

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 16

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>

Letztere müsste sich aber mindestens milchig trüben, wenn irgend welche Abnutzung des Papierstoffes stattfände, wie dies der Fall ist, wenn man mit demselben Stahl in gleicher Weise auf einem Block Lagermetall reibt. Man wollte anfänglich bei den Pergamentpapier-Lagern bloss Wasserschmiere anwenden, es zeigten sich hierbei aber bald Missstände in Folge der Einwirkung des Frostes und der durch das Wasser hervorgerufenen Rostbildung an eisernen Wellen. Man musste deshalb dem Wasser Zusätze geben, durch welche den bezeichneten Missständen entgegen gewirkt wird und es ist dies durch Beimischung von Fett und Glycerin erreicht worden. Da die Lager aber bei der für die Schmierung derselben getroffenen Einrichtung nur sehr wenig Schmierstoff verbrauchen, so ist ein wirthschaftlicher Vortheil vom Ersatz der Oelschmiere durch Wasserschmiere kaum zu erreichen und wird erstere deshalb auch in der Regel angewandt. Die Pergamentpapierlager zeichnen sich durch Haltbarkeit, Leichtläufigkeit und Reinlichkeit sehr vortheilhaft aus vor Lagern aus anderen Stoffen, so dass sie bereits vielfach Anwendung finden. Ein kürzlich angestellter Versuch, diese Lager auch bei Eisenbahnwagen anzuwenden, ist zwar zunächst nicht gelungen, doch trat die Ursache des Misslingens in den bei dieser Anwendungsweise in Betracht kommenden besonderen Umständen klar zu Tage. Es ist deshalb auch zu erwarten, dass sich bei den noch fortzusetzenden Versuchen auch für diesen Zweck die Papierlager nach entsprechender Anordnung bewähren werden.

Drahtseilbahn auf den Martinsberg in Baden. Wie bereits erwähnt wird die Concession für eine Drahtseilbahn auf den Martinsberg bei Baden nachgesucht. Concessionsbewerber ist Herr R. B. Saft, Gasthofbesitzer in Baden. Die 200 m lange, geradlinige Bahn beginnt am südwestlichen Ende des Friedhofes auf der Höhengröte von 397 m und endigt 475 m über Meer; die Höhendifferenz von 78 m wird mittelst einer gleichmässigen Steigung von 39,25 % überwunden. Die Anlage der Bahn ist zweigleisig mit Meterspurweite und eingelegter Zahnstange. Als Betriebsmaterial sind leichte Wagen mit nur 6 bis 8 Sitzplätzen vorgesehen. Die Kosten sind auf 50 000 bis 60 000 Fr. und die jährlichen Betriebs-Einnahmen (und -Ausgaben) auf 7500 Fr. veranschlagt, wobei 150 Betriebstage, eine tägliche Frequenz von 100 Personen und ein Fahrpreis von 50 Cts. angenommen werden. Die Concessionsertheilung wird vom Bundesrath unter ähnlichen Bedingungen wie bei der Giessbach- und Gütschbahn beantragt.

Electrische Beleuchtung des Winterpalastes in St. Petersburg. Wohl die grösste und prächtigste electrische Einzelbeleuchtung, die bis anhin zur Ausführung kam, ist die Beleuchtungsanlage im Winterpalast zu St. Petersburg. Derselbe ist in seinen innern Räumen mit 12000 Glühlampen beleuchtet, während gleichzeitig die inneren Höfe und der angrenzende Platz durch 56 Bogenlampen erleuchtet sind. Die in den Kellerräumen befindliche Maschinenstation zum Betriebe dieser gewaltigen Anlage umfasst 8 Dampfmaschinen von etwa 2500 Pferdekraften, welche, mit Inbegriff der reichlich bemessenen Reserven, 26 Dynamomaschinen treiben. Die Anlage ist von der Firma Siemens & Halske in St. Petersburg ausgeführt, welche auch den ganzen Newsky-Prospect und die Morskoy mit electrischem Bogenlicht und die Anwohner mit Glühlicht versorgt. Danach scheint St. Petersburg jetzt die electrisch best beleuchtete Stadt in Europa zu sein.

Fernsprech-Verbindungen auf grosse Entfernung. Ausser der 320 km langen Telephon-Verbindung zwischen Paris und Brüssel ist nun auch Berlin mit Stettin und Halle a. S. nach dem van Rysselberghe'schen Verfahren in telephonische Verbindung gesetzt worden. Die erste Distanz beträgt 178, die letztere 165 km.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen. In Nr. 13 des Bundesblattes vom 30. März sind die mit dem 1. April dieses Jahres in Kraft getretenen Bestimmungen betreffend die zollsicere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr und die technische Einheit im Eisenbahnwesen (welch' letztere sich in Bd. VII, Nr. 22 unserer Zeitschrift vom 29. Mai 1886 in extenso mitgetheilt finden) veröffentlicht. Den vertragschliessenden Staaten sind inzwischen noch die Niederlande und Rumänien beigetreten.

Electrische Kraftübertragung in Valencia. Es hat sich eine Actiengesellschaft gebildet um die Stadt Valencia in Spanien mit einer bedeutenden Kraftübertragung zu versehen. 3000 Pferdekraften sollen durch eine 56 km von Valencia entfernte hydraulische Anlage gewonnen und electrisch übertragen werden. Man hofft hieraus für Valencia 1500 Pferdestärken disponibel zu machen. Die Unternehmung berechnet sich aus dieser Anlage einen jährlichen Reingewinn von 100000 Fr.

Concurrenzen.

Façade des Domes von Mailand. Man schreibt uns aus Deutschland, was folgt: Der Termin zur Beschickung der grossen, internationalen Concurrenz zu Entwürfen einer neuen Façade des Mailänder Doms läuft in den nächsten Tagen ab. Nach dem Programm haben die Concurrenten vier von den fünfzehn Mitgliedern der Jury selbst zu wählen, zwei Architekten, einen Maler und einen Bildhauer. Die Wahl erfolgt durch Stimmzettel, welche gleichzeitig mit den Entwürfen eingereicht werden müssen. Die Jury besteht meist aus Italienern. Als österreichisches Mitglied ist bereits der einflussreiche Oberbaurath Freiherr von Schmidt in Wien ernannt. Damit wenigstens noch ein Deutscher und ein Engländer gewählt werden, ist grösste Einigkeit nöthig. Wenn die Deutschen, Oesterreicher, Engländer und Schweizer nur je ihre Landsleute wählen, so erhält keiner davon die nöthige Stimmenzahl, und nur Italiener und höchstens noch ein Franzose werden gewählt.

An alle *Deutschen, Oesterreicher, Schweizer und Engländer*, welche sich an der Concurrenz betheiligen, ergeht deshalb das dringende Ersuchen, ihre Stimmen sämmtlich zu vereinigen auf die unten folgenden vier namhaften Künstler, mindestens auf die beiden erstgenannten, damit wenigstens ein oder zwei Deutsche gegenüber den Italienern und Franzosen durchgebracht werden. Die Deutschen urtheilen am ehesten unparteiisch.

Nur Einigkeit macht stark. Nach verschiedenen Schätzungen werden sich an der Concurrenz betheiligen etwa 100 Italiener, 30 bis 50 Franzosen, 20 bis 40 Deutsche, 10 bis 20 Oesterreicher, 10 bis 20 Engländer, 10 Schweizer und 10 Aussereuropäer. Es wird also nur grosser Einigkeit gelingen, einen der folgenden vier namhaften Künstler durchzubringen:

- 1) *Hase*, Geheimer Regierungs- und Baurath, Professor der technischen Hochschule zu *Hannover*, Mitglied der Academie des Bauwesens, der namhafteste Altmeister der Gothik in Deutschland;
- 2) *V. Statz in Köln*, Baurath, Erzdiözesan-Baumeister, Dom-baumeister zu Linz an der Donau;
- 3) einen englischen oder deutschen Maler: *v. Werner*, Director und Professor in *Berlin*, Mitglied der Academie des Bauwesens;
- 4) einen englischen oder deutschen Bildhauer: *R. Begas*, Prof. in *Berlin*, Mitglied der Academie des Bauwesens.

Die Herren *Hase* und *Statz* sind bereits englischen Fachblättern zur Wahl vorgeschlagen, und dafür die Namen zweier englischen Künstler an die Redaction der „Deutschen Bauzeitung“ erbeten. *W.*

* * *

Wir haben zwar früher (in unserer Nummer vom 13. November 1886) einen von dem vorliegenden etwas abweichenden Vorschlag veröffentlicht. Da es jedoch den Anschein hat, als habe man sich in Deutschland auf die vier mitgetheilten Namen geeinigt, so stehen wir nicht an, im Interesse der Sache und um die drohende Stimmenzersplitterung zu vermeiden, den früher gemachten Vorschlag diesem unterzuordnen.

Die Red.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Aus dem Protocoll der 10. Sitzung vom 16. März 1887.

Vorsitz: Prof. *Ritter*. Anwesend 25 Mitglieder. Es wird zur Aufnahme in den Verein angemeldet: Herr Ingenieur *Julius Prochaska* in Zürich. Bezüglich der Vorträge vide No. 12. d. B.

11. Sitzung vom 30. März 1887. Protocoll-Auszug und Referate.

Vorsitz: Ing. *Waldner*. Anwesend sind etwa 50 Mitglieder. Der in letzter Sitzung angemeldete Herr Ingenieur *Julius Prochaska* wird in den Verein aufgenommen. Zur Aufnahme wird angemeldet: Herr *Kastler*, Ingenieur bei HH. Escher Wyss & Co. in Zürich.

Herr Stadtbaumeister *Geiser* referirt über die bevorstehende:

Ideenconcurrenz für die Anlage neuer Tonnalle-Localitäten.

Nach einem geschichtlichen Rückblick über die Entstehung der hiesigen Seequai-Anlage und die Anstrengungen, welche in den letzten Jahren bezüglich der Umgestaltung unserer Tonnalle-Localitäten gemacht worden sind, tritt der Vortragende in einlässlicher Weise auf die im Wurfe liegende Concurrenz-Ausschreibung ein und erläutert das von der Quai-Direction aufgestellte Programm bezüglich dessen auf Seite

SS d. B. verwiesen werden kann. Der Vorsitzende theilt sodann mit, dass der hiesige Verein von Seite der Quai-Direction eingeladen worden sei für die vorzunehmende Bestellung des Preisgerichtes 7 bis 9 Namen in Vorschlag zu bringen. In einer Vorstandssitzung, zu der 15 dem Verein angehörende Architecten eingeladen worden waren, wurde, zu Händen der heutigen Versammlung, eine vorläufige Liste von 8 inländischen und 7 ausländischen Preisrichtern aufgestellt. Der Verein beschloss indess auf den Antrag von Herrn Stadtbaumeister Geiser die Wahl der vorzuschlagenden 9 Preisrichter heute nicht vorzunehmen, sondern zu diesem Zwecke auf den 2. April eine Special-Versammlung der dem Vereine angehörten Architecten auszuschreiben.

Es folgt ein Vortrag von Herrn Ingenieur Ruge:

Ueber den Ausgangspunkt der Zürichbergbahn.

Der Vortragende gibt unter Vorlage der betreffenden Pläne Mittheilung über die beabsichtigte Gestaltung des Ausgangspunktes der Zürichbergbahn am Limmatquai, sowie über einige Modificationen des früher dem Vereine vorgelegten Bahnprojectes. Zunächst ist die von den städtischen Behörden gewünschte Hebung am Hirschengraben um 60 cm durch Erhöhung des Gefälles ober- und unterhalb und Einschaltung schwächeren Gefälles an der Kreuzungsstelle bewirkt; sodann wurde, um die bei dem früheren Projecte vorhandene Unterbrechung der Zahnstange an den Weichen zu beseitigen, diese auf der ganzen Länge ununterbrochen durchgeführt, was die Anlage einer dritten Schiene und eine Verbreiterung der Brücke um 1 m erfordert; im Uebrigen erscheint die Situation der Bahnlinie unverändert. Was nun die Gestaltung des Endpunktes am Limmatquai betrifft, so hat sich ergeben, dass um etwas Hübsches und Zweckmässiges zu schaffen, die Erwerbung des ganzen werthvollen Terrains dort nöthig ist, dabei ist beabsichtigt auf der südlichen Hälfte desselben gegen den Limmatquai die Einsteighalle mit zwei Perrons anzulegen, auf der nördlichen aber zwei Häuser zu erbauen, wovon das vordere etwa als Hotel, das hintere an der Zähringerstrasse als Wohnhaus gedacht ist. Eine durchgehende Passage vom Limmatquai nach der Zähringerstrasse ermöglicht das Einsteigen von beiden Seiten und es sind die Perrons vornen so tief gelegt, dass volle Bequemlichkeit beim Einsteigen vorhanden ist. An der Zähringerstrasse kommt die Bahn in der Höhe des ersten Stocks heraus. Im Untergeschoss soll eine Dampfmaschine zum Heben des erforderlichen Betriebswassers auf die obere Station aufgestellt werden, wodurch man sich vollständig unabhängig von der städtischen Wasserleitung machen will. Bei einem durch das schweiz. Eisenbahndepartement vorgenommenen Augenschein hat sich der Vertreter der Stadt ungünstig über das vorliegende Tracé ausgesprochen und kam wieder auf ein Tunnelproject zurück, welchem aber der Vortragende keinen Geschmack abgewinnen kann. Er glaubt vielmehr, dass die hier vorgeschlagene Lösung die beste sei und wünscht, dass der Verein sich weiter über die Angelegenheit äussere.

In der sich anschliessenden, sehr lebhaften Discussion ergreift zunächst das Wort Hr. Stadtingenieur Burkhard:

Anknüpfend an die Petition des Quartiervereins, der sich sehr scharf gegen die beabsichtigte Strassenüberbrückung ausgesprochen, ist hervorzuheben, dass allfällige spätere Strassen correctionen durch die vorhandenen Brückenpfeiler sehr erschwert werden. Es sollte bei eingehendem Studium möglich sein ein Project mit kurzem Tunnel und im übrigen offenen Einschnitt ausfindig zu machen, welches den ästhetischen Anforderungen besser genügt, indem die Eingangsstelle in der Verlängerung der Bahnhofbrücke zu liegen kommt und die ganze Linie von derselben aus zu übersehen ist. Die Entfernung vom Tramway wird nicht wesentlich grösser ausfallen.

Hr. Stadtrath Pestalozzi theilt mit, dass seitens der städtischen Behörden noch kein bestimmter Beschluss gefasst wurde und dieselben einstweilen auf das Gutachten der städtischen Baucommission abstellen, bei welcher die Ueberbrückung der Strassen Bedenken erregt hat. Redner erkennt die hier vorliegende Lösung der Concessionäre durch die beabsichtigten Hausanlagen im übrigen als eine glückliche an und

glaubt, dass ein Ausspruch des Vereins über die verschiedenen Projecte sehr erwünscht sei.

Es sprechen sich gegen die Strassenüberbrückung und für kurzen Tunnel mit anschliessendem Einschnitt noch aus Hr. Dr. Bürkli-Ziegler und Ingenieur Giesker. — Der als Gast anwesende Herr Guyer, Mitglied der städtischen Baucommission, führt aus, dass eine einlässliche und objective Prüfung der Frage, ob nicht eine Tracé mit Tunnel ebenso günstig sei als die Ueberbrückung, nur im Interesse des Projects selber liege. Die Behörde hat die Pflicht, namentlich in Hinsicht auf die an dieser Stelle etwa möglichen späteren Strassenanlagen, sich genaue Rechenschaft hierüber zu geben.

Herr Stadtbaumeister Geiser: Ein Einschnitt auf halber Höhe wird das Vorland des Polytechnikums nur verunstalten, auch ist ein Eingang des Tunnels in der Axe der Bahnhofbrücke wegen zu geringer Höhe nicht gut möglich. Die Führung der Bahn im Tunnel wird viele Inconvenienzen mit sich bringen, die Gefahr potenzirt sich. Der vorliegende Entwurf in Verbindung mit den Hochbauten scheint dem Redner ein ganz günstiger und eine sorgfältige Untersuchung der Angelegenheit ist jedenfalls erforderlich.

Nachdem Hr. Ruge nochmals verschiedene, zu Ungunsten des Tunnelprojectes sprechende Details hervorgehoben und demselben auch die Rentabilität abgesprochen, schliesst die Discussion, ohne dass ein bestimmter Antrag gestellt wird, indem man von der Ansicht ausging, dass das Tunnelproject jedenfalls noch eingehender studirt werden müsse, ehe man es besprechen könne.

R. j. K. & M.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Aus dem Sitzungsprotocoll des Central-Comites vom 6. April 1887.

Herr Stadtbaumeister Geiser legt, nachdem er sich mit Mitgliedern der andern zur Berathung des Gegenstandes ernannten Commission ins Einvernehmen gesetzt, einen Entwurf zur *Ergänzung der Grundzüge für das Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen* vor und das Central-Comité beschliesst, darauf hinzuwirken, dass die bezügl. Berathungen derart gefördert werden, um der im Juni nächsthin in Solothurn stattfindenden Delegirten- beziehungsweise Generalversammlung annehmbare Vorschläge machen zu können.

Einem durch das Präsidium vermittelten Vorschlage des Herrn Professor Tetmajer, betreffend eine Revision der vom Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein genehmigten *Nomenclatur der Bindemittel*, wird zugestimmt und beschlossen, diesbezüglich Weiteres zu veranlassen.

Anlässlich einer Anfrage wird beschlossen, von dem Vorrathe der *Stempel, zum Schutze des geistigen Eigenthums im Sinne des § 7 der Honorarnormen* des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins, welche seinerzeit für die Vereinsmitglieder angefertigt worden sind, Stücke auch an Nichtmitglieder zum Preise von Fr. 3,50 abzugeben.

Da für die nächste Generalversammlung in Solothurn zugleich eine Feier des *fünfzigjährigen Bestandes des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins* in Aussicht genommen ist, wird die Frage erörtert, in welcher Art bei diesem Anlasse ein *Bericht über die Thätigkeit* des Vereins in dem fünfzigjährigen Zeitraume, ohne zu bedeutende Kosten aufwenden zu müssen, erstattet, beziehungsweise den Vereinsmitgliedern übergeben werden könnte.

Zugleich wird der Anregung des Präsidenten zugestimmt, dass die Vereinsmitglieder durch das Vereinsorgan eingeladen werden, ihre *photographischen Bilder* zur Füllung eines im Besitze des Vereins von früher her befindlichen, umfangreichen Albums einzusenden.

Es wird ferner noch die in der letzten Delegirtenversammlung angeregte Frage des Verhältnisses der Mitgliedschaft des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins in verschiedener Richtung erörtert, um der nächsten Generalversammlung diesbezügliche Anträge hinterbringen zu können.

G.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Behörde	Ort	Gegenstand
17. April	Wartenweiler, Gmdam.	Wäldi, Ct. Thurgau.	Schulhausbau.
18. April	Direction der V. S. B.	St. Gallen.	Neue Aufnahmegebäude auf den Stationen Elgg und Schännis; veranschlagt zu je 13,300 Fr.
23. April	Baudirection.	Aarau.	Einfriedigung der neuen Zeughäuser in Aarau.
23. April	Kirchenbau-Commission	Entlebuch, Ct. Luzern.	Kirchenrenovation.
30. April	Gemeindrath.	Klingnau.	Herstellung einer Wasserversorgung.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.