

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 3/4 (1884)  
**Heft:** 13

## **Vereinsnachrichten**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.05.2025

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

generelle Projecte von Bauten in Eisen enthalten, mit welchen vornehmlich bezweckt werden soll, der Anwendung des Eisens im Bauwesen neue Gebiete aufzuschliessen. Sie wird deshalb meistens solche Bauwerke zur Darstellung bringen, bei welchen das Eisen als Baumaterial vorherrschend verwendet wurde.

**Neue Schlafwagen.** Im Club österreichischer Eisenbahnbeamter theilte Regierungsrath Obermeyer mit, dass die Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb ein neues System von Schlafwagen in Vorschlag bringe, nach welchem je ein Waggon blos sieben von einander vollständig abgetrennte Schlafcoupés für je eine Person enthalten soll, während die Waggons alten Systemes für 20 Personen berechnet sind. Diese neuen Schlafwaggons werden mittelst Dampf geheizt.

**Indische Eisenbahnen.** Die Handelskammer von Bombay befürwortet in energischer Weise den Ausbau des indischen Eisenbahnnetzes und verlangt, dass in den nächsten zehn Jahren jährlich 3 000 — 5 000 km Stahlbahnen mit einem Aufwande von je einer halben Milliarde Franken gebaut werden sollen. Das erforderliche Capital soll in London in einem  $3\frac{1}{2}$  procentigen Anlehen mit Zinsen-Garantie des Staates aufgenommen werden.

**Zur Regelung des Arlbergverkehrs** finden seit dem 27. dies von Seite der betheiligten Eisenbahnverwaltungen Conferenzen in Frankfurt a/M. statt.

### Concurrenzen.

**Zur Erlangung von Plänen für das zu erbauende Industrie- und Gewerbe-Museumsgebäude in St. Gallen** eröffnet das dortige kaufmännische Directorium eine allgemeine Concurrenz. Verlangt werden: Grundrisse sämtlicher Stockwerke, eine Hauptansicht (Süd-façade), eine Seitenansicht (West-façade), ein Schnitt. Alles im Masstabe von 1 : 100; ferner die Einzeichnung des Baues in den den Concurrenten zur Verfügung stehenden Situationsplan im Masstabe von 1 : 200. Das Gebäude soll Raum bieten für das Industrie- und Gewerbemuseum, die Zeichnungsschule und zwei Directorwohnungen. Es soll massiv in Backstein projectirt werden, wobei im Aeussern und Innern Alles Luxuriöse und Ueberflüssige vermieden werden soll. Eine der wesentlichsten Bedingungen ist die, dass die Bausumme 350 000 Franken nicht überschreiten darf. Das Preisgericht besteht aus dem Präsidenten des kaufmännischen Directoriums, Herrn Oberst *Gonzenbach* in St. Gallen und aus den HH. Architecten *Vischer-Sarasin* in Basel, Prof. *Julius Stadler* in Zürich, Cantonsbaumeister *Gohl* in St. Gallen und Alt-Museumsdirector *H. Bendel* in Schaffhausen. Für die Prämiierung der drei besten Projecte sind 3500 Fr. ausgesetzt. Die Projecte werden öffentlich ausgestellt und die Beurtheilung derselben den Preisbewerbern mitgetheilt. Termin: 31 Mai 1884 Abends 6 Uhr. Ablieferung an Herrn Oberst *Gonzenbach* in St. Gallen, woselbst die Concurrenzbedingungen, das Bauprogramm und der Situationsplan bezogen werden können. Diese höchst interessante Concurrenz, deren Bedingungen sich streng an die vom schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein angenommenen Grundsätze hält, darf um so eher allen Fachgenossen empfohlen werden, als auch die Zusammensetzung des Preisgerichtes alle Gewähr für eine sachgemässe Beurtheilung der Projecte bietet.

**Kirchenbau-Concurrenz in St. Gallen.** Zu dieser in No. 2 d. B. veröffentlichten Concurrenz sind 56 Pläne eingegangen, welche gegenwärtig im Saal des dortigen Waisenhauses ausgestellt sind. Leider wird die Ausstellung schon mit heutigem Tage geschlossen. Der Bericht des Preisgerichtes ist bereits redigirt und wird demnächst zur Veröffentlichung gelangen. Den ersten Preis von 1200 Fr. erhielt das Project mit dem Motto „Ekkehard“ von Architect *Johann Vollmer* in Berlin, ein zweiter Preis wurde nicht ertheilt, dagegen wurden zwei dritte Preise von je 600 Franken ausgesetzt, wovon der eine den Plänen der Architecten *Vischer & Fueter* in Basel (Motto „Pax“) und der andere denjenigen von Architect *Paul Reber* in Basel mit dem Motto „Ad Dei Gloriam“ zufiel.

Auch hier, wie bei der letzten Tonhalle-Concurrenz in St. Gallen, ist einem *Nichtschweizer* die erste Auszeichnung zugefallen. Wenn wir auf dieses Factum aufmerksam machen, so sind wir weit davon entfernt, engherzigen Ansichten, wie sie hie und da etwa ausgesprochen werden, Ausdruck zu verleihen. Im Gegentheil glauben wir, dass das Gebiet der Concurrenzen ein durchaus cosmopolitisches sein und bleiben soll und dass Ausschlüssungen von Angehörigen anderer Nationen einem schon längst überwundenen, zopfbürgerlichen Standpunkte angehören. Wenn wir aber unsererseits in der Schweiz so weitherzig sind, nicht darnach zu fragen, wess Landes Kinder die Bewerber sind, so sollte

unseres Erachtens schon das reine Rechts- und Billigkeitsgefühl einem Standpunkt der Reciprocität Geltung verschaffen, d. h. es sollte darauf Bedacht genommen werden, dass auch Schweizer von auswärtigen Concurrenzen nicht ausgeschlossen bleiben sollen. Wie oft lesen wir aber in derartigen Ausschreibungen: An dieser Concurrenz dürfen sich nur Angehörige der *deutschen, französischen, italienischen* Nation theilnehmen. Wir erlauben uns diesen Standpunkt den auswärtigen Fachzeitschriften, denen diese Zeilen etwa zu Gesicht kommen sollten, zur gefl. Berücksichtigung zu empfehlen.

### Necrologie.

† **Dr. Isaac Todhunter.** In seiner Villa in Brookside bei Cambridge starb am 1. dieses Monates der durch seine zahlreichen mathematischen Schriften bekannte Dr. I. Todhunter, F. R. S. Honorary Fellow of St. John's College in Cambridge, geb. 1820. Von seinen meistens zu Unterrichtszwecken geschriebenen Werken erwähnen wir hier nur dessen Differentialrechnung und analytische Statik, die in England als ganz vortreffliche Lehrbücher gelten, während sie in Deutschland und der Schweiz viel zu wenig bekannt sind.

### Literatur.

**Die Bauten der Schweiz. Landesausstellung in Zürich 1883,** von Ausstellungs-Architect *A. Pfister.* 26 Tafeln im Format 34/40 cm mit einer Generalansicht in Phototypie und mit Angaben über Baukosten und Dimensionen. Zürich, Verlag von Hofer & Burger. Preis der Sammlung in Cartonmappe 14 Fr.

Diese von unserem Collegen *Pfister* herausgegebene Sammlung von Plänen sämtlicher Bauten der Schweiz. Landesausstellung in grösserem Masstabe wird, wir zweifeln nicht daran, manchem unserer Fachgenossen eine willkommene Gabe und gewissermassen eine Vervollständigung der in unserer Zeitschrift veröffentlichten Darstellungen der Hauptgebäude sein. Die Ergänzung erstreckt sich namentlich auf folgende Objecte, die wir wegen des uns zugemessenen knappen Raumes nicht berücksichtigen konnten: Eingangs-Portal, Cassa- und Control-Häuschen, Pavillons für Post, Telegraph und Presse, Musik- und andere Pavillons, Gebäude für den Alpenclub, Jagd und Forstwissenschaft, Keramik-Pavillon, Conditorei *Sprüngli*, Aquarium, Bier-Keller und -Hallen, Vitrinen und Decorationen. Die Sammlung hat der Verfasser dem Präsidenten des Central-Comités, Herrn Oberst *Vögeli*, gewidmet.

Redaction: A. WALDNER.  
Claridenstrasse 30, Zürich.

### Vereinsnachrichten.

#### Section Basel des Schweiz. Ingenieur- & Architekten-Vereins.

Im verflossenen Jahre fanden 12 Sitzungen und unter Führung von Hrn. Cantonsbaumeister *Reese* zwei gemeinschaftliche Besichtigungen der neuen Schulgebäude am Bläsiringweg (Primarschule) und an der Kanonengasse (Töcherschule) statt.

Der Vereinsvorstand wurde im Frühjahr wie folgt bestellt: Präsident: Architect *Maring*; Schreiber: Director *R. Frey*; übrige Mitglieder: Cantonsingenieur *Bringolf*, Architect *Kellerborn*, Ingenieur *Mohr S. C. B.*, Architect *Reber*, Cantonsbaumeister *Reese*.

Von Verhandlungsgegenständen sind zu erwähnen: Cantonsbaumeister *Reese*: Ueber Veranlassung, Organisation, bisherige Leistungen und Bau-Programm der vom Staat und Privaten (Münsterbauverein) gemeinschaftlich betriebenen Münsterrestauration; ferner: Ueber die Bestimmung betreffend Reinigung von Hochkaminen (gewerbliche Anlagen); Architect *Walser*: Ueber die Zahnradbahn auf den Schwabenberg bei Ofen; Architect *Vischer-Sarasin*: Ueber eine Eingabe an die national-räthliche Zolltarifcommission betreffend Verzollung von Baumaterialien; Alt-Oberingenieur *Buri*: Ueber Ungleichheit in dem Verfahren der Basler Behörde bei Ausschreibung von Bauarbeiten, ferner: Ueber Anlage und Betrieb der Glynobahn; Architect *Maring*: Ueber die Volksbad-Concurrenz und deren Ergebnisse, ferner: Ueber die von Seite des Staates projectirten grossen Neubauten, als Irrenhaus und Anatomie, beziehungsweise Umgestaltung des Zeughaus-Areales; Ingenieur *Mohr S. C. B.*, einem der von der Grossherzoglich Badischen Regierung bestellten Experten: Ueber das Eisenbahn-Unglück in Hugstetten; Adjunct *Markus*: Ueber die Verhandlungen resp. Beschlüsse der Delegierten-Versammlung (Jahresfest in Zürich); Ingenieur *Schuhmacher S. C. B.*: Ueber einige Vorrichtungen zur Sicherung des Betriebes auf der Glynobahn. —y.

c) *Forstwirtschaftliche Abtheilung*: von Arx, Emil, von Olten; *Bahnmaier*, Ernst, von Schaffhausen; *Comte*, Ferdinand, von Payerne (Waadt); *Gregori*, Paul, von Bergün (Graubünden); *Knüsel*, Josef, von Gisikon (Luzern); *Scherrer*, Adolf, von Ebnet (St. Gallen); *Tödtli*, Wilhelm, von St. Gallen.

d) *Landwirtschaftliche Abtheilung*: d'Almeida-Prado, Francisco, von Itù (Brasilien).

**Zum Eisenbahnbetrieb.** Hinsichtlich des oft sehr überflüssigen Gebrauchs der Dampfpeife und des Oeffnens der Schlammhähne bei Wegübergängen etc. hat das eidg. Eisenbahndepartement an die schweiz. Bahnverwaltungen mit selbstständigem Betrieb folgendes Kreisreiben gerichtet: „Wir waren schon im Jahre 1878 im Falle, an mehrere Verwaltungen uns zu wenden mit der Einladung, jedem Missbrauch der Dampfpeifensignale durch zwecklosen und übermässigen Gebrauch derselben entgegen zu treten. Es ist uns dies zugesichert und im Weiteren vereinbart worden, dass die Verwaltungen bei Reparaturen successive den Ton der Dampfpeifen entweder aller Locomotiven oder wenigstens der Rangirmaschinen sehr tief stimmen lassen werden. Aus neuerdings eingegangenen Beschwerden zu schliessen, ist jedoch diese Umänderung theils ganz unterblieben, theils nur mangelhaft ausgeführt worden. Man reklamirt ferner gegen unzeitiges Oeffnen der Schlammhähne, welche Manipulation an Personen-Uebergängen, beim Passiren von bedienten Weichen, bewohnten Häusern und überhaupt da, wo das Publikum dadurch belästigt oder beschädigt, oder wo Thiere scheu werden könnten, unstatthaft ist. Ebenso sind zu vermeiden die übermässige Rauchentwicklung der Locomotive in den Stationen, das Abblasen der Sicherheitsventile und das Zischen des geöffneten Blasehahns an Personen-Uebergängen, das Spucken der Maschine in der Nähe von Personen. Wir wissen nun, dass mehrere Verwaltungen ausreichende Vorschriften gegen solchen Unfug erlassen haben, die eingelaufenen Beschwerden scheinen aber darauf hinzuweisen, dass nichtsdestoweniger da und dort Widerhandlungen vorkommen. Wir laden Sie daher ein, bezüglich aller hievori berührten Punkte eine Untersuchung anordnen und die Ergebnisse derselben uns zur Kenntniss bringen zu wollen. Ebenso wünschen wir Ihre Ansicht zu erfahren über die Frage, ob nicht eine Reduction der Signale mit der Locomotivpeife zulässig sei, z. B. durch Preisgeben des Abfahrtsignales in den Stationen.“

**Unificirung der Längen und Stunden.** Bekanntlich hat der im letzten Herbst in Rom stattgehabte geodätische Congress zum Zwecke einer Unificirung der Längen und Stunden, welche sowohl im Interesse der Wissenschaften wie in dem der Schifffahrt, des Handels und des internationalen Verkehrs liegt, vorgeschlagen zum Anfangsmeridian denjenigen von Greenwich zu wählen. Um den bezüglichen Beschlüssen weitere Folgen zu geben wird nun am 1. Oct. d. J. in Washington eine zweite internationale Conferenz stattfinden. Es scheint nun aber, dass die Gelehrtenwelt Frankreichs der vorgeschlagenen Unificirung nicht gerade günstig gestimmt sei, denn so und nicht anders müssen wir einen kürzlich von der Academie des Sciences gefassten Beschluss deuten, welcher lautet, dass Frankreich keinen Anlass habe, die Arbeiten und Veröffentlichungen, welche schon seit Jahrhunderten auf Grundlage des *Parisermeridians* herausgekommen sind, aufzugeben und dass, wenn eine Unification der Längen und Stunden nothwendig scheine, dies nur geschehen könne auf Grundlage einer genauen, von den Ministerien für das Post- und Telegraphenwesen, für die Marine und die öffentlichen Arbeiten zu veranlassenden Untersuchung und Berichterstattung über die Wünschbarkeit und Nützlichkeit dieser Neuerung.

**Längsbewegung eiserner Brücken.** In der amerikanischen Gesellschaft der Civilingenieure brachte Obergeringenieur Randolph unlängst die Beobachtung zur Sprache, dass doppelgleisige eiserne Brücken sich in der Richtung des passirenden Zuges fortbewegen und dadurch eine, oft nicht berücksichtigte Drehung erleiden. Die hohen schlanken Pfeiler und Brückenköpfe, welche eisernen Brücken zum Auflager dienen, weisen oft derartige Beschädigungen auf, dass die Sicherung durch Zimmerwerk und eiserne Gurte erforderlich wird. Eiserne Brücken vibriren in dieser Weise und erhalten einen Rückschlag von dem Unterbau; da nun Eisen und Stein nicht gleichzeitig schwingen, so muss zu einem bestimmten Zeitpunkte eine Bewegung in der Richtung der erzeugenden Kraft resultiren. In einem bestimmten Falle wurde diese Längsbewegung einer Brücke für einen Zeitraum von vier Jahren zu 10 cm ermittelt. Nach der Einlage von Planken zwischen Stein und Eisen hörte die Bewegung auf. Nach Randolphs Meinung ist das beste Material für Auflager in dieser Hinsicht ein künstlicher Stein, dessen specifisches Gewicht etwa zwei Drittel desjenigen des Granits beträgt, auch fest, dauerhaft und sehr wenig elastisch ist. („Iron“.)

**Holz- oder Backstein-Pflasterungen in städtischen Strassen.** Bekanntlich ist zuerst in London das Asphaltpflaster der Strassen durch Holzpflasterung ersetzt worden. Diesem Beispiel ist in ausgedehntem Masse Paris gefolgt, indem in dieser Stadt erst in den letzten Jahren bedeutende Strassenzüge mit Holzpflasterung versehen worden sind. Nun scheint man aber in London von der Holzpflasterung wieder abgehen und dieselbe durch Backsteinpflaster ersetzen zu wollen. Dieses Backsteinpflaster ist zuerst versuchsweise in Berlin eingeführt worden. Es besteht aus Backsteinwürfeln von 20 cm Seitenlänge und 10 cm Dicke, welche bis zu 20% ihres Volumens mit bituminösen Producten imprägnirt werden. Die Würfel werden auf eine Betonlage von 15 cm Dicke versetzt und die Fugen mit heissem Theer ausgefüllt. Es wird behauptet, dass dieses Strassenpflaster gegenüber dem Holzpflaster bedeutende Vortheile zeige. Während das Erstere dadurch, dass es alle organischen Zersetzungsproducte wie ein Schwamm in sich aufnehme, einen förmlichen Krankheitsherd bilde, sei das Backsteinpflaster von derartigen Uebelständen vollständig frei. Dasselbe gestatte dem Wasser einen leichtern Ablauf und besitze überdies eine viel längere Dauer als das Holzpflaster, welches zudem noch bei grossen Feuersbrünsten gefährlich werden könne.

**Seilbahn auf den Gütsch bei Luzern.** In der, letzte Woche beendeten Session der eidg. Bundesversammlung, wurde dem Eigentümer der Gütschliegenschaft in Luzern, Herrn Ignaz Businger, die Concession für den Bau und Betrieb einer mittelst Wasserkraft zu betreibenden Drahtseilbahn auf die Dauer von 80 Jahren ertheilt. Laut der Concessionsurkunde ist die Linie bis spätestens Ende September dieses Jahres dem Verkehr zu übergeben. Die Bahn ist nur zur Beförderung von Personen und Reisendengepäck bestimmt und es darf die Fahrgeschwindigkeit nicht mehr als 60 m per Minute betragen. Es besteht nur eine Wagenklasse und die Taxen dürfen per Person den Betrag von 30 Cts nicht übersteigen. — Die Bahn wird 160 m lang; dieselbe erreicht mit Steigungen von 47 bis 50% die Station Gütsch. Einrichtungen und Betrieb sind denjenigen der Giessbachbahn ähnlich. Das zur Ausgleichung des Gewichtes der beiden (auf zwei nebeneinander liegenden Geleisen in entgegengesetzter Richtung cursirenden) Wagen nöthige Wasser ist auf der Berghöhe in genügendem Masse vorhanden.

**Die Höllenthalbahn Freiburg-Neustadt** soll im Laufe des Sommers 1886 in ihrer ganzen Länge vollendet sein. Bekanntlich wird zuerst die schwierigste Strecke Himmelreich-Titisee von 16,6 km Länge gebaut. Ueber die weithin bekannte Ravennaschlucht beim Sternen-Gasthaus führt in 36 m Höhe ein Viaduct von 144 m Länge mit vier Oeffnungen; auf 811 m Länge verläuft die Bahn unterirdisch, der längste der acht Tunnel misst 235 m, der kürzeste 46 m. Als eigentlicher Bauaufwand des Staats ohne die Bauzinsen und ohne die Aufwendung für Betriebsmittel sind 5 962 000 Mk. vorgesehen, ausserdem werden von den Theilhabern an Gebäudewerth 817 000 Mk. und baar 200 000 Mk. zugesprochen. Bis auf etwa 1 000 000 Mk. werden, wie die Z. d. V. d. E. V. erfährt, diese sämmtlichen Mittel voraussichtlich in der nächsten Budgetperiode zur Verwendung gelangen.

**Die Verwendung gusseiserner Säulen als Haupttragepfeiler** wird in Berlin durch polizeiliche Massregeln so eingeschränkt, dass darüber in Baukreisen grosse Bestürzung herrscht. Anlass zu dieser Verfügung soll ein im Spätherbst letzten Jahres stattgehabter Brand gegeben haben, bei welchem mehrere durch das Feuer heiss gewordene gusseiserne Säulen durch den kalten Wasserstrahl der Feuerspritzen zum Springen gebracht wurden, sodass die oberen Stockwerke des Hauses, ihrer Unterstützung beraubt, nahe daran waren zusammenzubrechen. Bei der Verwendung gusseiserner Stützen in den Frontwänden und bei Gebäuden, deren obere Stockwerke nicht zu Wohnungen benutzt werden, zeigt sich die Berliner Baupolizei nachsichtiger.

**Arlbergbahn.** Der Wagenpark der Arlbergbahn wurde vorläufig in folgender Weise festgesetzt: 70 Personenwagen, 20 Conducteur-Gepäckswagen, 7 Post-Ambulanzwagen, 4 Post-Conducteurwagen, 250 Güterwagen, 30 Bahnwagen und 3 Draisinen. — Die Unter- und Hochbauarbeiten für die Wasserbeschaffungs-Anlagen der Strecke Landeck-Bludenz wurden auf Grund einer beschränkten Concurrenz-Verhandlung für die Stationen Pians, Strengen und Flirsch an Baumeister Ladener in Landeck, für die Station Langen an Gebrüder Lapp und für die Stationen St. Anton, Danöfen, Dalaas, Hintergasse und Bratz an G. Ceconi verliehen.

**Musterbuch für Eisenconstruktionen.** Das in Nr. 7 d. Bd. erwähnte Musterbuch wird in zwei vollständig getrennten Abtheilungen erscheinen. In der Ersteren werden die im Baufach häufiger erforderlichen Construktionen detaillirt bildlich dargestellt und durch Tabellen über die anzuwendenden Dimensionen ergänzt. Die zweite Abtheilung wird mehr