

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 25

## 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:** 12.02.2026

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

Im Berichtsjahre kam auch die Abänderung der Verordnung betreffend Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit der Bahnzüge der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1905 zur Behandlung. Es handelte sich dabei hauptsächlich um Aufnahme neuer Bestimmungen über die zulässige Achsenzahl von Wagengruppen, die am Schlusse eines mit durchgehender Bremse geführten Zuges mitgeführt werden dürfen, ohne an diese Bremse angeschlossen zu sein. Ferner wurde eine mässige Erhöhung der auf Gefällstrecken zugelassenen Fahrgeschwindigkeiten zugestanden, wobei ein Unterschied gemacht wurde zwischen Zügen, die nur mit der automatischen Bremse allein, und solchen, die mit der sogenannten Doppelbremse gefahren werden. Die neue Verordnung wurde am 17. Juli 1912 erlassen.

Bei den Privatbahnen wurde eine einheitliche Bezeichnung der Fahrzeuge nach der zulässigen Geschwindigkeit eingeführt.

Unter den Neuanschaffungen befinden sich keine neuen Bauarten. Der Bericht erwähnt nur, dass die Berninabahn eine zweite Schneeschleudermaschine beschafft und die Rhätische Bahn zwei Vorspann-Schneeschleudermaschinen bestellt haben. Im übrigen wird bezüglich näherer Angaben auf die vom Eisenbahndepartement jedes Jahr herausgegebene Rollmaterialstatistik verwiesen.

Mit Rauchverminderungs-Einrichtungen sind zurzeit ausgerüstet: 638 Lokomotiven = 42% sämtlicher Dampflokomotiven gegenüber 38,2% im Vorjahr.

Die Einführung der Dampfüberhitzung macht weitere Fortschritte. Auf Ende des Berichtjahres waren 190 Heissdampflokomotiven im Betriebe.

Ueber den Stand der Personenwagenbeleuchtung bei den normalspurigen Bahnen gibt nachfolgende Zusammenstellung Auskunft: Petroleumbeleuchtung 330 Wagen = 8,8% (9,9% im Vorjahr), Gasbeleuchtung 507 Wagen = 13,3% (14,0%), elektrische Beleuchtung 2964 Wagen = 77,9% (76,1%).

Im Berichtsjahre hat die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn zwei Dampfmotorwagen in Betrieb genommen; auch die Saignelégier-Glovelier-Bahn beabsichtigt die Beschaffung eines zweiten solchen Wagens. Zu den zwei Dampflokomotiven mit halbselbsttätigter Feuerung der Sensetalbahn sind keine weiteren hinzugekommen.

Auch im Berichtsjahre sind wieder Unfälle bei Trambahnen infolge ungenügender Adhäsion oder schlechter Bremswirkung vorgekommen. Wir haben die Bahnen neuerdings auf die Vorzüge der elektromagnetischen Schienenbremse aufmerksam gemacht. Die Ausrüstung der Motorwagen und Lokomotiven mit dieser Bremse macht erfreuliche Fortschritte; es sind heute damit ausgerüstet: 5 elektrische Schmalspurlokomotiven, 410 elektrische Schmalspurnotorwagen, 6 Schmalspuranhängewagen.

Was die mechanischen Schutzfangvorrichtungen an Strassenbahnwagen anbetrifft, so sind diese vielfach noch bedeutend verbessert bedürftig. Es sind verschiedene Unfälle mit tötelichem Ausgang vorgekommen, die sehr wahrscheinlich durch richtig gebaute selbsttätige Fangvorrichtungen hätten verhütet werden können."

### Miscellanea.

Der elektrische Hochofen bei Trollhättan, über den wir in Band LIX, Seite 164 nähere Angaben und Abbildungen veröffentlicht haben, ist nach einer Notiz von Professor B. Neumann in „Stahl und Eisen“ aus den Händen des „Jernkontoret“ in den Besitz eines schwedischen Eisenwerkes „Stromnäs Jernverks A. B.“ in Degerfors übergegangen und wird nunmehr rein geschäftlich betrieben und zwar zur Herstellung eines Qualitäts-Holzkohleneisens für Martinzwecke. Aus Betriebsergebnissen, die für das letzte Quartal von 1912 veröffentlicht wurden, ist zu entnehmen, dass es gelungen ist, den Ofen mit höherer Belastung zu betreiben und daher stärker auszunutzen, als bisher und auch gemäss den von uns auf Seite 165 von Band LIX veröffentlichten Angaben. Wir lassen hier die wichtigsten Daten für das letzte Quartal 1912 folgen und fügen in Klammern diejenigen Daten bei, die wir in unserer Veröffentlichung von Band LIX als neueste Werte mitteilten:

Mittlere Belastung 1833 (1357) kw,  
Roheisen pro kw und Jahr 4,22 (5,5) t,  
Energie pro t Roheisen 2076 (1736) kwsd,  
Holzkohle pro t Roheisen 398 (336) kg.

Die günstigsten Werte für den Energieverbrauch und Kohlenverbrauch gemäss unserer früheren Mitteilung konnten nur während

kürzern Betriebsdauern aufrecht erhalten bleiben. Verglichen mit mindestens ebenso langen Betriebszeiten der früheren Periode zeigt sich aber auch ein ständiges Abnehmen der Energie von 2391 auf 2076 kwsd, der Holzkohle von 418 auf 398 kg und der Elektroden von 9,7 auf 2,8 kg pro t Roheisen.

**Der Verband der Studierenden der Eidg. Technischen Hochschule** begeht am 27. und 28. Juni 1913 die Feier seines fünfzigjährigen Bestehens, zu der der Delegierten-Konvent der Eidg. Technischen Hochschule alle ältern Kommilitonen einlädt. Der Ausschuss der Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule hat beschlossen, namens der Gesellschaft an der Feier offiziell teilzunehmen und namentlich die in Zürich und Umgebung wohnenden Mitglieder einzuladen, sich bei dem Feste der Studierenden ebenfalls zahlreich einzufinden.

Am Freitag den 27. Juni soll dieses morgens 9 $\frac{1}{2}$  Uhr eingeleitet werden mit einem Festzug vom Utoquai zur Technischen Hochschule. Auf der Terrasse daselbst findet die feierliche Uebergabe der neuen Verbandsfahne statt, an die auch von Seite der G. e. P. ein Beitrag geleistet worden ist. Um 12 $\frac{1}{2}$  Uhr beginnt das Bankett der Gäste und Kommitierten im Tonhalle-Pavillon; für den Abend ist auf 8 $\frac{1}{2}$  Uhr im gleichen Lokal der Jubiläumskommers angesetzt. Den zweiten Festtag, Samstag den 28. Juni, eröffnet ein Frühschoppen um 10 $\frac{1}{2}$  Uhr auf dem Bauschänzli. An diesen reiht sich um 1 Uhr eine Seefahrt mit Damen nach der Au; von hier abends 6 Uhr Rundfahrt auf dem See nach Männedorf. Daselbst im „Wilden Mann“ Bankett und Ball. Ankunft des Schiffes in Zürich etwa 1 Uhr Nachts.

**Eidg. Technische Hochschule.** An der Architektenabteilung der Eidg. Technischen Hochschule bestehen zwei Stiftungen, der Füssli-Stipendienfonds (20000 Fr.) und die Friedrich-Stiftung (50000 Fr.), aus deren Erträgnissen ehemaligen Studierenden Reise-Stipendien gewährt werden können.

Das Regulativ für den Füssli-Fonds bestimmt, dass alle zwei Jahre an einen jungen Architekten schweizerischer Nationalität, der das Diplom der Eidg. Technischen Hochschule besitzt, ein Stipendium für Studienreisen (vorzugsweise nach Italien) verliehen werden kann.

Nach dem Regulativ für die Friedrich-Stiftung werden jährlich aus den Zinsen solchen ehemaligen Studierenden der Architekten-schule Reise-Stipendien gewährt, die entweder das Diplom besitzen oder sich durch besondere Begabung auszeichnen.

Die Regulative sind bei der Kanzlei des Schweizerischen Schulrates erhältlich. Gesuche sind jeweilen spätestens bis zum 15. Juli 1913 beim Vorstande der Architekten-schule einzureichen.

**Schweizerischer Bundesrat.** Zum Nachfolger des verstorbenen Bundesrat L. Perrier hat die Bundesversammlung am 12. Juni gewählt Ständerat Dr. F. L. Calonder von Trins (Graubünden). Am 7. Dezember 1863 in Schuls geboren, hat Calonder in Zürich, München, Bern und Paris Jura studiert und war in Chur seit 1901 als Rechtsanwalt tätig. Bereits im Jahre 1891 wurde er in den Grossen Rat des Kantons Graubünden gewählt und 1899 von diesem als Mitglied des Ständerates in die Bundesversammlung entsendet.

Bundesrat Calonder wird sein Amt am 21. Juli antreten und das Departement des Innern übernehmen; die übrige Besetzung der Departements wird, wie in Band LX, Seite 360 gemeldet, unverändert beibehalten.

Der Eifer und das Verständnis, die der neue Departementsvorsteher des Innern besonders auch für wirtschaftliche und Verkehrsfragen in seiner bisherigen politischen Laufbahn bekundet hat, berechtigen uns zu der Hoffnung, dass auch die seinem Ressort zugeteilte Eidg. Technische Hochschule in ihm einen überzeugten Förderer finden wird.

**Schweizerischer Techniker-Verband.** Programmgemäß<sup>1)</sup> hat die VIII. Generalversammlung des Schweizerischen Techniker-Verbandes in Chur und im Engadin vom 14. bis 16. Juni, begünstigt vom schönsten Wetter den besten Verlauf genommen. Die neuen Verbandsstatuten, deren wesentliche neue Bestimmungen wir schon auf Seite 235 dieses Bandes mitgeteilt hatten, wurden nach dem Antrag der Delegiertenversammlung einstimmig angenommen. Auf Antrag der Sektion Bern wurde beschlossen, sich an der Landesausstellung in Bern 1914 nicht zu beteiligen, da der Kostenaufwand in keinem Verhältnis zum Werte des Materials stehe, das ausgestellt werden könnte; eine wirksame Propaganda für den Verband wäre von einer Beteiligung an der Ausstellung kaum zu erwarten. Dagegen soll die nächste, IX. Generalversammlung 1914 in Bern statt-

<sup>1)</sup> Siehe Band LXI, Seiten 235 und 313.

finden. Als Präsident wurde Direktor *E. Grauer* in Biel gewählt und der Vorstand bestellt aus den Herren Direktor Grauer, Ingenieur *Burlet* in Bern, *E. Diebold* in Wettingen, Professor *Schnyder* in Burgdorf und Ingenieur *F. Lemaitre* in Genf.

**Schweizerische Binnenschiffahrt.** An der Generalversammlung des *Schweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhone-Rhein* nahmen am 15. Juni in Neuenburg etwa 250 Personen teil. In der Vormittagssitzung in der Aula der Universität wurden verschiedene Berichte angehört. Nachmittags begaben sich die Teilnehmer mit dem Dampfschiffe nach Biel und von dort in etwa 15 Motorbooten nach Solothurn. Die Wasserfahrt Neuenburg-Solothurn verlief aufs beste und brachte den Teilnehmern ausserordentlichen Genuss. In 15 grössern und kleinern Motorbooten, begleitet vom Pontonier-Verein und Ruderclub Solothurn, langte die kleine Flotte um 5 Uhr nachmittags bei der improvisierten Landungsstelle in Solothurn an, begrüsst von einer grossen Menschenmenge. Nach einem Zuge durch die Stadt fand im Konzertsaal ein Schlussbankett statt, wobei begeisterte Reden für die Fluss-Schiffahrts-Probleme gehalten wurden.

**Rhätische Bahn.** Die *Eröffnungsfeier der Strecke Bevers-Schuls* wird am 27., 28. und 29. Juni stattfinden. Die Rhätische Bahn empfängt ihre Gäste, die genötigt sind, bereits am 27. Juni ins Engadin zu kommen, im Grand-Hotel St. Moritz. Der Festzug verlässt Samaden am 28. Juni morgens um 8<sup>40</sup> Uhr, Bevers um 9<sup>08</sup> Uhr, um 12<sup>40</sup> Uhr in Schuls einzutreffen, woselbst das Bankett im Hotel Belvedere stattfindet. Am 29. Juni sind die Festteilnehmer Gäste des Kurortes Schuls-Tarasp-Vulpera, der an diesem Tag zu Ehren des Anlasses ein Engadiner Volksfest veranstaltet. Mit dem Zuge, der nachmittags um 3 Uhr Schuls-Tarasp verlässt, kann man mit den letzten Abendzügen noch St. Gallen und Zürich erreichen. — Die Betriebseröffnung der Strecke erfolgt wahrscheinlich am 1. Juli.

**Rückkauf der Jura-Neuenburgbahn.** Sowohl der Nationalrat wie auch der Ständerat haben in der Junisession dem Ankauf der Jura-Neuenburgbahn durch den Bund zugestimmt, womit der Uebergang dieser Linie an die Bundesbahnen perfekt geworden ist. Der verstorbenen Bundesrat Perrier hatte noch vor seiner Berufung in die Eidg. Exekutivbehörde als Regierungsrat des Kantons Neuenburg die Grundlagen zu diesem Ankauf mit dem Bund vereinbart.

**Schmalspurbahn Frutigen-Adelboden-Lenk.** Der Bundesrat beantragt die beiden Konzessionen Frutigen-Adelboden (vom Juni 1905) und Lenk-Adelboden (vom September 1907) unter gewissen Abänderungen der Konzessionsvorschriften in eine einzige Konzession zusammenzufassen; dabei wäre die in erstgenannter Konzession vorgesehene Zahnstangenstrecke auszuschalten und dafür das Maximalgefälle auf 70 % zu erhöhen.

**Berner Alpenbahn.** Die Direktion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon<sup>1)</sup> hat die *Eröffnungsfeier der Lötschbergbahn* nunmehr auf den 28. Juni festgesetzt und die Einladungen dazu erlassen. Die Betriebseröffnung der Linie findet am 1. Juli statt.

**Brienzseebahn.** Die Behandlung der Motion Michel betreffend die Spurfrage der Brienzseebahn (siehe Seite 297 dieses Bandes) ist auf Antrag des Bundesrates vom Nationalrat auf die nächste Session der Bundesversammlung verschoben worden.

## Nekrologie.

† **Paul Lindt.** Am 15. Juni 1913 starb in Baden-Baden infolge eines Automobilunfalls Architekt Paul Lindt von Bern, der mit der baulichen Entwicklung seiner Vaterstadt in engster Beziehung stand und ganz wesentlich an derselben mitgearbeitet hat.

Im Jahre 1859 zu Bern geboren, studierte er nach dem Besuch der Kantonsschule Bern von 1878 bis 1882 am Polytechnikum in Stuttgart. Nach weitern Studien und einem Aufenthalte in Paris kehrte Lindt nach Bern zurück, wo er 1885 bis 1866 auf dem Kantonsbauamt und 1889 bei Herrn Architekt Friedr. Schneider tätig war. In der Zwischenzeit arbeitete er auf eigene Rechnung für bernische Verwaltungen und Private. Im Jahre 1893 verband er sich mit seinem Freunde Hünerwadel und als dieser 1899 für einige Zeit von Bern wegzog, mit Architekt M. Hofmann, mit dem er bisher das Architekturbureau Lindt & Hofmann inne hatte.

Von den Bauten, die er als Bauleiter durchgeführt, erwähnen wir aus seiner ersten Periode in Verbindung mit Architekt Hüner-

<sup>1)</sup> Band LXI, Seiten 261, 285 und 313.

wadel die Wohnhäusergruppe Falkenburg, das Mobiliarversicherungsgebäude, die Buchdruckerei Stämpfli u. a. Von seinen Arbeiten nach 1899 als Teilhaber der Firma Lindt & Hofmann seien genannt: das Kurhaus Grimmialp, Arbeiterkolonie Ostermundigen, Zunfthaus Mittellöwen, Casino Bern<sup>1)</sup>, Hotel Gurnigel, dieses letztere in Verbindung mit Herrn Alb. Gerster unter der Firma Gerster, Lindt & Hofmann. Neben diesen grösseren Bauten sind in dieser Periode seines Schaffens eine ganze Anzahl Villen und Landhäuser in und außerhalb Berns entstanden. Die Vollendung zweier grösserer Bauwerke sollte er leider nicht mehr erleben dürfen; es sind dies das Bellevue-Palace-Hotel und das neue Gemeindespalast der Stadt Bern.

Als Mitglied der konservativen Partei hat Paul Lindt auch am politischen Leben seiner Heimatstadt regen Anteil genommen und seine Partei während mehreren Amtsperioden im Stadtrate vertreten. Ebenso hat er im Schosse verschiedener Kommissionen: Gesundheitskommission, Grundsteuerschatzungs-Kommission und als Brand-schätzer gewirkt. Während langer Jahre hat Lindt der Zunft zu Mittellöwen und deren Waisenkommission als Präsident vorgestanden und in Vormundschafts- und Armsachen dieser Zunft viel un-eigennützige Arbeit und wertvolle Dienste geleistet.

Sein gerader Charakter und seine persönlichen Eigenschaften haben Paul Lindt einen treuen Freundeskreis gesichert, der ihm stets ein liebvolles Andenken bewahren wird.

## Konkurrenz.

**Bebauungsplan für die Eierbrecht in Zürich** (Band LXI, Seite 64, 93 und 313). Am 16., 17. und 18. Juni hat in der Aula des Hirschengrabenschulhauses zu Zürich die Beurteilung der Wettbewerbsentwürfe durch das Preisgericht stattgefunden. Dieses hat einen I. Preis nicht erteilt, dagegen folgende Auszeichnungen zuerkannt:

- II. Preis (3400 Fr.) dem Entwurf „Salus publica“; Verfasser: *W. Schwagerl*, Architekt aus Zürich in Düsseldorf, und *Charles Béguelin*, Architekt in Bern.
- III. Preis ex æquo (2200 Fr.) dem Entwurf „Neus und Alts, Gott erhalten“; Verfasser: *J. Maurer-Ringger u. E. Hulftegger*, Architekten in Zürich.
- III. Preis ex æquo (2200 Fr.) dem Entwurf „Waser“; Verfasser: *Pfleghard & Häfeli*, Architekten, u. *Carl Jegher*, Ingenieur, sämtlich in Zürich.
- III. Preis ex æquo (2200 Fr.) dem Entwurf „Um oder über den Kapf zur Eierbrecht“; Verfasser: *Gebrüder Pfister* Architekten in Zürich.

Die öffentliche Planausstellung findet in der Aula des Hirschengrabenschulhauses statt von Freitag den 20. Juni bis und mit Montag den 30. Juni, je vormittags von 9 bis 12 Uhr und nachmittags von 1/2 bis 7 Uhr.<sup>2)</sup>

**Schulhaus auf dem Emmersberg in Schaffhausen.** Der Stadtrat von Schaffhausen eröffnet unter den seit mindestens Jahresfrist in Schaffhausen ansässigen und den übrigen in der Schweiz wohnhaften schaffhauserischen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Doppelrealsschulhaus auf dem Emmersberg mit Einreichungstermin zum 31. Oktober 1913. Als Preisrichter amten die Herren: *Hermann Schlatter*, Baureferent, Architekt *H. Bernoulli* in Basel, *Stadtbaumeister Fissler* in Zürich, Professor *E. Haug* in Schaffhausen und Architekt *Werner Pfister* in Zürich. Zur Erteilung von Preisen ist der Betrag von 8000 Fr. zur Verfügung gestellt. Die preisgekrönten Entwürfe werden Eigentum der Stadt. Der Stadtrat beabsichtigt dem Verfasser des vom Preisgericht empfohlenen Entwurfes die Ausführung des Baues zu übertragen, behält sich aber immerhin freie Hand vor. Im übrigen gelten die vom Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein aufgestellten „Grundsätze“.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:200, alle Grundrisse und Fassaden nebst erforderlichen Schnitten 1:200, ein Schaubild und eine summarische Kostenberechnung. Den Bewerbern wird mit dem Programm ein Lageplan 1:200 mit Höhenangaben verabfolgt.

**Katholische Kirche St. Fiden-Neudorf.** Bei einem engen Wettbewerb für den Neubau einer katholischen Kirche in St. Fiden-Neudorf, zu dem sieben Architekten eingeladen waren, amten als Preisrichter die Architekten *M. Müller*, *Stadtbaumeister*, St. Gallen,

<sup>1)</sup> Dargestellt in Band LV, Seiten 99 und 119.

<sup>2)</sup> Betriebs gemeinsamer Besichtigung durch den Zürcher Ing.- & Arch.-Verein siehe unter Vereinsnachrichten Seite 338.