Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **9/10 (1887)**

Heft 12

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Hülfe die entsprechenden Abflussmengen berechnet werden können, so eröffnet sich damit die Aussicht auf ein ungemein grosses Arbeitsfeld, dessen einigermassen genügende Bearbeitung den dafür bestimmten eidgenössischen Functionären allein auch jetzt noch nicht möglich ist, sondern die geeignete Mitwirkung von Seiten der Cantone nothwendig voraussetzt.

Schneeverwehungen in Deutschland. In der vom deutschen Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — im Monat December 1886 beförderten Züge und deren Verspätungen sind die Betriebsstörungen besonders aufgeführt, welche infolge der Schneeverwehungen auf den einzelnen Bahnen eingetreten sind. Danach sind auf sämmtlichen genannten Bahnen zusammen 2716 Züge ganz und 711 streckenweise ausgefallen, während ausserdem noch 2315 Anschlüsse versäumt wurden — ein Missstand, der seit dem Bestehen dieser Bahnen in auch nur annähernd ähnlichem Masse noch nicht vorgekommen ist. Auf der Weimar-Geraer Eisenbahn musste der Verkehr für die Zeit vom 21. bis 24. December theils ganz eingestellt, theils — auf der Linie Gera-Jena — auf einzelne Sonderzüge beschränkt worden, wodurch 111 Anschlüsse versäumt wurden. Die Landstriche, welche (ausserhalb Bayerns) von den Schneeverwehungen hauptsächlich heimgesucht wurden, werden ungefähr bezeichnet durch die Städte Strassburg i. E., Karlsruhe, Frankfurt a. M,, Erfurt, Nordhausen, Berlin — und Erfurt, Leipzig, Dresden, Breslau mit den angrenzenden und zwischenliegenden Gebieten. In nachstehender Uebersicht, die wir dem Centralblatt der Bauverwaltung entnehmen, ist die Vertheilung der Störungen auf die verschiedenen Bahnbezirke im einzelnen angegeben.

Nr.	Bezeichnung der Bahnbezirke	Zahl der ausgefallenen Züge: ganz	streckenweise	Anschluss-Versäumnisse
1.	K. Eisenbahn-Direction Erfurt	265	158	238
2.	Sächsische Staatseisenbahnen	1483	—	125
3.	Main-Neckarbahn	12	3	25
4.	Nordhausen-Erfurter Eisenbahn	43	12	164
5.	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn . .	62	65	98
6.	Elsass-Lothringische Eisenbahnen . . .	68	26	151
7.	Hessische Ludwigsbahn	215	84	69
8.	Badische Staatseisenbahnen	87	—	234
9.	K. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. .	186	155	70
10.	Oberhessische Bahnen	7	—	32
11.	K. Eisenbahn-Direction Berlin	145	85	202
12.	K. Eisenbahn-Direction Magdeburg . .	142	117	907
13.	K. Eisenbahn-Direction Breslau	1	6	—
	Zusammen . .	2716	711	2315

Zur Sprachreinigung. Für die beiden Fremdwörter: Perron und Coupé werden von Herrn Sarrazin folgende deutsche Ausdrücke in Vorschlag gebracht:

1. Für Perron: Bahnsteig, Bühne, Fahrbühne, Rampe, Flur, Bahnflur, Geleisgang, Geleissteig, Wartesteig, Platte, Plattform, Vorplatz, Halteplatz, Warteplatz, Fahrplatz, Zugplatz, Zügeplatz, Standplatz, Stand, Söller, Staden, Bahnstaden, Lände, Anlände, Bahnlände — zusammen 25 Benennungen.

2. Für Coupé: Abtheil, Abschlag, Verschlag, Schlag, Sperrschlag, Abtheilung, Abschnitt, Gelass, Fach, Wagenfach, Koje, Schott, Zelle, Fahrzelle, Wagenzelle, Raum, Sitzraum, Fahrraum, Querraum, Quertheil, Wagentheil, Fahrtheil, Fahrclasse, Verschliess — zusammen 24 Wörter.

Der Genannte empfiehlt, als am zutreffendsten, die Benennungen: Bahnsteig und Abtheil.

Necrologie.

† **Wilhelm Schmiedlin.** Ueber den am 7. dies an einem Hirnschlag verstorbenen Ingenieur *Wilhelm Schmiedlin-von der Mühll* sind uns von befreundeter Seite folgende Notizen zugestellt worden: Wilhelm Schmiedlin war am 3. November 1840 in Basel geboren. Er besuchte die dortigen Schulen und bildete sich an der von seinem vortrefflichen Vater, dem nachherigen Centralbahndirector Schmiedlin, geleiteten Gewerbeschule speciell für den technischen Beruf vor. Nach einer Lehrzeit im Baugeschäfte des Herrn Stehlin in Basel vollendete er seine theoretische Ausbildung am eidg. Polytechnikum in Zürich und an der Bauacademie zu Berlin; hierauf folgte eine Studienreise nach Paris und ein Aufenthalt im Norden Frankreichs. Im Jahre 1864 kehrte er wieder nach der Schweiz zurück wo er sich zuerst als Unternehmer eines Bauloses der Linie Zürich-Luzern beschäftigte und dann in Basel als Ingenieur der dortigen Wasserversorgungsgesellschaft unter der Oberleitung von Oberbaurath Moore die Fassung der Quellen bei Grelligen, den Bau des Reservoirs auf dem Bruderholz, die Zuleitung und die Ausführung des Röhrennetzes beaufsichtigte. Hierauf folgte eine Reihe von Arbeiten an denen sich Schmiedlin theils allein, theils in Verbindung mit Anderen als Unternehmer betheiligte und von welchen folgende erwähnt sein mögen: Wasserleitung der Stadt Lausanne 1867/68. Quaibrücke in Luzern 1869/70. Eisenbahnbrücke und Bahnhof Brugg 1874/75. Kunsthalle und Musiksaal in Basel (Maurer- und Zimmerarbeiten). Leider waren die meisten dieser Unternehmungen nicht von financiellem Erfolge begleitet, so dass sich Schmiedlin im Jahre 1877 vom bautechnischen Beruf ab und der ihm jederzeit lieb gewesenen militärischen Carriere zuwandte. Zum Oberstlieutenant avancirt übernahm er in jenem Jahre die Stelle eines Instructors des Genie. Rücksichten auf seine Familie bewogen ihn jedoch schon nach wenigen Jahren diese Stelle, die ihn zu längerer Abwesenheit von Hause nöthigte, wieder zu verlassen um im Sommer 1881 in die Betriebsverwaltung der Schweizerischen Centralbahn einzutreten. Inzwischen hatte seine frühere gute Gesundheit Störungen erlitten und er konnte sich von einer schweren Operation, der er sich im April 1885 unterziehen musste, nur langsam erholen. Ein Aufenthalt in Lugano im Winter 1885/86 brachte nur theilweise Besserung; doch konnte er bald wieder seine regelmässige Thätigkeit aufnehmen und dieselbe mit kurzen Unterbrechungen bis zum Vorabend seines Hinschiedes fortführen. — Eine grosse Erholung und Freude bereitete es ihm an Feiertagen im Sommer und Winter, grössere, oft anstrengende Fusstouren zu unternehmen, an die er von Jugend auf gewöhnt war. So machte er auch vorletzten Sonntag, scheinbar in gutem Wohlsein, einen grösseren Ausflug in die Umgebung Basels, von welchem er Abends wohlgemuth zurückkehrte. Wenige Schritte vor seiner Wohnung brach er, von einem Hirnschlag getroffen, plötzlich zusammeu und starb ohne das Bewusstsein wieder erlangt zu haben Montags früh 1 Uhr im Alter von 46 Jahren. Die Lücke, welche der so rasch und unerwartet Dahingeschiedene im Kreise seiner Familie und Freunde zurücklässt ist eine überaus schmerzliche. Seine Liebenswürdigkeit, Treue und Dienstfertigkeit, sein gerades, offenes Wesen hatten ihm viele warme Freunde erworben.

Concurrenzen.

Grabmal für Franz Liszt. Zu dieser in Bd. VIII, No. 20 erwähnten Preisbewerbung sind 52 Entwürfe eingesandt worden. Das aus den HH. Maler Jukowsky, Bürgermeister Muncker, Baurath Schlee, Architect Seidl und Dr. Tode bestehende Preisgericht hat den ersten Preis dem Entwurfe des Herrn *Professor Dollinger* in München und den zweiten demjenigen des Herrn Architecten *Bruno Schmitz* in Berlin zuerkannt.

* * *

Berichtigung. Auf Seite 71, l. No. Spalte 2, Zeile 16 und 17 von unten steht, dass in Pont St. Martin auf electrolytischem Wege in 2 Stunden 1000 *kg* Kupfer gewonnen werden, während es richtig heissen sollte in 24 Stunden. So steht es auch im Manuscript und im durchcorrigirten Abzug. Während des Druckes ist jedoch unglücklicher Weise die 4 herausgefallen. Es ist dies ein erneuter Beweis dafür, dass auch bei der gewissenhaftesten Correctur Druckfehler nie ganz vermieden werden können.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Züricher Ingenieur- und Architecten-Verein.

Referat über die Sitzung vom 2. März 1887.

Vorsitz: Prof. Ritter. 45 Anwesende, worunter als Gäste die HH. Professoren *Geiser* und *Rebstein*, sowie mehrere Mitglieder der G. e. P., welche vom Präsidenten zu dieser Sitzung eingeladen worden waren. Herr Baumeister *Ferd. Meili* in Wollishofen zeigt seinen Austritt aus dem Verein an. Bezüglich der Vorträge vide No. 11 d. B.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittelung.

On cherche un ingénieur chef d'études pour un atelier de construction de ponts, charpentes et de matériel de tramways (Waggons). (477)

Auskunft ertheilt Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.