

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 13

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: 18.05.2025

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

sehr vorteilhaft. Warum sich der Herr Stadttingenieur gerade diese rein betriebstechnische Frage, welche die Interessen der Stadt eigentlich gar nicht berührt, zur Keule gegen das Projekt der städtischen Experten ausgesucht hat, wird wohl jedermann unerfindlich sein.

3. „Die Stadt kann dem Vorschlag ebenfalls nicht zustimmen, weil die im Projekt vorgesehenen Unterführungen der Hardstrasse und des Mühlewegs mit den Niveau der Fahrbahn bis 2 m in den Grundwasserstand hinunterreichen würden und die Aufstellung von bleibenden Pumpstationen oder direkte Wasserableitung erforderlich wäre.“ Im Zeitalter der subaquanen Tunnels und Untergrundbahnen ist dies ein schwaches Argument. Wenn die Unterfahrten wasserdicht hergestellt werden, was man kann, dann braucht es für die Beseitigung der geringen Menge Tagwasser weder einer Pumpstation noch einer direkten Ableitung. Gegenüber den Vorteilen, welche Unterführungen an diesen Stellen vor Brücken über den Bahnhof haben, auch wenn das N. O. B.-Projekt ausgeführt wird, ist dieser Gegengrund kleinlich.

4. „Endlich befriedigt die Anlage eines Erddammes rechts dem jetzigen gemauerten Winterthurer Viadukt nicht.“ Das Expertengutachten sieht einen solchen Erddamm gar nicht vor; ein solcher sollte darnach erst dort beginnen, wo sich das Gütergeleise schon von dem Viadukt abgelöst hat. Nach dem Expertenprojekt will man ja die Öffnungen des verbreiterten Viadukts als Kommunikation zu den ausser der Zufahrtslinie der Rechtsufrigen anzulegenden Teilen des Rohmaterialienbahnhofs benützen.

Diese Gegengründe der Verwerfung des Güterbahnprojektes der städtischen Experten sind demnach *nicht vorhanden*. Die Vorteile aber, welche diese Anlage hat und die Gründe, welche die Verlegung auf die rechte Seite folgerichtig verlangen, sind folgende:

1. Der Platz für den Güterbahnhof ist von der früheren Verwaltung der N. O. B. durch Ueberführung der Winterthurer Linie und der Rechtsufrigen auf die linke Seite des Bahnhofes mit grossen Kosten schon frei gemacht worden. Das Geld dafür ist schon ausgegeben.

2. Die Verlegung auf die rechte Seite gestattet die richtige Einführung der Aarauer Linie.

3. Die Folge davon ist die direkte Einführung der Winterthurer und rechtsufrigen Güterlinien in den Rangierbahnhof und die Unterdrückung der betriebsgefährlichen und unzweckmässigen Spitzkehre, sowie des Einfahrens der Güterzüge der Rechtsufrigen in den Personenbahnhof.

4. Für *alle* Stadtteile ist die Zufahrt freier und günstiger, mit Ausnahme von Wiedikon und dem noch nicht bestehen-

den Stadtteil zwischen Aussersihl und Altstetten und mit Ausnahme eines Teiles von Aussersihl, welcher statt an die Hohlstrassen- an die Langstrassen-Unterführung gewiesen, also nicht ungünstiger behandelt wird.

5. Für das Industriequartier ist die Lage auf der rechten Seite geradezu eine Lebensbedingung.

6. Die Verlegung des Personenbahnhofs auf das linke Sihlufer, welche mit so grossen anderweitigen Vorteilen verknüpft ist, aber auch grosse Opfer erfordern wird, wird für die erleichterte Kommunikation mit dem Güterbahnhof ausgenutzt.

7. Die innere Anordnung des Güterbahnhofs nach dem Expertenprojekt ist für die Benützung durch das Publikum weitaus bequemer.

8. Die Anordnung der Bahnhofsteile für die verschiedenen Güterarten: Post, Lebensmittel, sonstige Eilgüter, Vieh, Stück- und Rohgüter im Zusammenhang ist nur bei dieser Lage möglich.

9. Das Gelände rechts eignet sich überhaupt weniger für Bebauung mit Wohnungen, als das höher gelegene links der Bahn.

Die Einwendungen gegen das Güterbahnprojekt der städtischen Experten sind also nichtig, während die Vorteile, welche dadurch erreicht werden können, gewichtigster Natur sind. Dagegen stimmen die Gutachten und Vernehmlassungen des Herrn Stadttingenieurs, der Kaufmännischen Gesellschaft und des tit. Stadtrates in ihren Klagen über den Güterbahnhof des N. O. B.-Projektes darin überein, dass er *unzugänglich und unbequem* sei, ja der Stadttingenieur citiert hierüber, unter seiner Zustimmung sogar wörtlich die Aeusserung der Experten. Und dennoch wird das Projekt der Experten abgelehnt und jenes der N. O. B. angenommen — *car tel est notre bon plaisir!* Gerlich.

Miscellanea.

Ueber ein neues Schiffseisenbahnsystem berichtete Herr k. k. Reg.-Rat A. Schromm gelegentlich der Erörterung des Baues von Schiffahrtskanälen in Oesterreich, im Wiener Ingenieur- und Architekten-Verein. Das Projekt dieser Schiffseisenbahn, welche s. Z. im Ausstellungspark in Edinburgh en miniature im Betrieb zu sehen war, rührt von dem schottischen Ingenieur William Smith in Aberdeen her. Das Eigentümliche dieser Erfindung liegt darin, dass das über Land zu befördernde Schiff in dem hiezu bestimmten Schiffswagen vollkommen wasserrecht erhalten bleibt, ohne selbst zu schwimmen. Diese wasserrechte Lage des Schiffes wird dadurch erzielt, dass besagter Wagen seiner ganzen Länge nach in mehrere Abteilungen geteilt wird, welche sich in vertikaler Richtung, den Steigungen des Schienenweges entsprechend, bewegen können. Das Schiff ruht nicht

rat gewählten Stadtpräsidenten Müller zu treten. Sein Hoch gilt dem fortdauernden, erfolgreichen Wirken des Vereins und seines Organs, der Schweizerischen Bauzeitung. Wäre die Zeit nicht so beschränkt und der Reden nicht so viele gewesen, so hätte sich der von dieser unerwarteten Anerkennung beschämte Schreiber dieser Zeilen erhoben, um zu sagen, dass er an dem erfreulichen Aufblühen des Vereinsorgans nur den geringsten Anteil hat, sondern dass der Hauptanteil denjenigen gebührt, die durch ihre wertvollen Arbeiten aus den mannigfachen Gebieten der Technik unserem Vereinsorgan zu seiner erfreulichen Verbreitung und zu seiner Beachtung auch im Ausland verholfen haben.

Einen interessanten Schluss des Bankettes bildete die Mitteilung des Herrn Baurat Klose, der, wie viele unserer Leser wissen, einst dem Maschinenwesen der V. S. B. vorgestanden hat. Herr Klose berichtete von einem merkwürdigen Fund, der auf der Reichenau ausgegraben wurde: ein blaues Pergament, geschrieben von dem trefflichen Pausknaben «Helios», wahrscheinlich herübergeweht aus Scheffels Mettnau. Die Fundstelle desselben befand sich in der Nähe der Grundpfeiler der «Allotria». Es ist unseren Bemühungen gelungen, dieses, den am 22. September in Bern herrschenden abnormen Temperatur-Verhältnissen angepasste Aktenstück, unsern Lesern vorzulegen. Dasselbe lautet wörtlich folgendermassen:

Der Technosaurus.

Als Gott, der Herr, die Welt erschuf, aus Kräften und aus Masse,
Braucht er auch eine Kreatur, die nützlich sie erfasse.
Der Adam war zu dumm dazu, speist Aepfel mit den Damen,
Treibt sonst auch noch Allotria und denkt nicht ans Examen.

Da griff der Herr sich aus dem All noch ungeschaffenes Werden;
Thät Zirkel, Winkel, Theorie, Geognosie der Erden,
Mechanik auch und Algebra, in Eil zusammenraffen
Und so am End' der Schöpfung noch, den Technosaurus schaffen.

Das war ein sehr gelehrtes Vieh und sass tief in der Kreide;
Die Formation gefiel ihm auch, wie seinen Enkeln heute,
Doch Darwin litt sein Dasein nicht, durch Zuchtwahl und Variieren,
Wusst' er im Kampf ums Dasein ihn erheblich zu genieren.

So kam ins Trias er hinein und in die Salzperiode,
Wo er alsbald den Durst erfand, der heute noch ist Mode.
Nun trank in dieser Formation sich alles bald zu schanden,
Ist nur als trockne Jura noch im Amtsgericht vorhanden.

Drauf fror es rund zwölftausend Jahr, kein Musikant mehr geigte;
Das kam von der Ekliptik her, die sich verbogen zeigte.
Dem Techniker erfroren bald Verstand sowohl als Ohren;
Versteint findet man ihn noch in Form von Professoren.

Doch endlich kommt's Alluvium, da kriegte er Manieren;
Er zog den Frack zum Tanze an, kroch nicht auf allen Vieren,
Erreichte die Maturität und ward geehrt auf Erden,
Und wenn ihn Guyer-Zeller liebt, kann er Direktor werden.

Und geht die Welt zu Grund auch einst, so bleibt er doch erhalten,
Wer sollte in dem Chaos sonst dann Kraft und Raum verwalten?
Wenn alles drauf und drunter geht, wird es ihm nicht verderblich,
Denn Technik, Durst und Wissenschaft, sind alle drei unsterblich.

direkt auf den Wänden des Wagens auf, sondern auf mit Wasser gefüllten Kautschukkissen, welche der ganzen Schiffslänge nach knapp nebeneinander gereiht liegen und das ganze Schiff bis zu seiner Ladewasserlinie umgeben.

Die früher erwähnten Wagenabteilungen ruhen jede für sich auf einem oder mehreren Truckgestellen auf, welche wieder, je nach der Grösse des Schiffswagens, auf einer gewissen Anzahl von Schienen mittelst entsprechender Räder laufen. Diese Anordnung gestattet den Schiffswagen, Krümmungen zu durchfahren, welche also eine horizontale Bewegung des Wagens ermöglicht. Gelangt der mit dem Schiffe belastete Wagen auf eine Steigung, so werden die oben erwähnten Wasserkissen der Steigung gemäss zusammengepresst, da das Schiff immer horizontal bleibt, gerade so, als ob es sich in seinem Elemente, dem Wasser, befände. Selbstredend werden die nach vorne zu liegenden Kissen mehr zusammengepresst, als die nach rückwärts liegenden. Die auf der Edinburger Ausstellung im Betriebe gewesen Boote hatten eine Länge von 9 m und 0,60 m Tiefgang, waren also gross genug, um 40 Personen bequem zu fassen. Die dabei zur Anwendung gekommenen Wasserkissen hatten eine Weite von 6 Zoll. Die Bahn selbst hatte Steigungen bis zu 5 % und äusserst kleine Krümmungsradien; der Schiffswagen ruhte auf 16 Truckgestellen, die sich auf zwei Doppelgeleise verteilten.

Die eingehenden Versuche, welche Mr. Smith bezüglich der Wirksamkeit der Wasserkissen machte, führten zu dem Resultate, dass 5—6 % des Schiffsgewichtes als Wassergewicht in diesen Kissen ausreichend sind, um die grössten Seeschiffe vollkommen wasserrecht im Wagen erhalten zu können. Zum Beispiele, bei einem Schiffe von 2000 t Gewicht benötigt man in den Kissen nur 100—120 t Wasser. Je nach der Länge des über Land zu führenden Schiffes und je nach der zu überwindenden Steigung sind die Dimensionen der Wasserkissen zu wählen. Mr. Smith sagt, dass er das grösste Seeschiff mit Wasserkissen von 0,90 m Weite in Steigungen von 2 % befördern könne. Je nach der Grösse, d. h. dem Gewichte der in dieser Weise zu befördernden Schiffe, sind selbstverständlich auch die Anzahl der Geleise, die Anzahl und Stärke der Truckgestelle, der Lokomotiven etc. zu wählen. An beiden Enden der Schiffseisenbahn muss dieselbe auch genügend weit unter Wasser fortgesetzt werden, damit der Schiffswagen unter das zu befördernde Schiff gebracht werden kann. Dieser Vorgang ist also ähnlich wie der bei den Schwimm-Docks. Das Anpassen der Wagen-Abteilungen an die Schiffsformen wird durch die Wasserkissen ungemein erleichtert.

Mr. Smith behauptet, dass durch Einführung seiner Schiffseisenbahn die Transportspesen von Waren überhaupt um 50 % reduziert werden können. Bezüglich der Anlagekosten glaubt Smith, dass dieselben nicht einmal ein Drittel jener der grossen Seeschiffahrtskanäle betragen. Eine Schiffseisenbahn für 1000 Tonnen-Schiffe würde Mr. Smith um den Betrag von 525 000 Fr. pro Kilometer herstellen. Die Maximal-Geschwindigkeit, mit welcher Smith Schiffe auf seiner Bahn befördern will, beträgt 24 Kilometer pro Stunde! Zum Schlusse möge noch erwähnt werden, dass die Wasserkissen der auf der Edinburger-Ausstellung in Verwendung gestandenen Boote trotz der ausgeführten 8000 Fahrten eines jeden Bootes während der Dauer der Ausstellung, keine besondere Abnutzung zeigten.

Die Weltausstellung zu Paris im Jahre 1900. Wie aus dem vom Generalkommissär der nächsten Pariser Weltausstellung, Herrn A. Picard, veröffentlichten generellen Projekt für diese Ausstellung hervorgeht, wird derselben eine Fläche von etwa 108 ha zur Verfügung stehen. Die auf diesem Terrain — Champ de Mars, Trocadero, Quai d'Orsay, Esplanade des Invalides, Quai de la Conférence, Cours-la-Reine, Industriepalast mit Umgebung — errichteten Gebäude werden einen Raum von 39 ha einnehmen, während im Jahre 1889 eine Fläche von 26 ha verbaut war. Die Placierung der verschiedenen Anlagen und Baulichkeiten wurde bereits in Bd. XXV S. 56 näher angegeben. Die Kosten der Ausstellung werden in einem unterm 12. Juli von Herrn Picard dem Pariser Gemeinderat erstatteten Bericht auf 100 Millionen Fr., also auf die Hälfte der Kosten der Weltausstellung in Chicago veranschlagt, während die Kosten der Pariser Weltausstellung vom Jahre 1889 nur 50 Millionen Fr. betragen haben. Nach der Ausstellung würden zwei Monumentalpaläste an Stelle des jetzigen Industriepalastes, im Werte von 25 bis 30 Millionen Fr. und eine Monumentalbrücke über die Seine im Werte von 5 bis 6 Millionen Fr. der Stadt dauernd verbleiben. Der Bericht des Generalkommissärs bezeichnet diese Ausgabe von 100 Millionen Fr. als eine sehr günstige Kapitalanlage, weil nach statistischen Nachweisungen die Besucher der Ausstellung vom Jahre 1889 in Paris 1 200 000 000 Fr. zurückgelassen haben, so dass die Summe, welche die Provinzler und Ausländer im Jahre 1900 in Paris schätzungsweise ausgeben dürften, auf 2 Milliarden Fr. angenommen werden kann. Zu der Summe von 100 Millionen soll die Stadt Paris ein Fünftel d. h. 20 Millionen Fr. beitragen. Dieses Fünftel wird schon durch den Mehr-

ertrag der Verzehrssteuer, welcher im Jahre 1889 10 Millionen betrug und im Jahre 1900 voraussichtlich bei 60 Millionen Besuchern auf 20 Millionen Fr. steigen wird, gedeckt werden. Die verlangte Subvention ist vom Pariser Gemeinderat dementsprechend mit grosser Mehrheit bewilligt worden.

Eisenbahngeschwindigkeiten in England und Amerika. Ein sonderbarer Wettkampf zwischen zwei konkurrierenden englischen Bahnen, der London und Northwestern Ry und der Great-Northern Ry zwischen London und Aberdeen ist am 22. August auf der Strecke der erstgenannten Gesellschaft mit einem Record von 868 km in 512 Min. zum Abschluss gelangt. Die siegreiche Lokomotive, welche einen Zug von sieben Wagen beförderte, hatte somit eine Geschwindigkeit von 101,7 km per Stunde erreicht, was bei Berücksichtigung der fünfmaligen Fahrtunterbrechungen eine mittlere Geschwindigkeit von 120—130 km bedeutet. Die Northwestern Ry erzielte nur eine mittlere Geschwindigkeit von 96,8 km in der Stunde.

Da der bisher höchste Eisenbahn-Record der Welt, den die «Empire State Express» auf der Strecke New-York-Buffalo zu verzeichnen hatte¹⁾, durch diese Leistung der genannten englischen Bahn überholt war, liess die amerikanische Bahngesellschaft am 11. September einen Extrazug ab, der mit einem Totalgewicht von 162 t belastet war. Der Zug verliess New-York um 5 Uhr 40 Min. morgens und lief in Buffalo um 12 Uhr 34 Min. mittags ein, so dass die Strecke von 700 km, den Aufenthalt von 7 Min. abgerechnet, in 407 Min. d. i. mit einer mittleren Geschwindigkeit von 103,7 km in der Stunde durchfahren wurde.

Die elektrische Strassenbahn in Kiew, die seit drei Jahren im Betrieb und seit dem vorigen Jahre bis auf eine Länge von 9,78 km ausgebaut ist, hat neben der elektrischen Strassenbahn in Remscheid²⁾ die grössten Steigungen, welche gegenwärtig von regelmässig verkehrenden Adhäsionsbahnen in Europa befahren werden. Auf der zuerst erbauten Versuchsstrecke Alexandrows-Platz-Tsarskaja Platz war ein Höhenunterschied von 45 m auf einer Länge von 615 m zu überwinden, was einer mittleren Steigung von 72,9 ‰ entspricht. Die Maximalsteigung beträgt 105,26 ‰, während die Remscheider-Bahn bekanntlich 106 ‰ grösste Steigung aufweist. Die Steigungen der andern Linien sind 93 ‰, 82 ‰, 70 ‰ bis 40 ‰ herabgehend; die kleinste Steigung auf einer Länge von 220 m ist 3,7 ‰. Sämtliche Linien mit Ausnahme einer 1775 langen zweigleisigen Strecke, welche durch die Hauptstrasse führt, sind eingeleisig, die Stromzuführung geschieht oberirdisch, die Stundengeschwindigkeit beträgt 8 km. Die Herstellung dieser Bahn erfolgte durch die Allgem. El. Ges. in Berlin.

Die Uebertragung der Wasserkräfte der Seine auf das Marsfeld in Paris gelegentlich der nächsten Pariser Weltausstellung ist vorgeschlagen worden. Es handelt sich um die Ausnützung der Wasserkraft, die in der Seine, in einem der 22 Stauwehre auf ihrem Lauf nach dem Zusammenfluss mit der Yonne gewonnen wird. Im besondern wird der Damm von Suresnes, der etwa 10 km vom Ausstellungsplatz entfernt liegt, und wo auf 3 m Gefälle 60 m³ Wasser per Sekunde bei niedrigem Wasserstande ausgenützt werden können, für diesen Zweck als geeignet bezeichnet. Der Ausstellung sollen auf diesem Wege 1300 P. S. zugeführt werden von den 1800 P. S., welche bei Suresnes mittelst Turbinen zu erhalten sind. Nach Schluss der Ausstellung soll die Anlage zur Lieferung von Kraft für die Pariser Industrie dienen.

Eisenbahnwagen aus Aluminium. Nachdem das Aluminium im Schiffsbau vielfach Verwendung gefunden hat, scheint sich dieses Metall nun auch im Eisenbahnwagenbau einzubürgern. Die Gesellschaft der französischen Staatsbahnen beabsichtigt die bisher aus Kupfer oder Eisen gefertigten Teile ihrer Personenwagen mit Ausnahme der Räder, Achsen und Zugschaken in Aluminium ausführen zu lassen und hat auch für diese Neuerung bereits die Genehmigung des Eisenbahnministeriums erhalten. Man schätzt die dadurch ermöglichte Gewichtsreduktion für den bekanntlich sehr schweren französischen Personenwagen auf 1 1/2 t, so dass das Zugsgewicht eines gewöhnlichen Zuges um etwa 30 t erleichtert werden könnte.

Hôtel Majestic in New-York. Die in Amerika und zwar besonders in Chicago und New-York üblichen Riesenhäuser sind in letzter Zeit um ein neues zwölfstöckiges Prachtgebäude, das «Hôtel Majestic» in New-York vermehrt worden. Der Bau, dessen Inneres 600 Räume enthält, erhebt sich auf einer Fläche von 45,75:62,2 m und erreicht eine Höhe von 50,3 m. Die architektonische Ausbildung des angeblich vollkommen feuer-sicheren Gebäudes ist im Renaissancestil gehalten. Eine eigenartige konstruktive Anordnung ist in der Anlage der Musikgalerie geschaffen, welche es ermöglichen soll, gleichzeitig die Musik sowohl im Hauptspeisesaal als

¹⁾ vide Bd. XXI S. 120, 160.

²⁾ Bd. XXVI. S. 36.

auch im Musiksaal, im Versammlungszimmer und in den Wandelhallen hören zu können.

Die Kraftübertragungs-Anlage bei den Niagarafällen hat am 26. August zum ersten Mal elektrische Energie für industrielle Zwecke an die Aluminiumfabrik «Pittsburg Reduction Co.» in einer Stärke von 2000 PS geliefert. Der Strom wird durch Kupferkabel, die in einer Kanalleitung verlegt sind, dem Werk zugeführt, nachdem vermittelst drei 2100-pferdiger Drehstrom-Transformatoren der Wechselstrom in den Gebrauchsstrom umgewandelt ist. Die von der «Niagarafall Power Co.» geschaffenen Anlagen sind in einem Zeitraum von fünf Jahren mit einem Kostenaufwand von etwa drei Millionen Doll. hergestellt worden.

Der Schweizerische Elektrotechniker-Verein hält morgen in Aarau seine achte Generalversammlung ab. Die auf vormittags 10 Uhr in den Saalbau einberufene Versammlung hat neben zahlreichen Vereinsangelegenheiten sich über die seit längerer Zeit schwebenden Fragen, betreffend die Schaffung eines technischen Inspektorates und die Einrichtung einer eidg. elektrotechnischen Prüfstation zu beraten. Die nächste Versammlung soll in Genf stattfinden, wo anlässlich der Landesausstellung ein internationaler Kongress der Elektrotechniker in Aussicht genommen ist. — Nachmittags werden die städtischen elektrischen Anlagen besichtigt.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Auf der XXIV. Abgeordneten-Versammlung des genannten Verbandes, welche am 31. August in Schwerin tagte, wurde die Gründung einer Verbandszeitschrift beschlossen, die vom 1. Januar 1897 an erscheinen soll. Für die Herausgabe derselben, ist eine Verschmelzung der Zeitschrift des Hannoverschen Ingenieur- und Architekten-Vereins und des in Leipzig erscheinenden «Civilingenieur» in Aussicht genommen.

Brücke über den Hudson bei New-York. Neueren Nachrichten zufolge scheint das Projekt der Ueberbrückung des Hudson nach dem Entwurf der «Union Bridge Company» zur Ausführung zu kommen. Der Plan der genannten Gesellschaft betrifft die Konstruktion einer Hängebrücke von 950 m lichter Weite, versteift durch Balkenträger mit Mittelgelenk und gekrümmte Obergurte. Die Kosten der mittelst 12 Kabeln aufgehängten Brücke sollen 25 Millionen Dollars betragen.

Simplon-Durchstich. Der Antrag des italienischen Eisenbahnministers, dem schweizerischen Bundesrate eine zustimmende Antwort auf seine der italienischen Regierung unterbreiteten Vorschläge betreffend den Bau des Simplontunnels zu erteilen, ist vom italienischen Ministerrat genehmigt worden.

Elektrische Bahn Halle-Leipzig. Den Bau einer elektrischen Schwebebahn zwischen Halle und Leipzig plant nach Berichten deutscher Tagesblätter die *Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen*.

Wolga-Don-Kanal. Die russische Regierung projektiert die Herstellung einer Kanalverbindung zwischen der Wolga und dem Don; die Ausführung der Arbeiten soll französischen Ingenieuren übertragen werden.

Die Eröffnung der Donaubrücke bei Cernavoda, über deren Bau wir mehrfach (vide Bd. XII S. 126, 152; Bd. XXV S. 145) berichteten, hat am 26. d. M. stattgefunden.

Nekrologie.

† **Joh. Sigmund Schuckert**, der Begründer der bekannten Nürnberger Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, ist am 17. September im Alter von 49 Jahren zu Wiesbaden gestorben.

Redaktion: A. WALDNER
32 Brandschenstrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der Delegierten-Versammlung

vom 21. Sept. 1895, nachmittags 4 Uhr, im Ständeratsaale zu Bern.

Vorsitzender: Herr Stadtbaumeister Geiser, Centralpräsident.

Anwesend sind:

Vom Centralkomitee: Prof. Gerlich, Architekt Schmid-Kerez, Ingenieur Weissenbach und Prof. Ritter.

Als Delegierte der Sektionen:

Aargau: Kantonsbaumeister Ammann, Ingenieur Oehler.

Basel: Oberingenieur Hui.

Bern: Architekt Baumgart, Ingenieur Bertschinger, Architekt Davinet, Oberst Folly, Architekt Gohl, Ingenieur Herzog, Städtingenieur von Linden, Inspektor Tschiemer, Oberingenieur Weyermann, Ingenieur von Wytenbach.

Freiburg: Architekt Fraisse, Kantonsingenieur Gremaud.

Genf: Ingenieur Autran, Architekt Juvet.

Neuenburg: Kantonsingenieur Hotz, Architekt Perrier.

Solothurn: Ingenieur Spillmann.

St. Gallen: Ingenieur König, Ingenieur Münster, Stadtbaumeister Pfeiffer.

Waldstätte: Ingenieur Küpfer, Architekt Meili, Ingenieur Schärer, Prof. Schnyder, Ingenieur Stirnimann, Architekt Vogt, Ingenieur Weckerlin.

Winterthur: Architekt Jung, Prof. Müller, Ingenieur Schübeler, Direktor Weber.

Zürich: Ingenieur Bachem, Prof. Becker, Architekt Gros, Stadtbaumeister Guli, Ingenieur Huber-Werdmüller, Ingenieur Jegher, Ingenieur Mantel, Oberingenieur Moser, Ingenieur v. Muralt, Ingenieur Pestalozzi, Architekt Reutlinger, Architekt Ulrich, Ingenieur Waldner, Architekt Weber.

Der Vorsitzende eröffnet die Versammlung mit einer kurzen Begrüssung der Anwesenden und teilt mit, dass zu den bereits vorhandenen Traktanden noch eine Anregung der Sektion Waldstätte hinzugekommen sei.

1. Das *Protokoll der Delegierten-Versammlung vom 13. Januar 1895* wird mit dem in der Schweizerischen Bauzeitung*) erschienenen Wortlaute genehmigt.

2. *Abnahme der Jahresrechnung pro 1893 und 1894.* Im Namen der Sektion Zürich, die mit der Prüfung der Rechnung betraut worden war, berichten die Herren Bachem, Ulrich und v. Muralt, dass die Rechnung als vollkommen richtig befunden worden sei und dass auch die Durchsicht der Wertschriften vollständige Uebereinstimmung mit den Büchern ergeben habe. Die Jahresrechnung wird hierauf abgenommen und verdankt.

3. *Aufnahme neuer Mitglieder.* Auf Vorschlag der einzelnen Sektionen werden 60 neue Mitglieder in den Verein aufgenommen, davon nahezu die Hälfte von der Sektion Bern.

4. *Anregung betreffend Gründung eines internationalen Ingenieur- und Architektenvereins:* Prof. Ritter berichtet, dass Ingenieur E. L. Corthell in New-York, Präsident des internationalen Ingenieur-Kongresses, der 1893 in Chicago abgehalten worden ist, den Plan zur Gründung einer internationalen Vereinigung entworfen und seinen Vorschlag in einem ausführlichen Kreisschreiben allen Ingenieur- und Architekten-Vereinen der Welt zur Prüfung und Vernehmlassung zugesandt habe. Das Centralkomitee hat Herrn Corthell geantwortet, dass es seinen Bestrebungen sympathisch gegenüberstehe, indessen kaum erwarten könne, dass eine grössere Zahl schweiz. Ingenieure und Architekten dem Vereine beitreten würde. Ein Verband von bereits bestehenden Ingenieur- und Architekten-Vereinen dürfte nach seiner Ansicht eher Aussicht auf Erfolg haben. Im Uebrigen werde es nicht unterlassen, die Angelegenheit der nächsten Delegierten-Versammlung vorzulegen. Auf diese Aeusserung hin hat Herr Corthell neuerdings an das Centralkomitee geschrieben und zugleich eine Broschüre übersandt, welche sämtliche Antworten enthält, die auf seinen Vorschlag hin eingegangen sind. Aus diesen Antworten geht hervor, dass der Corthell'sche Vorschlag sehr verschiedenartig, teils in zustimmendem, teils in ablehnendem Sinne beurteilt wird. Die Angelegenheit ist einstweilen der Gesellschaft amerikanischer Bau-Ingenieure zur weiteren Prüfung überwiesen worden.

Eine Diskussion über den Gegenstand findet nicht statt; die Versammlung spricht damit ihre Zustimmung zu den Anschauungen des Centralkomitees aus.

5. *Berichterstattungen.* a) *Einheitliche Kubatur- und Kostenberechnung von Gebäuden:* Der Vorsitzende teilt mit, dass Formulare an die Sektionen versandt worden sind mit der Bitte, für eine Reihe ausgeführter Gebäude der verschiedensten Gattungen die Bauzeit, den Kubikinhalt, den Einheitspreis und die Totalkosten anzugeben, dass jedoch bis dahin nur von drei Sektionen ausgefüllte Formulare zurückgekommen seien und das Centralkomitee daher noch nicht in der Lage gewesen sei, eine Zusammenstellung der Einsendungen zu handlen der Mitglieder vorzunehmen. Von mehreren der anwesenden Delegierten werden weitere Einsendungen in baldige Aussicht gestellt.

b) *Herausgabe eines Werkes über schweiz. Bauwerke:* Nach Mitteilung des Vorsitzenden, die durch Oberingenieur Moser ergänzt wird, steht zu erwarten, dass das erste Heft schweiz. Bauwerke bis Neujahr vollendet und den Mitgliedern zugesandt werden kann.

c) *Herausgabe resp. Beteiligung am Werke «Das deutsche Bauernhaus».* Der Vorsitzende berichtet wie folgt: Der Aufforderung

*) Bd. XXV Nr. 3 vom 19. Januar 1895.