

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 7/8 (1886)
Heft: 2

Sonstiges

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: 21.11.2024

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

Vor- und Nachteile jedes einzelnen hervorgehoben. Er hat dies in durchaus objectiver Weise gethan, ohne sich bestimmt für die Superiorität eines der sieben Entwürfe auszusprechen und wir glauben, er hat wol daran gethan. Gelangen die verschiedenen Typen zur Ausführung, was wir hoffen wollen, so wird erst eine mehrjährige Erfahrung zeigen können, welche Anordnung sich die allgemeine Beliebtheit der Bewohner erringen wird. Die Lebensgewohnheiten derselben werden dabei nebst der Preisfrage wol am ehesten den Ausschlag geben. Hinsichtlich der zweckmässigsten Ausnutzung des Raumes bei möglichst niedrigem Baupreis haben uns speciell die Projecte IV und VI, welche durch die Perspective auf Seite 9 dargestellt sind, sehr gut gefallen; namentlich scheint uns das Project IV, das einen verhältnissmässig grossen Keller, einen von den Wohnräumen getrennt gehaltenen Stall, eine Nebenstube im Erdgeschoss hat und über 97.4 m² Räumlichkeiten im Gesamten verfügt, bei der niedrigen Bausumme von 4000 bis 4200 Franken der Ausführung werth zu sein. Gegenüber dem ungefähr gleich theuren Project I hat es den Vortheil, dass sich im Erdgeschoss zwei Wohnräume befinden und dass die Gesamtfläche der Räumlichkeiten etwa 10 m² mehr beträgt als bei Project I. Aehnliche Gründe würden uns bestimmen dem Entwurfe VI den Vorzug vor den Projecten II und III einzuräumen, die zudem noch ziemlich theurer sind. Die Entwürfe V und VII bewegen sich schon in höheren Preisen um sie mit den übrigen in Vergleich ziehen zu können. — Immerhin heben wir hervor, dass dies individuelle Ansichten sind, die keinen Anspruch darauf erheben sollen, als massgebend betrachtet zu werden. Mancher wird, der gefälligeren äusseren Erscheinung wegen, vielleicht zu einem andern Projecte sich hingezogen fühlen, doch will es uns scheinen, dass bei Arbeiterwohnungen die Preis- und Zweckmässigkeitsfrage in erste Linie gestellt werden sollten.

Die weitem Theile der Broschüre bewegen sich vorwiegend auf wirtschaftlichem Boden und so sehr sie uns interessirt haben, ebenso sehr müssen wir bedauern an dieser Stelle nicht näher darauf eintreten zu können. Der Verfasser legt zuerst in überzeugender Weise die vielen Vortheile, die mit dem Wohnen auf dem Lande gegenüber dem Aufenthalt in den engen, dumpfen Arbeiterwohnungen der Stadt verknüpft sind, dar und behandelt sodann die wichtige Frage der Beschaffung des Geldes und der allmählichen Amortisirung der Schulden. Wer zu einem eigenen Haus kommen will, der muss vorerst etwas zusammenlegen. *Das* gespart wird zeigen die Ausweise unserer zahlreichen Sparcassen, bei welchen das mittlere Guthaben eines Einlegers etwa 400 Fr. beträgt. Von diesem durchschnittlichen Vermögen geht nun der Verfasser aus. Er nimmt an, das Häuschen koste 4200 Fr., ferner sei noch zur Anpflanzung der nothwendigen Lebensmittel (Kartoffeln, Gemüse, Futter für zwei Ziegen) etwa 32 Aren guten Landes erforderlich, wodurch nebst dem Kaufpreis der Ziegen, den Kosten für eine Brunnenanlage und Unvorhergesehenem noch weitere 1700 Fr. nothwendig werden, so dass die Gesamtauslage 5900 Fr. betragen würde. Hievon wären obige 400 Fr. abzuziehen; die verbleibenden 5500 Fr. hätten unsere Sparcassen gegen zwei zu errichtende Schuldbriefe, der erste zu 3000 Fr., der zweite zu 2500 Fr., vorzuschliessen. Der letztere wäre (vom Arbeitgeber) zu verbürgen und durch monatliche Zahlungen von 35 Fr. (incl. Zins für die ganze Schuld) in 12 Jahren vollständig abzutragen. Den Modus dieser Abzahlung hat der Verfasser in einer besonderen Amortisationstabelle dargelegt. — Nach 12 Jahren wäre der zweite Schuldbrief getilgt und der Besitzer des Häuschens hätte nur noch den ersten Schuldbrief von 3000 Fr. zu verzinsen, eventuell langsam abzutragen, bis er an's Ziel, d. h. in den schuldenfreien Besitz der genannten Anlage gelangen würde.

Welche Wichtigkeit einer entsprechenden Auswahl der Baustelle, sowie einer vortheilhaften Bebauung des Gemüsegartens und Pflanzlandes zuzuschreiben ist, hat Herr Schindler dadurch gezeigt, dass er seiner Broschüre zwei Abhandlungen über diesen Gegenstand beigab, von denen die erstere Herrn

Professor Landolt am eidg. Polytechnikum, die letztere Herrn Lutz, Director der landw. Schule in Zürich, zum Verfasser hat. Beide Arbeiten sind, sowie überhaupt die ganze Broschüre, höchst lesenswerth und wir können unsere gedrängte Besprechung des Werkes nicht besser abschliessen als dadurch, dass wir nochmals unsere verehrten Leser auf dasselbe aufmerksam machen, hoffend, dass die darin niedergelegten, vortrefflichen, von Menschenfreundlichkeit, Intelligenz und Gemeinsinn zeugenden Gedanken allseitige Beachtung und baldige Verwirklichung finden mögen. *A. Waldner.*

Miscellanea.

Schmalspurbahn von Maloja nach Castasegna. In Ergänzung der in vorletzter Nummer enthaltenen Notiz über die Concessionsertheilung für eine Schmalspurbahn von Maloja nach Castasegna möge erwähnt werden, dass schon im April 1883 von der Firma Zschokke & Cie. in Aarau die Concession für eine Eisenbahn im Canton Graubünden nachgesucht wurde. Es handelte sich jedoch damals um eine normalspurige Eisenbahn, die Chur mit Thusis verbinden sollte. Im Mai gleichen Jahres verlangte Advocat Hunger in Thusis die Concession für die nämliche Linie und ihre Fortsetzung über Tiefenkasten, Alvaneu und Fillisur eventuell bis Bellaluna. Die Regierung des Cantons Graubünden sprach sich jedoch gegen die Concessionirung beider Projecte aus, indem sie sich darauf stützte, dass nur eine den ganzen Canton durchziehende Alpenbahn nach Italien die Isolirung desselben heben könne. Für den Fall, dass das eine oder das andere der beiden Projecte concessionirt werden sollte, erklärte die bündnerische Regierung, dass sie eventuell dem Hunger'schen Projecte, als dem einer durchgehenden Alpenbahn weniger hinderlichen und mehr im Interesse des Cantons gelegenen, den Vorzug geben würde. Das eidg. Eisenbahndepartement hatte bereits eine das Hunger'sche Project zur Concessionirung empfehlende Vorlage ausgearbeitet, als im September 1883 der kleine Rath von Graubünden dem Bundesrath mittheilte, dass Vorarbeiten für eine Septimerbahn gemacht werden, welche voraussichtlich in wenigen Monaten abgeschlossen sein würden. Mit dieser Mittheilung war das Gesuch verbunden, es möchte die Behandlung des Hunger'schen Projectes bis nach Eingang des Concessiongesuches für die den Interessen des Cantons unzweifelhaft besser entsprechende Septimerbahn verschoben werden. Diesem Gesuche entsprach der Bundesrath und es langte sodann allerdings erst im November 1884 ein Concessiongesuch der Firma Zschokke & Cie. in Aarau an für die durchgehende Linie von Chur über den Maloja nach Castasegna nebst den nöthigen Plänen und Vorlagen. Dieses neue Project wurde der Regierung des Cantons Graubünden zur Vernehmung eingesandt. Dieselbe machte sich auf Grundlage von technischen Gutachten, welche die HH. Oberingenieure Robert Moser in Zürich und Hitz in Mainz abgegeben hatten, über die an die Concessionsertheilung der Septimerbahn zu knüpfenden Bedingungen schlüssig und theilte dieselben der Firma Zschokke & Cie. mit. Die Bedingungen waren jedoch derart, dass die Concessionspetenten sich veranlasst sahen, das Project einer durchgehenden Linie wenigstens für einstweilen fallen zu lassen und das gestellte Concessiongesuch nur für das Theilstück Maloja-Castasegna aufrecht zu erhalten. Im November 1885 fanden Verhandlungen zwischen dem Eisenbahndepartement und Vertretern der Regierung von Graubünden mit den Concessionspetenten statt, die jedoch zu keinem abschliessenden Ergebniss führten. Am 10. December traf sodann ein Schreiben des kleinen Rathes des Cantons Graubünden an das Eisenbahndepartement ein, mit den Bedingungen, welche die Handelscommission an die Concessionsertheilung knüpft. Letztere Behörde legt hauptsächlich darauf Gewicht, dass die Bahn nicht etwa nur für den Sommerverkehr diene und zu einer blossen Touristenbahn werde, sondern den steten Verkehr vom Engadin und Bergell unter sich und mit Italien zu vermitteln habe. Es wurde deshalb ein diesem Bedürfnisse entsprechender Betrieb während des ganzen Jahres und zu mässigen Taxen verlangt. Die weitem hauptsächlichsten Bedingungen sind folgende: Concessionsdauer 80 Jahre; Frist für Finanzausweis und technische Vorlagen ein Jahr nach der Concessionsertheilung; Beginn der Erarbeiten sechs Monate und Betriebseröffnung zwei Jahre nach stattgefundenen Plangenehmigung; Taxen für den Personentransport 30, 20 und 10 Cts. per km in der ersten, zweiten und dritten Classe. Gepäcktaxen höchstens 12 Cts. per 100 kg und per km; Taxen für Waare 3—6 Cts. per 100 kg und per km; für Vieh 6—32 Cts. per Stück und

per km. Das Rückkaufsrecht beginnt mit 1. Mai 1903. Sitz der Gesellschaft ist St. Moritz.

Gotthardbahn. Am Weihnachtmorgen (25.) gegen 1½ Uhr brach im Innern einer der beiden Locomotiv-Remisen der Depôtstation Biasca Feuer aus, welches in kaum einer Stunde an jenem Gebäude Alles zerstörte, was nicht von Stein und Eisen war. Auch die 12 Locomotiven, welche zur Zeit des Brandes remisirt waren, wurden theils durch die Hitze, theils durch das brennend herabstürzende Dachgebälke mehr oder weniger beschädigt, so dass dieselben ausser Dienst gestellt werden mussten.

Ueber die Ursache des Brandes konnte bisher nichts constatirt werden. Das Feuer begann in der südwestlichen Ecke des Gebäudes, und wurde zuerst von mehreren Putzern, welche Nachtdienst hatten, entdeckt, aber erst in einem Augenblicke, als die hölzerne Giebelwand der Remise, in welcher sich die Thore befinden, bereits von den Flammern ergriffen war. Das Stationspersonal, sowie die Bewohner von Biasca machten promptest alle Anstrengungen, um des Feuers Herr zu werden, aber trotz dieser Anstrengungen und trotz Ueberflusses an Wasser und des guten Functionirens mehrerer Spritzen, verbreitete sich das Feuer mit solcher Schnelligkeit, dass in der kurzen Zeit von einer Stunde Alles niederbrannte. Sie mussten sich begnügen, die daneben stehende alte Locomotivremise zu retten.

An die Bergung der Locomotiven während des Brandes konnte nicht gedacht werden, da wenige Augenblicke, nachdem das Feuer entdeckt war, die Thorwand in hellen Flammen stand, so dass Niemand mehr von dieser Seite in die Remise eindringen konnte. Sämmtliche Immobilien und Mobilien (incl. Locomotiven) waren versichert. -/-

Die südamerikanische Pacificbahn. In etwa zwei Jahren wird vermuthlich der südamerikanische Continent von einer den atlantischen mit dem stillen Ocean verbindenden Eisenbahn überspannt sein, denn in den letzten Jahren haben die Arbeiten an diesem transcontinentalen Schienenwege bedeutende Fortschritte gemacht. Die Ausdehnung des Bahnnetzes der Argentinischen Republik und der merkwürdige Aufschwung in der Ausbeute der natürlichen Hilfsquellen dieses Landes liefern wieder einmal den Beweis, dass Intelligenz, Fleiss und Energie in den gemässigten Zonen sich am mächtigsten entfalten. Der erste Theil jenes continentalen Schienenweges erstreckt sich von Rosario am Paraná, der sich in den Rio la Plata ergiesst und das Innere des Landes mit dem atlantischen Meere in Verbindung setzt, westwärts nach Villa María (193 km); eine zweite Strecke von 132 km wurde 1873 von der Regierung gebaut, und die Fortsetzung bis Villa Mercedes (122 km) im Jahre 1875 fertig gestellt. Im Jahre 1880 baute die Regierung weitere 95 km bis San Luis; zwei Jahre später wurden die Schienen bis La Paz (121 km) gelegt und im April d. J. ward die letzte Strecke bis Mendoza (129 km) eröffnet. Von letztgenanntem Punkte aus wurde in der Richtung nach Norden eine Zweigbahn nach San Juan (160 km) gebaut. Auf der andern Seite der Anden haben die Chilenen eine Bahn von Valparaiso nach Los Andes (162 km) im Betrieb. Die noch auszufüllende Lücke zwischen den von Osten und Westen sich entgegenkommenden Linien beträgt nur 225 km, für welche der Weg durch den Uspalata-Pass (3900 m ü. M.) am Fusse des Aconcagua (6943 m ü. M.) führen würde. Diese Verbindungsstrecke hofft man binnen zwei Jahren ausführen zu können.

[Iron.]

Ein neues Lichtpausverfahren. Ein neuartiges Papier für Lichtpausen, unter dem Namen „Shawcross' Patent-Sensitiv-Papier“, welches schwarze Linien auf weissem Untergrund liefert, ist kürzlich in England im Handel aufgetaucht. Das Verfahren ist nahezu dasselbe wie mit dem bisherigen Blaupapier. H. Shawcross' Sensitiv-Papier ist ursprünglich von hellgelber Farbe und wird, in Wasser getaucht, augenblicklich schwarz; wird es jedoch zuerst dem directen Sonnenlicht exponirt, so bleibt es vollkommen weiss und Wasser übt dann keine Wirkung mehr daraus auf. Nach Feststellung dieser beiden Eigenschaften, kann das beim Copiren einer Zeichnung einzuschlagende Verfahren leicht gefolgert werden. Es erübrigt nur die Zeichnung (welche auf weissem oder leicht ins Bläuliche getönten Papier anzufertigen ist) auf ein Blatt Sensitiv-Papier derart aufzulegen, dass die Berührung eine vollkommen gleichmässige ist und Falten vermieden werden. Wird das Ganze dem Lichte ausgesetzt, so bleiben durch die Striche der Zeichnung gedeckten Stellen des Sensitiv-Papieres unverändert, während die dem Lichte exponirten gebleicht werden, und wir auf diese Art nach beendigter Exponirung eine Zeichnung in Gelb erhalten. Sobald die Zeichnung in Wasser getaucht wird, werden die gelben Linien schwarz und die Copie ist fertig. Bei Behandlung des Papieres darf dieses nicht unnützerweise dem Lichte ausgesetzt sein; auch ist die gelbe

Zeichnung zuerst in gestandenes Wasser zu tauchen und dann erst wiederholt im frischen abzuspuhlen. Geschieht dies, so erhält man eine sehr reine und scharfe Copie. Das Verfahren wird durch Anwendung eines Copirrahmens und einer Filzunterlage während der Exponirung gefördert; es ist ein vollständig positives und giebt Facsimile-Copien ohne Anwendung eines chemischen Bades. Das Papier kommt im Handel in Rollen von 10 m Länge und 0.7 m Höhe vor. [Railroad Gazette.]

Ueber die Sicherheit der Befahrung von Asphalt- und Steinpflaster hat die „Deutsche Bauzeitung“, auf Grundlage der von der Berliner Feuerwehr herausgegebenen Verwaltungsberichte, eine interessante Zusammenstellung ausgearbeitet, aus welcher sich Folgendes ergibt: Die von den Vehikeln der Berliner Feuerwehr während des Jahres 1884 zurückgelegte gesammte Weglänge betrug 56 633 km, hievon entfielen 49 419 km auf Stein- und 7 214 km auf Asphalt-Pflasterung. Während des genannten Zeitraumes kamen 65 Unfälle, nämlich 15 auf Stein- und 50 auf Asphalt-Pflaster vor. Es kam somit *durchschnittlich* auf eine Weglänge von 871 km ein Sturz vor; beim Steinpflaster trifft jedoch auf 3 294 km und beim Asphaltpflaster auf nur 144 km ein Sturz. Das letztere war somit im abgelaufenen Jahr für die Standsicherheit der Pferde etwa 23 Mal ungünstiger, als das Steinpflaster. In den Vorjahren war das Verhältniss etwas besser, es kam nämlich:

Im Jahre 1883	ein Sturz auf 2 450 km Stein-	und 250 km Asphalt-Pflaster
„ „ 1882	„ „ „ 2 649 „ „ „	239 „ „ „
„ „ 1881	„ „ „ 2 266 „ „ „	328 „ „ „

Immerhin zeigen auch diese Zahlen, wie geringe die Standsicherheit rasch laufender aber gewandter und gut geführter Thiere auf dem Asphaltpflaster ist. Aus einer fernern Gruppierung der Unglücksfälle lässt sich indess folgern, dass die Gewöhnung der Pferde an das Asphaltpflaster von wesentlichem Einfluss ist; es zeigte sich nämlich, dass je geringer die von einzelnen Abtheilungen zurückgelegte Weglänge war, um so kleiner sich auch die Standsicherheit der Pferde erwies und umgekehrt.

Eisenbahn-Concessionen. In der abgelaufenen Decembersession haben die eidg. Räthe folgenden Eisenbahn-Unternehmungen die Concession ertheilt:

- 1) Der Zahnradbahn Lugano-San Salvatore vide Bd. VI, S. 136
- 2) Der Drahtseilbahn auf den Gurten bei Bern „ „ „ „ 136
- 3) Der Strassenbahn Kriens-Luzern „ „ „ „ 162
- 4) Der Schmalspurbahn Maloja-Castasegna „ „ „ „ 162
- 5) Verlängerung der Regionalbahn im Val de Travers „ „ „ „ 132

Ferner wurde die Concession für den Simplonübergang (Bd. VI, S. 137) verlängert, die Abänderung der Taxen für die Drahtseilbahn in Lugano (Bd. VI, S. 162), der Betriebsvertrag der Regionalbahn im Val de Travers (Bd. VI, S. 132), sowie derjenige der Eisenbahn im Neuenburger Jura (Bd. VI, S. 137) genehmigt. Alles conform den mitgetheilten bundesrätlichen Vorlagen.

Astronomisches. Amerikanische und englische Fachzeitungen preisen die neue Sternwarte zu Washington als eine der vollkommensten, nicht nur der Vereinigten Staaten von Nordamerika, sondern *der ganzen Erde*. Als eine ganz besondere Leistung wird hervorgehoben, dass dieselbe, dank der Opferfreudigkeit einiger dortiger Bürger, einen Refractor von 11 Fuss (3,35 m) Brennweite und 6½ Zoll (165 mm) Objectivöffnung erhalten, vermittelt welchem die Möglichkeit geboten werde, die Stich- oder Unstichhaltigkeit der bestehenden Nebelflecktheorie endgültig festzustellen. Der Laie, der dies liest, glaubt, dass da ganz ausserordentliche Hilfsmittel zur Verwendung kommen und würde deshalb wahrscheinlich nicht wenig erstaunt sein zu erfahren, dass der kürzlich in einer hiesigen Privatsternwarte aufgestellte, in unserer letzten Nummer beschriebene Refractor mit 3,144 m Brennweite und 217 mm Oeffnung dem vielgepresenen Washingtoner Instrument nicht nachsteht.

Vereinigte Schweizerbahnen. Ueber den Rücktritt unseres Collegen, Obergeringens Bürgi, eines der ältesten Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins, lesen wir im „Tagblatt der Stadt St. Gallen“ was folgt: Mit Neujahr ist Herr Bürgi, Bahningenieur der Vereinigten Schweizerbahnen, von seinem Posten zurückgetreten. Derselbe hat bei der genannten Gesellschaft eine ausgezeichnete und dabei so langjährige Thätigkeit entfaltet, wie sie auch in weniger hohen Stellungen nur selten vorkommt. Sie begann am 1. August 1852 mit Ausführung der Vorarbeiten für die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn (Rorschach-Winterthur); vom April des folgenden Jahres bis zum Juli 1856 war Bürgi sodann Adjunct des Sectionsingenieurs Hrn. Pestalozzi, in welcher Eigenschaft er an der Bauleitung der Bahnstrecke St. Gallen-Flawil mit den grossen Eisenbahnbrücken über die Sitter und Glatt hervorragenden Antheil nahm. Nach Vollendung dieser Linie trat

er in die Dienste der Südostbahn und später, im Frühjahr 1857, in diejenigen der neugegründeten Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, welche ihm den Bau der Wallensee- und Glarnerlinie übertrug. Der Eifer, die Sachkenntnis und die Gewissenhaftigkeit, womit er diese sehr schwierige Aufgabe löste, erwarb ihm nicht nur die volle Anerkennung der Verwaltung, sondern veranlasste diese auch, ihm im September 1859, nach dem Ausbau des ganzen Bahnnetzes, die Stelle des Betriebsingenieurs der Vereinigten Schweizerbahnen zu übertragen, die er jederzeit, auch unter den schwierigsten Verhältnissen (es sei hier nur an die Rheinkatastrophen von 1868 und 1871, sowie an die Ueberschwemmungen von 1876 erinnert) mit dem besten Erfolge bekleidet hat — im Ganzen also, ohne Unterbruch, mehr als 26 Jahre lang. — Die Vereinigten Schweizerbahnen verlieren in dem Scheidenden einen vorzüglichen, mit der ganzen Entwicklung der Gesellschaft aufs Innigste verflochtenen Beamten, der namentlich auch Vertrauen und Achtung der Bevölkerungen und Gemeinden, mit welchen er zu verkehren hatte, in vollstem Mass genoss. Möge ihm zu fernerer rüstiger Wirksamkeit ein noch recht langer und glücklicher Lebensabend beschieden sein. — Zum Nachfolger des Herrn Bürgi ist, wie wir vernehmen, Herr Ingenieur Seitz bestimmt.

Nordostbahn-Moratorien. Der Bundesrath hat das Eisenbahndepartement beauftragt, einen Antrag über die Art der Erledigung der Moratorienfrage vorzulegen. Die Vertreter der verschiedenen von der N. O. B. zu erbauenden Linien sind eingeladen worden, alles zur Vertretung ihrer Ansprüche dienliche und namentlich auch ihre etwaigen Gründe für eine Priorität des Baues geltend zu machen. Die Herren Ingenieur Koller in Bern, Ingenieur Buri in Basel und Nationalrath Grandjean in Chauxdefonds sind beauftragt, ein Expertengutachten zu verfassen, das sich über alle Punkte aussprechen soll, welche für den Bau der fraglichen Linie in Betracht fallen (Bau- und Betriebskosten, wahrscheinliche Rentabilität u. s. w.). Der Bundesrath wird dieses Gutachten seinem Entscheide zu Grunde legen.

Project eines 200 m langen Piers in Luzern. Die Herren Ingenieur Lutz und Fürsprech Dr. Meyer in Hochdorf setzen vermuthlich voraus, dass die schattigen Anlagen Luzerns den Fremden weniger angenehm und zuträglich seien, als eine Stelle, wo sie in der Sonnenhitze braten oder sich bei schlechtem Wetter eine tüchtige Erkältung holen können, weshalb daselbst ein 200 m langer, eiserner Molo gebaut werden müsse, der die Kleinigkeit von einer halben Million kosten soll.

Freistehende Arbeiterwohnungen auf dem Lande. Der an anderer Stelle dieser Nummer ausgesprochene Wunsch, es möchten die in C. Schindler's Werk: „Klein aber mein“ enthaltenen Gedanken baldige Verwirklichung finden, ist auf dem besten Wege in Erfüllung zu gehen. Die „Appenzeller Zeitung“ meldet nämlich, dass sich in Herisau ein Consortium zum Ankauf des nöthigen Landes zu 32 Häuschen nach Schindlers Vorschlägen gebildet habe. Möge dieses Vorgehen Nachahmung finden!

Literatur.

Frankfurt und seine Bauten. Von diesem in Band V, Seite 144 u. Z. erwähnten Werke ist uns soeben ein Prospect mit Illustrationsproben zugekommen. Wie schon mitgetheilt, wird dasselbe bei der in diesem Jahre in Frankfurt a./M. stattfindenden Generalversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zur Vertheilung kommen. Um vielfach geäußerten Wünschen zu entsprechen, hat sich der Frankfurter Verein entschlossen eine kleinere Anzahl von Abzügen zur Subscription zu bringen und zwar zum Selbstkostenpreis von 10 Mark (resp. 12,50 Mark auf Kupferdruckpapier). Das Buch wird ungefähr 400 Seiten Text, 20 Einzeltafeln und über 200 eingedruckte Illustrationen erhalten, die nach den vorliegenden Proben zu schliessen, sehr schöne Leistungen in Lichtdruck, Phototypie und Zinkographie aufweisen. Das Titelblatt ist von unserem Zürcher Collegen *Lülthi* gezeichnet. An der Redaction sind die HH. Stadtbauräthe Behnke und Lindley, Baurath Wagner, Bauinspector Koch, Professor Luthmer, Director Kohn, Architekten Lindheimer, Lieblein, von Hoven, Ingenieure Askenasy und *Streng* und Abtheilungsbaumeister Riese beteiligt. Bestellungen für die am 15. Januar 1886 abschliessende Subscription sind an Herrn Ingenieur *Askenasy*, Bockenheimer-Anlage 3 in Frankfurt a./M. zu richten.

Necrologie.

† **Rudolf Redtenbacher.** In Freiburg im Breisgau ist am 21. December plötzlich an einem Schlagfluss der auch in weiteren Kreisen bekannte Kunstschriftsteller Architect Rudolf Redtenbacher gestorben. Er war der einzige Sohn des berühmten Professors Ferdinand Redtenbacher, des Begründers der wissenschaftlichen Maschinenlehre, der, bevor er nach Carlsruhe berufen wurde, als Lehrer an der hiesigen Industrieschule thätig war. Zu dieser Zeit, im Jahre 1840, wurde Rudolf Redtenbacher in Zürich geboren. Da sein berühmter Vater jedoch bald darauf nach Carlsruhe übersiedelte, so verlebte der Verstorbene seine Jugendjahre dort. Er besuchte die dortige technische Hochschule, wo er vorwiegend maschinentechnische und naturwissenschaftliche Vorlesungen hörte; allmählich fühlte er sich indess mehr zu künstlerischem Schaffen hingezogen und er entschied sich zum Studium der Architectur, dem er in Berlin, Dresden und Wien oblag. Später arbeitete er im Baubureau am Mainzer Dom, in den Ateliers von Denzinger in Regensburg und Frankfurt, von Cuypers in Amsterdam und in dem niederländischen Amte für die Erforschung der Kunstdenkmäler. Zu einer reichen, praktischen Thätigkeit gelangte er jedoch nicht; mit um so grösserem Eifer widmete er sich dafür kunstgeschichtlichen Studien. Zahlreiche Arbeiten aus diesem Gebiete, die theils als selbstständige Werke im Buchhandel, theils als Abhandlungen in Zeitschriften erschienen sind, legen Zeugnis ab von seinem gründlichen Wissen und seiner glänzenden Begabung.

† **Jean Frael.** Am 29. December starb zu Genf Jean Frael, einer der bedeutendsten Architekten der Westschweiz, der Erbauer des Denkmals für den Herzog von Braunschweig, des Museums, der Bibliothek, der Universität, der Schule von St. Gervais und der Uhrmacherschule daselbst.

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

Vereinsnachrichten.

Semper-Denkmal.

Für Errichtung des Semper-Denkmal's im Polytechnikum sind bis Ende 1885 bei Unterzeichnetem eingegangen:

Uebertrag vom 11. Juni 1885 (vide Schw. Bztg Bd. V Nr. 24) Fr.	2592. 50
Von Herrn C. Sch.	10
„ „ Architecten V. und F. Basel	20
„ „ Architect G.-B. Solothurn	20
„ „ K. a. St. Gallen	20
„ „ K. Belgrad	20
„ „ O. W.	20
„ „ K. F. H. Boston	20
„ „ Professor H. A. Wien	250

2972. 50

Den Empfang dieser Beiträge und Beitrags-Erklärungen bescheinigt mit höflichem Danke

Zürich, 6. Januar 1886.

H. Pestalozzi.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Nous apprenons que la Société de Travaux publics et constructions, 15 rue Louis le grand à Paris, cherche de jeunes ingénieurs âgés de 25 à 30 ans, disposés à aller sur les chantiers de travaux à Panama. (434)

Angebot: Ein Ingenieur (32) mit 10jähriger Praxis im Civilbau, auch im Constructionsfache erfahren, sprachkundig, cautionsfähig, sucht Stellung.

Angebot: Ein diplomirter Ingenieur, während mehrerer Jahre im Eisenbahn- und Wasserbau thätig, in sämtlichen Feldarbeiten des Ingenieurs bewandert, sucht wo möglich fixe Stelle.

Auskunft erteilt

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