheitlichung des Verifikationsverfahrens und des Herrn Sutter auf Errichtung einer ständigen Verifikationsstelle für Waldvermessung und Triangulation sowie auf Einführung einer Geometerschule am Polytechnikum und eines Eidg. Staatsexamens für Geometer aufmerksam gemacht. Am Sonntag Abend findet ein Bankett in der Rebleuten und am Montag nach einem Fröhschoppen in der Brauerei Thoma ein Ausflug nach Arlesheim statt.

**Erhaltung helmscher Altertümer in Genf.** Die Museumsgesellschaft (Société auxiliaire du Musée) in Genf hat mit finanzieller Unterstützung des Bundes das aus dem XVIII. Jahrhundert stammende reiche Getäfel eines Zimmers aus dem zum Abbruch bestimmten Schloss Cartigny, möglicherweise eine Arbeit des berühmten Genfer Bildschnitzers Jean Jaquet, erworben zur Aufstellung in dem beinahe vollendeten Neubau des Genfer Museums.

**Zum Kreisgenieur des I. Kreises des Kantons Zürich** und als Stellvertreter des Kantonsingenieurs wurde an Stelle des nach Chur berufenen Herrn Ingenieur Solca<sup>1)</sup> Herr Ingenieur Karl Nussbaumer in Zürich, bisher zweiter Adjunkt des Kantonsingenieurs, berufen.

**Der Rathausaal in Davos.** In der letzten Nummer der Zeitschrift «Die Denkmalpflege» veröffentlicht Professor Oelenheinz einen kleinen Aufsatz über Davos, seine Kirche und sein Rathaus und gibt namentlich vom Rathausaal interessante Innenansichten und detaillierte Aufnahmen des Wandgetäfels.

**Der VII. Tag für Denkmalpflege** findet am 27. und 28. September in Braunschweig statt. Am 29. September wird sich an die Tagung ein Ausflug nach Hildesheim anschliessen. Die Tagesordnung wird demnächst bekannt gegeben werden.

**Das internationale Bahnhofgebäude in Domodossola.** Die Arbeiten an den, nach Plänen des verstorbenen Architekten Bossi von Mailand ausgeführten Bahnhofgebäuden sind am 10. April beendet worden.

**Internationale Ausstellung in Mailand 1906.** Die Eröffnung der Ausstellung wurde wegen der traurigen Ereignisse in der Umgebung Neapels auf den 28. April verschoben.

**Das neue Gebäude der Töcherschule in Basel** am Kohlenberg, das nach Plänen und unter der Leitung von Kantonsbaumeister Hünerwadel ausgeführt wurde, wird am 23. d. M. seiner Bestimmung übergeben werden.

Bd. XLVII, S. 137.

## Literatur.

**Die Isolierung elektr. Maschinen.** Von H. W. Turner und H. M. Hobart, Deutsche Bearbeitung von A. von KönigsLöw und R. Krause, Ingenieure. Mit 166 Textfiguren, 302 Seiten in Oktavformat. Berlin 1906. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 8 M.

Durch die Uebersetzung und Bearbeitung des Werks «The Insulation of Electric Machines» der beiden Verfasser H. W. Turner und H. M. Hobart haben die zwei deutschen Bearbeiter der Elektrotechnik deutschen Sprachengebiets unzweifelhaft einen Dienst geleistet, indem dieses Werk, wie die Verlagsbuchhandlung treffend schreibt, zum ersten Mal das Verhalten und die Verwendung der gebräuchlichen Isoliermittel zusammenhängend und umfassend behandelt.

Nach den etwa 60 Seiten umfassenden einleitenden Betrachtungen physikalischen Inhalts entwickeln die Verfasser und Bearbeiter eine sowohl vom Standpunkt der Starkstromtechnik, wie auch von demjenigen der Technologie reichhaltige Behandlung der Rohprodukte und Feinprodukte der zur Isolierung elektrischer Maschinen dienenden Elemente. Dabei finden auch die Fragen der Raumaussnutzung der Wicklungen gebührende Beachtung; viele Kurven und Tabellen sind zur Veranschaulichung der Verhältnisse beigegeben. Schliesslich werden auch die Hilfsmittel und Vorrichtungen zum Isolieren von Maschinen und die in verschiedenen Ländern üblichen Vorschriften und Messmethoden für die Isolierung besprochen.

Es muss anerkannt werden, dass die Verfasser es verstanden haben, das Buch äusserst lesenswert zu gestalten und dass sie die vielen, zum Teil sich selbst widersprechenden benutzten Unterlagen mit grossem Geschick gewählt und verarbeitet haben. Der wissenschaftliche Standpunkt kommt indessen zu kurz; man sucht vergeblich nach einer Beurteilung der elektrischen Bruchfestigkeit auf Grund der dielektrischen Beanspruchung. Es entspricht dies durchaus dem Charakter der von den Verfassern benutzten Unterlagen, die von Elektropraktikern herrühren, welche allgemein auf die theoretische Beurteilung der Dielektrika zu wenig Gewicht legen, wie denn auch andererseits bis anhin die Vertreter der theoretischen Forschung die die Praxis namentlich interessierenden Gesetze der elektrischen Bruchfestigkeit noch unzureichend in den Bereich der Untersuchung zogen.

Die Ausstattung des Werks durch die Verlagsbuchhandlung ist, wie bei ihr üblich, sorgfältig und gediegen.

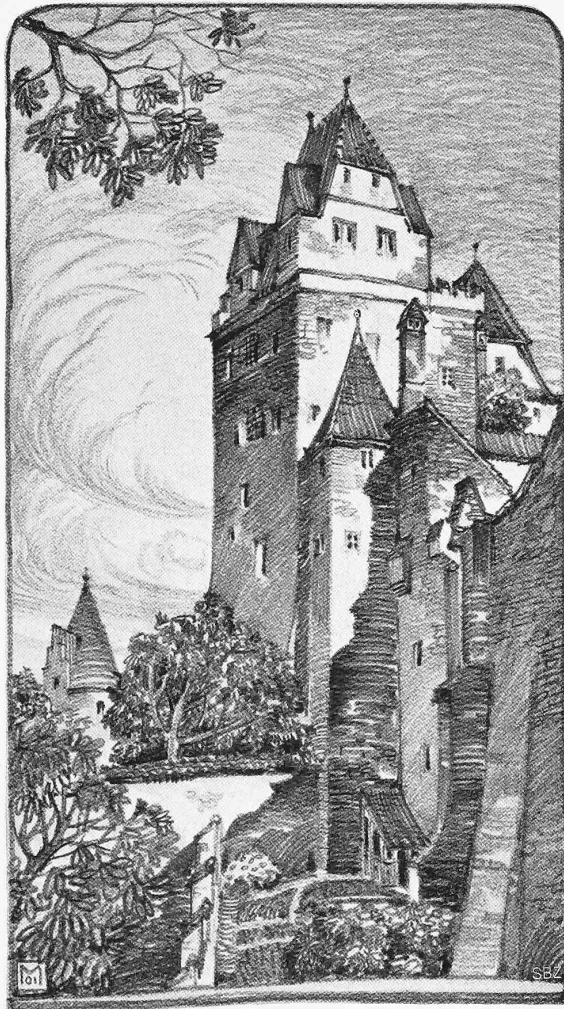
W. K.

**British Competitions in Architecture.** Herausgegeben von Alex Koch, Architekt in London. Jährlich 12 Hefte (je 32 Seiten, Format 20/30 cm). Für Abnehmer des ganzen Jahrgangs jährlich 16,20 M. Einzelpreis des Heftes 2 M.

Die englischen Konkurrenzen, die nach dem Vorbilde der «Deutschen Konkurrenzen» das reiche künstlerische Material der englischen Wettbewerbe einem grösseren Publikum bekannt machen wollen, erscheinen monatlich in trefflich ausgestatteten Heften und enthalten neben den hervorragendsten Arbeiten des betreffenden Wettbewerbs auch dessen Bedingungen. Die bis jetzt erschienenen fünf Hefte, welche die *Lambeth Municipal Buildings*, die *Wesleyan Memorial Hall* für Westminster, die *Islington Central Library*, die *Parish Church* für Epsom und die *Mitchell Library* für Glasgow enthalten, lassen erkennen, dass das Unternehmen geeignet erscheint, auch unsere Fachkreise aufs lebhafteste zu interessieren, zumal ja die berechtigte Anerkennung der künstlerischen Arbeiten englischer Architekten auch in der Schweiz weitverbreitet ist. Wir geben als Abbildungsproben auf den Seiten 194, 195, 196 und 197 dieser Nummer zunächst aus Heft 4 die Darstellung der Variante des Entwurfs der Architekten *Nicholson & Corlette* zur Pfarrkirche in Epsom und dann aus Heft 2 ein Schaubild und zwei Grundrisse des Projekts der Architekten *C. E. Mallowes & A. W. S. Cross* in London für die Wesleyan Methodist Hall in Westminster.

**Graphische Darstellungen der schweizerischen hydrometrischen Beobachtungen** und der Luft-Temperaturen und Niederschlags-Höhen für das Jahr 1903. Herausgegeben von der hydrometrischen Abteilung des eidgenössischen Oberbauinspektorates. Bern. 1904.

In der gewohnten gediegenen Ausstattung erscheint der neue, sorgfältig bearbeitete Band, aus dessen übersichtlichem statistischen Inhalt wir hier nur anführen wollen, dass die Anzahl der Pegelstationen im Laufe des Jahres 1903 von 307 auf 321 angestiegen ist. Von 304 Stationen wurden die Beobachtungen der Wasserstandshöhen auf 32 Tafeln graphisch dargestellt. Auf zwei Tafeln sehen wir die Temperaturkurven von 24 meteorologischen Stationen und auf 10 weiteren Tafeln die Niederschlagshöhen von 80 Regenmessstationen aufgezeichnet. Sämtliche Pegelstationen, die meteorologischen und die Regenmessstationen finden sich mit ihren Beobachtern in einer Tabelle zusammengestellt.



Von der Burg Trausnitz bei Landshut in Bayern.

Bleistiftzeichnungen von Architekt *Arthur Meyerhofer* in Zürich.

Seite / page

200 (3)

leer / vide /  
blank

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

**Die zweckmässigste Betriebskraft.** I. Teil: Die mit Dampf betriebenen Motoren, nebst 22 Tabellen über ihre Anschaffungs- und Betriebskosten. Mit 14 Abbildungen. 1904. II. Teil: Verschiedene Motoren, nebst 22 Tabellen über ihre Anschaffungs- und Betriebskosten. Mit 29 Abbildungen. 1905. Von *Friedrich Barth*, Oberingenieur in Nürnberg. Sammlung Götschen. Leipzig; G. J. Götschensche Verlagshandlung. Preis jeden Teiles geb. 80 Pfg.

**Was kann die Elektrizität zur Entwicklung der kleinern und mittlern Städte beitragen?** Vortrag, gehalten im Rheinischen Städtebund am 9. Dezember 1905 von *R. Rinkel*, Ingenieur, Professor an der Handels-Hochschule in Cöln. Berlin, 1906. Polytechnische Buchhandlung A. Seydel, Mohrenstrasse 9. Preis geb. 60 Pfg.

**Die Gleichstrommaschine** von *C. Kinsbrunner*, Ingenieur und Dozent für Elektrotechnik an der Municipal School of Technology in Manchester. Mit 78 Figuren. Sammlung Götschen. Leipzig, G. J. Götschensche Verlagshandlung. 1905. Preis geb. 80 Pfg.

**Ueber die Entwicklungsmöglichkeiten des Induktionsmotors für Einphasen-Wechselstrom.** Von Dr.-Ingenieur *R. von Koch*. Mit 49 in den Text gedruckten Abbildungen. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1905. Preis geb. 2,60 M.

**Kurzer Leitfaden der Elektrotechnik** für Unterricht und Praxis in allgemein verständlicher Darstellung. Von *Rudolf Krause*, Ingenieur. Mit 180 in den Text gedruckten Figuren. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1905. Preis geb. 4 M.

**Studio di un Canale navigabile fra Taranto e Brindisi** con la esposizione di alcune delle linee di navigazione più importanti che si sono costruite e progettate. Von Ingenieur *Luigi de Martino*. Roma. Tipografia Editrice «Roma» Via del Teatro Valle, 63. 1905. Preis geb. 5 L.

**Der Eisenbetonbau.** Ein Leitfaden für Baugewerkschulen und Baugewerkmeister von *C. Kersten*, Bauingenieur und Kgl. Baugewerkschullehrer. Mit 100 Textabbildungen. Berlin 1906. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geb. 3 M.

**Die Gefahren der Elektrizität im Bergwerksbetriebe.** Von Bergassessor *Baum*. 1904. Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 3 M.

**Abaque logarithmique pour le calcul des conduites d'eau sous pression.** Par *A. van Muyden*, ingénieur civil. V. édition revue et corrigée. 1905. F. Rouge et Cie., éditeurs à Lausanne.

**Moderne Decken und Gewölbe.** Sammlung mustergültiger Ausführungen. Bearbeitet von *E. Skriba*, Architekt. Berlin. 1906. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis in Mappe 8 M.

**Der praktische Lohnrechner.** Handbuch für jede Lohnberechnung. Von *G. Schuchardt*. Berlin. W. Verlag von M. Krayn. 1905. Preis geb. 2 M.

**Lackschrift.** Von *O. Lippmann*. Moderne Reklameschrift für den Kaufmann und Geschäftsinhaber. Preis geb. 0,75 M.

## Korrespondenz.

### Zum Lauener-Kurhaus-Projekt.

Wir erhalten im Anschluss an die von uns Seite 177 d. Bds. veröffentlichte Korrespondenz eine Zuschrift aus Fachkreisen, die wir, um auch andere Auffassung nochmal zum Worte kommen zu lassen, hiermit abdrucken, immerhin mit der Erklärung, dass wir damit die Angelegenheit für uns als erledigt erachten. Wir hatten s. Z. das im Auftrag der bernischen Vereinigung für Heimatschutz ausgearbeitete Projekt des Herrn Indermühle nur als interessanten Vorschlag und charakteristische Ergänzung der von uns wiedergegebenen prämierten Wettbewerbsentwürfe veröffentlicht und sind der Ueberzeugung, dass der Architekt selbst am allerwenigsten den Entwurf für mehr hält als für die durchaus noch nicht völlig formvollendete Verkörperung eines Gedankens, der aber an und für sich gewiss Anerkennung verdient. Die uns zugewandene Zuschrift lautet:

*Gehrter Herr Redakteur!*

Gestatten Sie einem langjährigen Abonnenten Ihrer Zeitschrift, auch ein paar Worte über die in jeder Beziehung wichtige Frage zu äussern, ob und in wie weit es gerechtfertigt erscheint, das oben genannte Projekt unter die Fittige der Heimatschutz-Vereinigung zu nehmen.

Vor allem möchte ich das in dem Projekt zum Ausdruck kommende Bestreben, grosse und hohe, viereckige Hotelkästen durch niedrige, abwechslungsreich gegliederte Gruppenbauten zu ersetzen, als für viele Fälle höchst empfehlenswert, vom ästhetischen Standpunkte aus sehr begrüssen. Lauenen kenne ich nicht und ich weiss daher nicht, ob eine solche Lösung hier angezeigt ist. Aber wohl bei vielen Hotelbauten im Berner

Oberlande erdrücken die grossen Massen die anliegenden heimeligen Dörfer und freundlichen Bauernhäuser und wo noch kastenartige Formen dazu kommen, wie es leider meistens der Fall ist, werden die Reize der landschaftlichen Umgebung auf unverantwortliche Weise zerstört.

Immerhin sind grosse und hohe Bauten auch auf dem Lande durchaus nicht immer zu verurteilen. Es gibt Lagen, in denen sie die Schönheit der Landschaft noch erhöhen können. Die Hauptbedingung ist dabei die richtige Berücksichtigung der ganzen Umgebung und die daraus abzuleitende passende Gestaltung der grossen Umrisssformen.

Auf die innere Grundriss-Disposition des Projektes, welche nichts neues bietet als eine Anzahl Schlafzimmer, die sich gegenseitig in unangenehmer Weise kontrollieren, will ich hier nicht eintreten. Es hat dieselbe mit dem Heimatschutz nichts zu tun.

Eine andere Frage betrifft dagegen den im Projekte gewählten Stil der Fassaden. Da scheint doch in dem, in der Bauzeitung vom 24. März enthaltenen Referate über die Sitzung des bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, die Behauptung: «Man sieht in diesen Formen eher einen nicht heimatlichen, fremden Einfluss», den Nagel auf den Kopf getroffen zu haben. Sie wird durch die in der Nummer vom 7. April erschienene Einsendung des sogenannten «Aemmitauer-Puurs» in keiner Weise widerlegt. Seine Bemerkungen sind die reinsten Luftkriege. Niemand hat gesagt, dass steile Dächer nicht in unser Gelände passen. Wohl aber sind die starren und steifen Satteldächer mit den nackten Spitzgiebeln, wie sie im Projekte dargestellt sind, unserem Bernerlande wirklich ganz fremd. Nur die sehr flachen Dächer der Oberländer Häuser zeigen freie Giebel bis unter die First, was sich bei denselben vorzüglich ausnimmt. In Gegenden aber, wo die Dächer steiler erstellt werden (wie im Emmenthal, Mittelland usw.) haben letztere ausnahmslos abgewalmte Giebel.

Was aber das eigentliche Charakteristikum und die hervorragende Schönheit der Berner Bauernhäuser (und sogar auch der alten Berner Stadthäuser) ausmacht, das sind die grossen Ausladungen der Dächer, sowohl beim eigentlichen sogenannten Oberländer-, wie beim Emmenthaler-, Mittelländer- und Simmenthaler-Haus. Diese grossen Dachausladungen, die Dachvorscherme, haben vor allem einen eminent praktischen Zweck. Sie schützen die Fassadenmauern und -Wände, die Fenster und die Lauben vor den Unbilden der Witterung und geben den Häusern den herrlichen Eindruck der Ruhe, des Wohlseins und Geborgenseins. Das sind Dächer in des Wortes bester Bedeutung. Und nun vergleiche man damit die Dächer des Projektes, die hart an der Fassadenmauer abgeschnitten sind, keine Spur von Vordach bilden und die Fassaden mit ihren Fenstern schutzlos den Witterungseinflüssen preisgeben. Im ganzen engern und weitem Oberlande, im Emmenthal und Mittelland kann man herumgehen, nirgends wird man bei echten Bauernhäusern solche, in keiner Weise ihrem Zwecke entsprechende, unschöne Dächer, solche nackte, unfreundliche Giebel finden. Deshalb hätte der sogenannte Aemmitauer, welcher die ganze Gilde der Architekten mit Haut und Haar verschlingen möchte, gewiss besser getan, sich vor der Ausleerung seiner Weisheit die heimatlichen Bauernhäuser etwas anzusehen.

Doch genug. Loben wir noch einmal gebührend die gute Hauptidee, die in dem Projekte liegt, nämlich Versuche zu machen, ob nicht in Zukunft in vielen Fällen, statt hoher viereckiger Hotelkolosse, gefälligere, niedrigere Gruppenbauten erstellt werden könnten. Wenn das Bestreben von Erfolg begleitet würde, so dürfte es für viele Gegenden, namentlich unsers Oberlandes, ein wahres Glück sein.

Versuche man aber auch diese Bauten mit den eben so schönen, wie zweckmässigen heimatlichen Bauweisen in Einklang zu bringen, dann erst wird es berechtigt sein, dass die Heimatschutz-Vereinigung diese Bestrebungen mit Wärme unterstützt.

— r.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Protokoll der XI. ausserordentlichen und Schlussitzung im Winterhalbjahr 1905/1906.

Mittwoch den 28. März, abends 8 Uhr, auf der «Schmiedstube».

An Stelle des wegen Abwesenheit verhinderten Präsidenten, Herrn Prof. Hilgard, führt Hr. Strassenbahndirektor *A. Bertschinger* den Vorsitz. Anwesend sind 55 Mitglieder und Gäste.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und genehmigt. Da keine weiteren geschäftlichen Traktanden vorliegen, erteilt der Vorsitzende das Wort Herrn Ingenieur *X. Imfeld* zu einem Vortrag über: «Das Stereorama als Mittel zur Darstellung einer Ballonfahrt». An Hand zahlreicher

federn einzuwirken hat. Um ein sicheres Funktionieren der Einrichtung auch bei Fahrzeugen mit grossen Radständen zu gewährleisten, werden zwei solcher Schienen, für jeden Strang eine, angeordnet und zwar so, dass sich dieselben entsprechend übergreifen.

Das Sperrfeld (vom Südbahnwerk „Auslöseblock“ genannt) steht mit einem unmittelbar daneben angeordneten Signalblock mit einer Doppeldruckstange in Verbindung. Die Sperrstange des Signalblockfeldes besitzt mit der Semaphor-Windenkurbel die bekannte mechanische Abhängigkeit, durch welche die Kurbel nur auf „Frei“ gestellt werden kann, wenn das Signalblockfeld sich auch in der Freilage befindet. In geblocktem Zustande verhindert die bekannte Sicherheitsklinke das Niederdrücken der gekuppelten Druckstangen. Abbildung 11 stellt eine Blockstation (zweifeldriges System) dar, die mit dem eben beschriebenen Sperrfeld und Schienenkontakt ausgerüstet ist; es sind nur die Teile für die Fahrtrichtung  $\rightarrow$  eingezeichnet, sowie die Vorläutetasten und Wecker weglassen.

Es sei ein Zug angemeldet. Die Semaphorkurbel  $K$  wird auf „Frei“ gestellt und dadurch der Hilfskontakt  $k$  geschlossen. Der Zug passiert die Blockstation und befährt die Druckschiene  $Dr. Sch.$ , die drei Kontaktfedern  $a b c$  senken sich und der Strom der Batterie  $B$  zirkuliert wie folgt: + Pol, Rechen des Sperrfeldes  $AV$ , obere Schneide, Hebel 5, obere Spule  $AV$ , Spulennitte, Hebel 6, Kontakt  $k$  an der Semaphorkurbel,  $Dr. Sch. c, a$ , — Pol  $B$ . Der Anker von  $AV$  oszilliert, wodurch der Strom die untere Spule passiert u. s. f. Sobald der Rechen die Hälfte seines Weges durchlaufen hat, hat sich die Verschlussstange  $h$  soweit gehoben, dass die Kontakthebel 6 und 7 emporgehen, der Rechen hält in seiner Drehung inne und das Fenster erscheint halb schwarz, halb weiss geblendet. Diese Lage dauert so lange an, als der Zug bzw. seine rasch aufeinander folgenden Achsen das Pedal betätigen; hat die letzte Achse die Druckschiene verlassen, so nehmen die drei Federn  $a b c$  die Ruhelage ein und es erfolgt ein neuer Stromschluss:

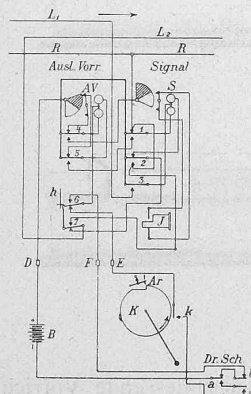


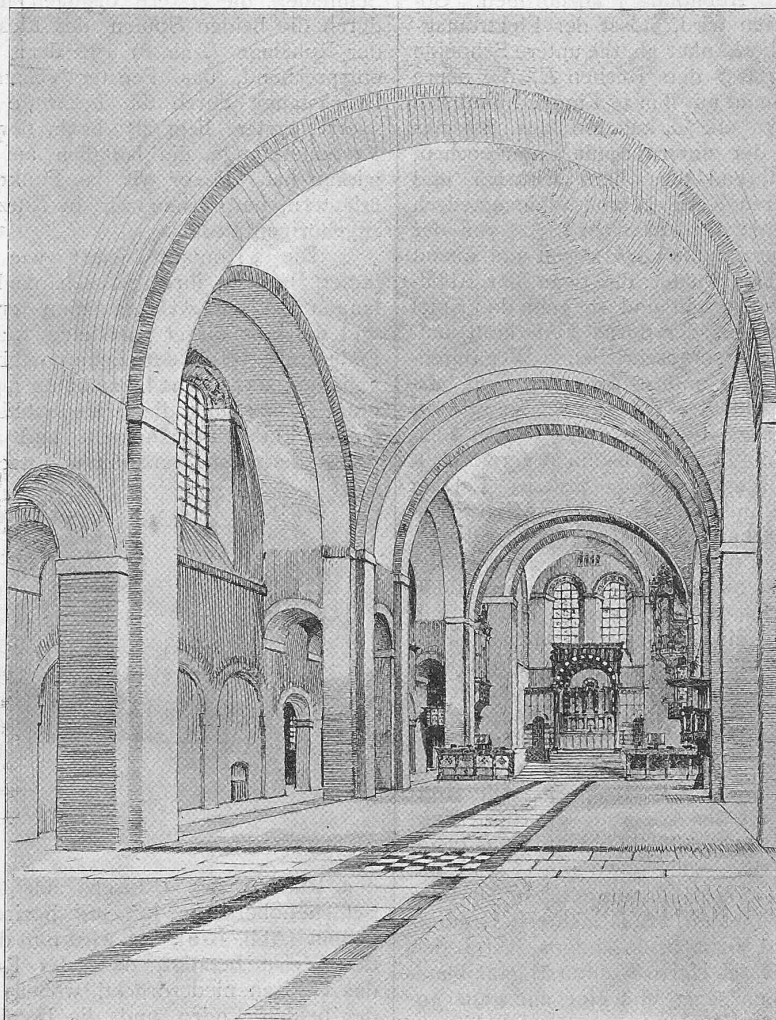
Abb. 11.

Druckschiene verlassen, so nehmen die drei Federn  $a b c$  die Ruhelage ein und es erfolgt ein neuer Stromschluss:

$B, +$ , Rechen, über 4, 5 abwechselnd obere und untere Spule, Spulennitte, 6,  $Dr. Sch., h, a$  — Pol  $B$ . Der Rechen steigt nun ganz empor, das Fenster wird weiss geblendet. Die Semaphorkurbel wird nun auf Halt gestellt, und der Block bedient. Stromlauf: Induktor, obere und untere Feder, Rechen  $S$ , Hebel 4, beide Spulen  $AV$  hintereinander, Hebel 5, Hebel 1, untere Spule  $S$ , Mitte, Hebel 3,  $L_1$ , rückwärtsliegende

Aus „British Competitions in Architecture“.

Variante zu einem Entwurf für die Pfarrkirche in Epsom. — Arch. Nicholson & Corlette.



Blick in das Innere der Kirche gegen den Chor.

Blockstation (die frei wird), Rückleitung  $R$ , Induktorkörper. Das Fenster des Signalblocks wird rot, das des Sperrblocks schwarz geblendet und die nach dem Loslassen der Druckstange einschnappende Sicherheitsklinke  $S$  (Abb. 8) legt die Einrichtung fest und verhindert ein wiederholtes Drücken. Wird später unsere Station von der vorwärtsliegenden deblockiert, so geht die Verschlussstange des Signalblocks in die Höhe und die Semaphorkurbel kann wieder bewegt werden. Wie sich aus der nähern Betrachtung des eben geschilderten

Stromlaufes ergibt, wirkt bei der zu blockierenden Einrichtung nur je eine Spule (bzw. in Wirklichkeit die Hälfte der gesamten Drahtwicklung), bei der freiwerdenden dagegen beide Spulen; man erreicht auf diese Weise, dank der stärkeren Erregung der „Sendermagnet-Steuerung“ eine grössere Sicherheit für das korrekte Aroceiten.<sup>11</sup>

(Schluss folgt.)

Verordnung betreffend Bau und Betrieb der Schweizerischen Nebenbahnen.

(Vom 10. März 1906).

Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 bestimmt, dass der Bundesrat den Nebenbahnen sowohl für die Bauausführung und den Betrieb diejenige Einfachheit gestatten werde, welche ihrer Eigenart und Zweckbestimmung entspricht, als auch dass er ihnen bezüglich der Bestimmungen über die „Arbeitszeit bei den Transportanstalten“ Erleichterungen gewähren werde. Ueber die Anwendung des Arbeitsgesetzes hat der Bundesrat bereits am 13. Mai 1902 eine besondere Vollziehungsverordnung erlassen, in der die den Nebenbahnen einzuräumenden Erleichterungen festgelegt worden sind.

Hinsichtlich von Bau und Betrieb der Nebenbahnen bestimmt das vorerwähnte Gesetz, dass der Bundesrat nach Anhörung der Vertreter der betreffenden Bahnen besondere Vorschriften erlassen werde für die normal- und schmalspurigen Nebenbahnen und die Strassenbahnen mit mecha-

nischem Betrieb zur Bedienung des Lokalverkehrs, für die Bergbahnen, die nur während der Sommermonate betrieben werden, sowie für die Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen und für die Tramways.

Nach Durchführung der notwendigen Vorarbeiten lud das Eisenbahndepartement am 16. Februar 1901 sämtliche

reglemente für normal- und für schmalspurige Nebenbahnen von den Bahnverwaltungen aufzustellen und vom Bundesrat zu genehmigen, ebenso — soweit erforderlich — besondere Reglemente für die Spezialbahnen, und es seien ferner diejenigen Nebenbahnen, die Teile von Hauptbahnen bilden, den Betriebsreglementen der Hauptbahn zu unterwerfen.

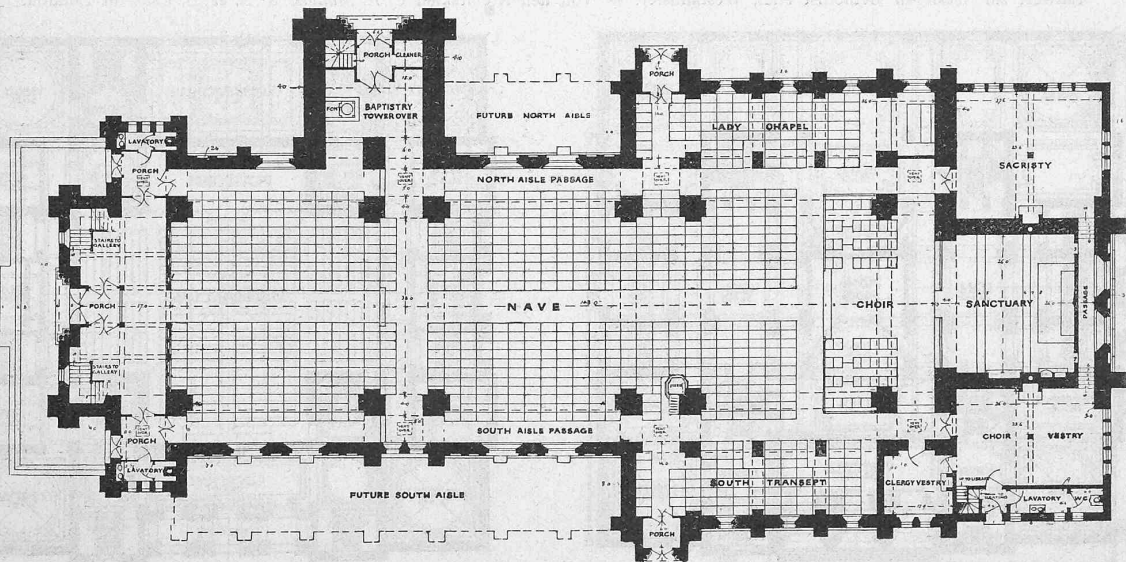
Aus: „British Competitions  
in Architecture.“

Verlag von Alex. Koch in London.

Variante zu einem Entwurf für  
die Pfarrkirche in Epsom von  
Nicholson & Corlette, Architekten.



Schaubild der Kirche.



Grundriss. — Masstab 1 : 400. — 5 4 3 2 1 0 5 10 15 m

schweizerische Eisenbahnverwaltungen zum Studium der Frage ein. Das bezügliche Kreisschreiben ging von der Ansicht aus, es seien leitende Grundsätze *über den Bau* nur für die Gruppen der normalspurigen und der schmalspurigen Nebenbahnen mit Damflokomotivbetrieb aufzustellen, die übrigen Nebenbahnen aber wie bisher von Fall zu Fall zu behandeln; *über den Betrieb* seien besondere Fahrdienst-

Die weitere Bearbeitung der Materie führte jedoch schliesslich nach mancherlei Versuchen zu der Erkenntnis, dass es einfacher und der Förderung der ganzen Angelegenheit günstiger sei, alle Kategorien von Nebenbahnen in eine *einzig* Verordnung zu vereinigen.

Der Entwurf zu dieser wurde vom Eisenbahndepartement unter tunlichster Berücksichtigung der von den

Eisenbahnverbänden sowie von einzelnen Bahnverwaltungen geltend gemachten Verlangen und nach wiederholten eingehenden Besprechungen derselben aufgestellt und darin bezüglich der Gültigkeit der einzelnen Bestimmungen zwischen den verschiedenen Kategorien von Bahnen wohl unterschieden. Allgemein verbindliche Bestimmungen sind so

„Der bereinigte Entwurf musste“, wie das Eisenbahndepartement bei Vorlage seiner Arbeit an den Bundesrat hervorhebt, „durch seinen weiter umfassenden Geltungsbereich und die vielen wichtigen Einzelheiten, die er einschliesst, notwendig eine grössere Ausdehnung erhalten, als sie eine, beispielsweise nur für Dampflokomotivbahnen bestimmte

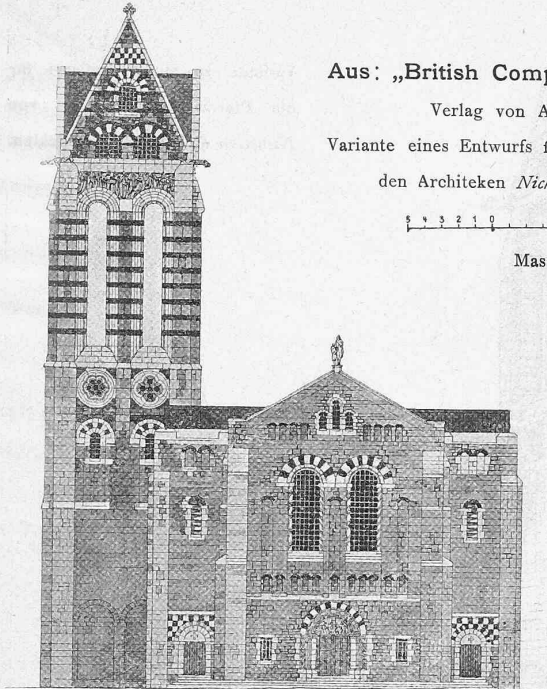
Aus: „British Competitions in Architecture“.

Verlag von Alex. Koch in London.

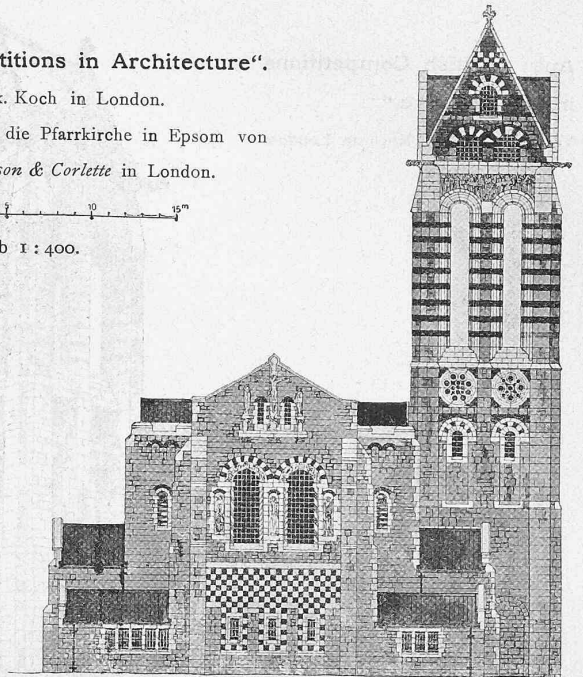
Variante eines Entwurfs für die Pfarrkirche in Epsom von den Architekten *Nicholson & Corlette* in London.



Masstab 1 : 400.



Geometrische Ansicht der Vorderfassade.

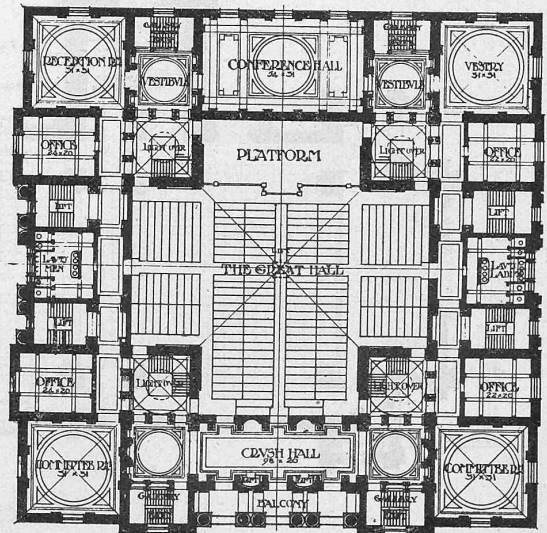
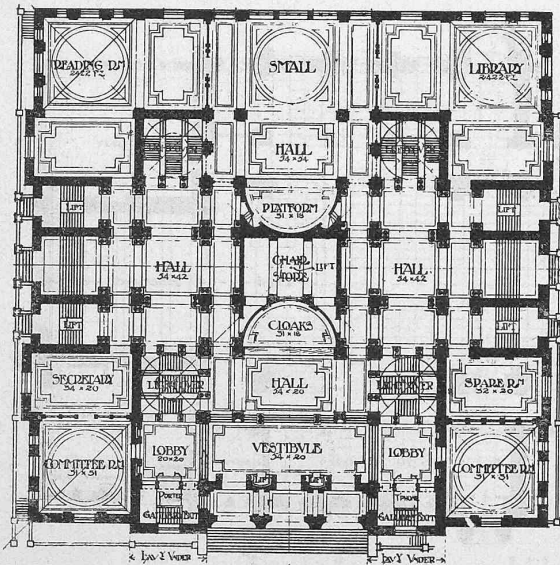


Geometrische Ansicht der Rückfassade.

gefasst, wie sie auch mit Rücksicht auf die Trambahnen gefasst sein müssen. Nur für einzelne Kategorien von Bahnen gültige Bestimmungen sind entweder unter besonderen Ueberschriften zusammengezogen, oder es sind ihnen einzeln oder gruppenweise Bemerkungen beigefügt, welche

Verordnung, wie die frühern Vorschläge der Nebenbahnen vorsahen, eingenommen hätte. Die Verordnung wäre auch einfacher geworden, wenn über den Bau der Hauptbahnen schon gesetzliche Bestimmungen vorliegen würden, von denen für die Nebenbahnen Ausnahmen oder Abänderungen

Entwurf zur Wesleyan Methodist Hall, Westminster. — Von den Architekten *C. E. Mallows & A. W. S. Cross* in London.



Grundriss vom Erdgeschoss — Masstab 1 : 700. — Grundriss vom Hauptgeschoss.

die Gültigkeit oder Nichtgültigkeit für gewisse Kategorien ausdrücken. Eine allgemeine Bemerkung im Art. 38 „Anwendung der Vorschriften“ gibt speziell mit bezug auf die Tramways ganz bestimmte Weisungen. Tatsächlich besteht also weder eine Unbestimmtheit, noch eine ungewollte Belastung einzelner Bahnen.

bewilligt werden könnten. Da jedoch solche positive Regeln bisher nur für einzelne, besondere Gebiete bestanden, mussten sie hier neu aufgestellt werden. Es könnte dadurch sogar die Vorstellung erweckt werden, die neuen Vorschriften für Nebenbahnen enthielten weniger Erleichterungen als Erschwerungen gegenüber den Hauptbahnen.

Dass dem nicht so ist, folgt sofort aus der Vergleichung einzelner Vorschritten mit denjenigen Anforderungen, die für Hauptbahnen zurzeit zwar nirgends geschrieben stehen, aber praktisch gehandhabt werden. Es lehnen sich denn

Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit gewährt werden kann. Dass Eisenbahndepartement und Bundesrat schon in ihrer bisherigen Praxis mit Erfolg bestrebt waren, den besondern Verhältnissen jedes einzelnen Unternehmens in

### Aus: „British Competitions in Architecture“.

Verlag von Alex. Koch in London.

Entwurf für die Wesleyan Methodist Hall, Westminster, von den Architekten *C. W. Mallows & A. W. S. Cross* in London.

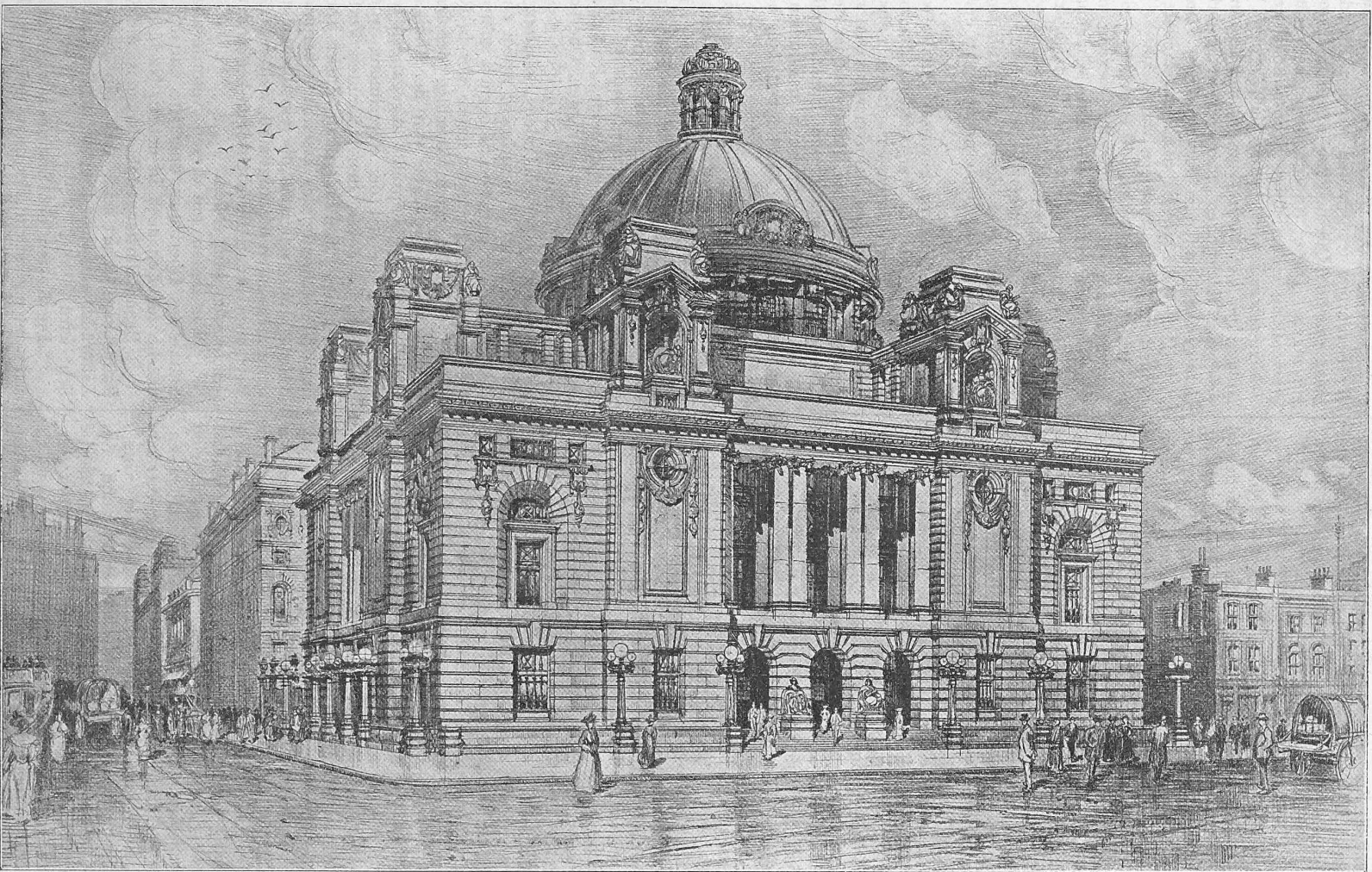


Schaubild des Gebäudes.

auch die neuen Vorschriften für Nebenbahnen an die seit Jahren bei hierseitigen Plangenehmigungen und Inspektionen befolgten Grundsätze an; sie verbürgen den Nebenbahnen diejenige Einfachheit, welche jeder nach ihrer Eigenart und Zweckbestimmung ohne zu grossen Nachteil für ihre

weitgehendem Masse Rechnung zu tragen, das beweist wohl am besten die Musterkarte unserer schweizerischen Nebenbahnen, wie man sie kaum in einem andern Lande trifft und unter denen sich manche befinden, die kaum einfacher gebaut und betrieben werden könnten.“