

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 13

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.

In einer nachfolgenden Rechnung führt Dr. Engel dann aus, dass bei Anwendung dieser Sätze und Zonen im Jahre 1887 auf den deutschen Eisenbahnen keine Mindereinnahmen erzielt worden wären. Der Vortragende ist jedoch nicht dieser Ansicht, sondern er stellt dieser Rechnung eine andere gegenüber, nach welcher sich bei der Annahme der Engel'schen Ansätze ein Ausfall von nicht weniger als 95 $\frac{1}{4}$  Millionen Mark oder 118 Millionen Franken ergeben hätte. Der Unterschied zwischen den beiden Berechnungen erklärt sich daraus, dass Dr. Engel nach der Ansicht des Vortragenden die Zahl der Reisenden des Fernverkehrs um das Drei- oder Vierfache, vielleicht auch um das Fünffache zu hoch angenommen hat.

Es kann nun freilich entgegnet werden, dass die befürchtete Mindereinnahme durch eine entsprechende Zunahme des Fernverkehrs in Folge der herabgesetzten Fahrpreise ausgeglichen werde. Aber wenn auch zugestanden werden muss, dass jetzt durchschnittlich nur ein Viertel der Plätze benutzt wird, so werden bei einer stärkeren Ausnutzung der Plätze viele den Reisenden lieb gewordene Bequemlichkeiten z. B. Coupés für Frauen, für Nichtraucher dahin fallen, man wird bei Haltstellen keine neuen Reisenden mehr aufnehmen können, weil alle Plätze besetzt sind u. dgl. Dies wird zur Folge haben, dass man bald wieder zur schwächeren Benutzung zurückkehren wird.

Ferner sprechen dann auch noch die vermehrten Betriebskosten, um die sich Hr. Engel freilich nicht weiter kümmert, ein gewichtiges Wort. Auf den preussischen Staatsbahnen kostet 1 Personen-km (nach den Ermittlungen des Hrn. Vortr.) unter Ausschluss der Verzinsung des Anlagecapitals und aller Bahnhofskosten durchschnittlich 1,2 Pf.; es ist also leicht ersichtlich, dass die Verwaltung zusetzen muss, wenn sie einen Reisenden in der dritten Classe für 10 Pf. nach jedem beliebigen Orte Deutschlands befördern will. Hr. Engel will ferner alle Züge mit der grössten technisch möglichen Geschwindigkeit fahren lassen, weil ja die Mehrausgabe an Kohlen sich hier durch die Minderausgabe für Zuggesellschaft und für die Verzinsung des rollenden Materiales reichlich deckt. Hierbei muss aber sogleich ins Auge gefasst werden, dass eine mit der Schnellzugsgeschwindigkeit von 75 km fahrende Locomotive kaum den dritten Theil der Personenwagen wie eine mit Personenzugsgeschwindigkeit von 40 km fahrende Locomotive ziehen kann. Man hat also bei Annahme von Schnellzügen mehr als die dreifache Anzahl von Zügen nöthig und erhält somit eine entsprechende Erhöhung der Selbstkosten.

Aus diesen Erwägungen zog der Vortragende den Schluss, dass der Vorschlag des Personen-Portos, weil undurchführbar, zurückzuweisen sei.

**Nationalmuseum.** (Correspondenz aus Bern.) Die Aufsichtscommission für Erstellung des Nationalmuseums wurde wie folgt bestellt: Es wurde gewählt: 1. Von der Regierung: die HH. Regierungsrath Dr. Gobat, Professor Dr. Ferd. Vetter, Professor Dr. K. Hilty. 2. Vom Gemeinderath: die HH. Oberst Ed. Müller, Stadtpräsident; Gemeinderath A. Hodler, Stadt-Baudirector; Stadtrath Ad. Tièche, Architekt. 3. Vom Bürgerrath: die HH. Stadtrath K. R. Reisinger; Dr. E. von Fellenberg-von Bonstetten, Director der archäolog. Sammlung; Architekt E. von Rodt, Director der historischen Sammlung; Amtsnotar K. Howald, Vicepräs. der antiquarischen Commission; Dr. phil. Gustav Wyss. — Die Aufsichtscommission hat sich constituirt. Präsident ist: Erziehungsdirector Dr. Gobat, Vicepräsident: Stadtpräsident Müller, Secretär: Dr. G. Wyss. Die Jury für die Bauprojecte wurde bestellt aus den Architekten Auer (Bern), Bluntschli (Zürich), Chatelain (Neuenburg), Kunkler (St. Gallen), Saussure (Genf), Segesser (Luzern) und Director Essenwein in Nürnberg. Auf besondere Einladung der Delegationen der 3 genannten Behörden hin hat sich die Section Bern des Schweiz. Ing. und Archit.-Vereins unterm 15. d. M. mit Bezeichnung von Vorschlägen für die technischen Elemente der Jury befasst und es ist denselben zum grössten Theile Rechnung getragen worden.

**Lawrence-Gas,** eine americanische Erfindung, deren Anwendung daselbst schon ziemlich verbreitet ist, soll nach „Engineering“ eine achtfach grössere Leuchtkraft als gewöhnliches Leuchtgas besitzen und um 40% billiger sein als das letztere. Dasselbe besteht aus einer Mischung von Gasolindämpfen mit gewöhnlichem Leuchtgas.

## Concurrenzen.

**Rathhaus in Leer.** Vom Magistrat der Kreisstadt Leer im preussischen Regierungsbezirk Aurich wird unter den deutschen Architekten eine Preisbewerbung zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Rathhauses eröffnet. Termin 15. October a. c. Preise: 1000, 750 und 500 Mark. Im Preisgericht sitzen neben dem Bürgermeister

und dem Bürgervorsteher die Architekten: *Wallot* in Berlin, Prof. *Köhler* in Hannover, *Heinrich Müller* in Bremen und Stadtbaumeister *Jiff* in Leer. Programme etc. können beim dortigen Magistrat bezogen werden.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Section der Waldstätte.

#### Uebersicht der Verhandlungen.

(Siehe Bd. XI S. 47 u. 48.)

(Schluss.)

#### VIII. Sitzung vom 14. März 1888.

Vortrag vom Präsidenten Hrn. Ing. Küpfer über den „Untergang der Welt“ nach einer Schrift von Meissner.

In sehr interessanter Weise setzt uns der Vortragende die Wechselwirkung der Himmelskörper auseinander.

An der Hand von Beispielen gibt er uns ein klares Bild über die Wirkung der Attractions- und Affinitätskräfte. Er spricht über Entstehung und Auflösung von einzelnen Weltkörpern, wie auch von ganzen Sonnensystemen.

#### IX. Sitzung vom 28. März 1888.

Die mit der Ausarbeitung der Projecte „Klein aber Mein“ beauftragte Specialcommission weist die Pläne einer Arbeiterhäusergruppe und die zugehörige Kostenberechnung vor. Die Projecte werden als zur Uebermittlung an die gemeinnützige Gesellschaft für geeignet erachtet; es soll aber noch eine Variante — Holzcementdach statt Ziegeldach — beigegeben werden und eine kurze schriftliche Begründung der Projecte.

Schlussnahme in Betreff eines Circulars des Centralcomités anbelangend:

a. Die Betheiligung an der Pariser Weltausstellung.

b. Die Beschickung der Delegirtenversammlung zur Berathung des Patentgesetzes.

ad. a. Nach kurzer Discussion spricht sich der Verein einhellig gegen eine Betheiligung an der Pariser Weltausstellung aus.

ad. b. Der Vorstand wird ermächtigt von sich aus die Delegirten zu bezeichnen.

Aufnahme von Hrn. Architekt Hanauer als Mitglied der Section.

### Wintersemester 1888/1889.

#### I. Sitzung vom 21. November 1888.

I. Diese erste Sitzung des Wintersemesters 1888/89 wird durch den Präsidenten mit einem kurzen Ueberblick über die Thätigkeit des Vereins im letzten Jahre eröffnet.

II. Verlesung einer Einladung zur Sitzung des Vereins ehemaliger Polytechniker am kommenden Sonntag im Hotel St. Gotthard. Die Mitglieder der G. e. P. unserer Section des Ingenieur- und Architekten-Vereins werden ersucht sich an dieser Zusammenkunft zahlreich zu betheiligen.

III. Erneuerungswahl des Vorstandes.

Hr. Präsident Küpfer erklärt mit aller Bestimmtheit seinen Rücktritt. Im Namen Aller spricht ihm Nationalrath Wüest für die geleisteten Dienste und Bemühungen den Dank des Vereins aus. Der neugewählte Vorstand setzt sich zusammen aus den Herren Architekt Bringolf, Präsident; Ingenieur Keller, Quästor, und Ingenieur Auer, Actuar.

#### II. Sitzung vom 15. December 1888.

I. Die Herren Ingenieur Jorden und Bauinspector Schraffl werden in den Verein aufgenommen.

II. Entgegennahme der Demission des in letzter Sitzung gewählten Präsidenten, Hrn. Architekt Bringolf sowie des Actuars Hrn. Ingenieur Auer. Zum Präsidenten wird hierauf gewählt Herr Cattani, Architekt, zum Actuar Hr. Pfyffer, Cantonsingenieur.

III. Dem vom Centralcomité des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins durch Circular gemachten Vorschlag, den Jahresbeitrag pro 1889 auf Fr. 8 festzusetzen, wird seitens der Section der Waldstätte beipflichtet.

IV. Auf Anregung von Hrn. Regierungsrath Fellmann wird eine Berathung darüber gepflogen, womit sich die Section während des Winters in ihren Versammlungen zu beschäftigen habe und seitens der Anwesenden ein Verzeichniss derjenigen Themata aufgestellt, die Stoff zu Vorträgen in den Sitzungen des Vereins bieten könnten.

**III. Sitzung vom 22. December 1888.**

I. Entgegennahme der Rechnungsablage für das verflossene Vereinsjahr durch den Quästor. Die Jahresrechnung schliesst mit einem Activ-Saldo von Fr. 10,15.

II. Festsetzung des Jahresbeitrages pro 1889; derselbe wird in der bisherigen Höhe von Fr. 3 beibehalten.

III. Vortrag vom Präsidenten, Hrn. Architect Cattani, über den geplanten Ausbau des Hotel du Lac in Luzern an der Hand von Grundrissen, Façaden und Querschnitten. Der Ausbau bezweckt die Gewinnung von Raum durch Verlängerung der Façade in der Richtung gegen das neue Postgebäude und durch Verlegung des Speisesaales. Letzterer kommt nach dem Project in den durch die neue Façade und das gegenwärtige Gebäude gebildeten Winkel zu liegen. Es ist in der Grundrissdisposition darauf Rücksicht genommen, dass später, wenn das Bedürfniss hierfür vorhanden sein sollte, eine weitere Vergrößerung des Gebäudes vorgenommen werden könnte durch Anbau eines zweiten Flügels hinter dem östlichen Theil der neuen Façade symmetrisch zu dem westlichen, wodurch der geplante Ausbau des Hotel du Lac erst seinen vollständigen Abschluss finden würde.

**IV. Sitzung vom 5. Januar 1889.**

Vortrag von Hrn. Ingenieur Largin betitelt „Aus unserer Praxis“. Der Vortragende giebt uns interessante Mittheilung aus seiner langjährigen und umfangreichen Thätigkeit im Gebiete der Wasserbautechnik und macht uns auf verschiedene aus seiner Praxis gewonnene und allgemein gültige Erfahrungsgrundsätze aufmerksam. Es kommen speciell zur Behandlung vorerst drei Projecte für Ausnützung aargauischer Wasserkräfte, nämlich erstens der Wasserkräfte in Rheinfeldern mit Kraftübertragung nach Basel, zweitens der Wasserkräfte in Bremgarten mit Kraftübertragung nach Zürich und drittens der Wasserkräfte in Wettingen mit Kraftübertragung ebenfalls nach Zürich. Der Vortragende bespricht ferner die von ihm zur Zeit gemachten Vorschläge für Verbesserung der Canalverhältnisse in Perlen. Dann kommen noch zur Sprache Canalbauten im Voralberg und endlich die Ausnützung der Wasserkraft der Corporation Luzern an der Reuss. Das bezügliche Project von Bauinspector Stirnimann mit dem ältern Projecte von Largin und Grossmann vergleichend hebt der Vortragende die Gesichtspunkte und Grundsätze hervor, durch welche sich die Autoren des letztgenannten Projectes bei Aufstellung desselben leiten liessen und macht zugleich bezüglich des nun in Ausführung begriffenen Projectes Stirnimann auf verschiedene Bedenken aufmerksam, unter welchen namentlich dasjenige über das wirkliche Vorhandensein des berechneten Nutzgefälles hervorzuheben ist.

**V. Sitzung vom 19. Januar 1889.**

I. Vortrag von Hrn. Ingenieur Lindner über ein Bahnproject von Ort nach Axenfels und ein solches von Brunnen nach Axenstein mit besonderer Berücksichtigung des Letztern, weil nach der Ansicht des Vortragenden das allein rationelle und auf Ausführung Aussicht habende. Da erfahrungsgemäss der weitaus grösste Fremdenverkehr in Brunnen durch die Dampfschiffe vermittelt wird, so nimmt Hr. Lindner für den Ausgangspunkt der Bahn auch nur auf diese Rücksicht und verlegt denselben an die Strasse nach Flüelen etwa 300 m von der Dampfschiffsbrücke entfernt. Von hier steigt die Bahn geradlinig, theils durch Felsgalerien hart unter der Terrassenmauer von Axenstein vorbei bis zur obern Endstation, welche sich etwa 40 m unterhalb des Hotels Axenstein befindet. Es ist eine anderthalbgleisige Drathseilbahn vorgesehen mit Betrieb durch Gegengewicht von Wasser. Dieses Project würde eine Verbindungsstrasse von der obern Endstation nach Axenfels nöthig machen, zu deren Erstellung sich die Bahngesellschaft verpflichten müsste.

II. Dem Project Lindner stellt Herr Architect Hürlimann sein eigenes Project gegenüber bestehend in einer Zahnradbahn mit Dampftrieb. Dasselbe würde im Dorfe selbst hinter dem Hotel zum Adler seinen Ausgangspunkt nehmen, zunächst über den sog. Gütsch ansteigen, dann rechts gegen die Terrasse von Axenstein abbiegen, dieselbe zum Theil unterfahren und so die obere Endstation etwas oberhalb und südlich vom Hotel gewinnen. Hr. Hürlimann glaubt, dass durch dieses Project die Interessen Brunnens besser gewahrt werden, als durch das Project Lindner. Für die Wahl einer Zahnradbahn entschied sich Herr Hürlimann deshalb, weil eine solche eine spätere eventuelle Verlängerung bis zum Stoss zulasse, während eine Drahtseilbahn an die einmal gewählten Endpunkte fest gebunden sei. Nach der sehr lebhaften Discussion wünscht Hr. Hürlimann, dass sich die Section der Waldstätte des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins durch Abstimmung für das eine oder andere Project ausspreche und stellt einen bezüglichen Antrag. Die Herren Ingenieur Leu, Largin und Regierungsrath

Fellmann sprechen sich jedoch entschieden gegen eine solche Stellungnahme des Vereins bezüglich dieser Bahnfrage aus, worauf Hr. Hürlimann seinen Antrag zurückzieht.

**VI. Sitzung vom 1. Februar 1889.**

1. Die Herren Winkler, Director der Pilatusbahn, Ingenieur Roman Abt, Ingenieur Béguelin und Ingenieur Trautweiler, Luzern, werden als Mitglieder in den Verein aufgenommen.

2. Vortrag von Hrn. Ingenieur Laubi über die neue Bahnhofanlage in Bern. — Entwicklung derselben. —

Nach Beendigung des sehr einlässlichen und interessanten Vortrages beginnt eine rege Discussion und wird auch speciell die Bahnhofanlage in Luzern mit in Berücksichtigung gezogen.

Herr Regierungsrath Fellmann wünscht, dass man betreffs des Letztern nächstens neuerdings im Verein discutire. Herr Ingenieur Küpfer stellt uns ein neues bezügliches Project der Gotthardbahn in Aussicht.

Nationalrath Wüest verspricht ein entschiedenes Vorgehen des luzernerischen Stadtrathes in dieser Angelegenheit und will uns nächstens die Resultate, welche die Unhaltbarkeit der jetzigen Bahnhofverhältnisse klarlegen, vorführen. Vor Allem aber müsse man sich jetzt gedulden, bis die betreffenden Neuerungen in Bern ihr Endziel gefunden.

Hr. Ingenieur Lindner wird nochmals ersucht, sein Bahnhofproject einer allfälligen Modification oder Vereinfachung unterziehen zu wollen.

**VII. Sitzung vom 16. Februar 1889.**

1. Entgegennahme eines Schreibens der „Gemeinnützigen Gesellschaft“, womit dieselbe dem Ingenieur- und Architekten-Verein ihren Dank ausspricht für dessen Bemühungen im Betreff der Frage der Arbeiterhäuser.

2. Vortrag von Hrn. Architect Bringolf, betitelt „Verschiedenes über Hotelbau“. Es kommt speciell zur Behandlung das Bad Gurnigel. Nach einer kurzen Schilderung der allmähigen Entwicklung dieses nun so ausgedehnten Etablissements geht Herr Bringolf unter Vorweisung von zahlreichen Plänen über zur Besprechung der Details des in seiner Bauart vielfach ganz eigenartigen Gebäudes.

Besonders interessant ist die dort fast ausschliesslich und oft unter sehr schwierigen Verhältnissen angewandte Holzconstruction und deren architektonische Verzierung.

**Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.****VII. Sitzung vom 6. März 1889.**

Local zur Meise.

Vorsitzender: Herr Professor Gehrlach. Gegen 40 Anwesende.

Aufnahmen in den Verein die HH.: F. Kronauer, Architect; M. Guyer, Baumeister; F. Lang, Baumeister; M. Münch, Architect und A. Wirz, Architect.

Herr Professor Tetmajer hält einen Vortrag über Ziele und Zwecke des eidg. Festigkeitsinstitutes, dem sich eine lebhafte Discussion anschliesst. Das Referat hierüber wird in der Schweiz. Bauzeitung erscheinen. In der Discussion äusserte sich der einhellige Wunsch, dass unser Verein in Verbindung mit andern bei dieser Angelegenheit interessirten Vereinen sich für beförderliche Anhandnahme des Neubaus und der Ausstattung der eidg. Festigkeitsanstalt bei den eidg. Räten energisch verwenden sollte. Das Präsidium erklärt, es wolle die vorzunehmenden Schritte im Vorstand zur Berathung ziehen und dem Verein womöglich noch im Laufe dieses Winters über die Angelegenheit Bericht erstatten.

M.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

**Stellenvermittlung.**

Gesucht ein *Maschinen-Ingenieur* mit gediegener academischer Bildung und fünfjähriger Praxis im Dampfmaschinenbau als Bureau-Chef in eine Maschinenfabrik in Norddeutschland.

Ferner: Ein junger *Maschinen-Ingenieur* für Dampfmaschinenbau mit Bureau-Praxis, nach Italien. Italienische Sprache nicht unbedingt erforderlich.

Ferner: Ein *Maschinen-Ingenieur* in die Abtheilung für Transmissionen sowie für Reisen und Aufnahmen, nach Italien. Gediegene Sprachkenntnisse erforderlich. (615)

Gesucht sofort ein *Maschinen-Ingenieur* als Betriebsleiter in eine Cellulosefabrik. (616)

Gesucht ein *jüngerer Ingenieur* zur Aushilfe auf das Bureau eines Cantons-Ingenieurs. (617)

Gesucht: Ein *Architekt* als Bauführer mit practischen Kenntnissen und Erfahrung. (618)

Auskunft ertheilt

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