

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 31/32 (1898)  
**Heft:** 11

## **Wettbewerbe**

### **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:** 13.03.2025

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

**Wettbewerb für ein neues Stadttheater in Bern.**

(Mit einer Tafel.)

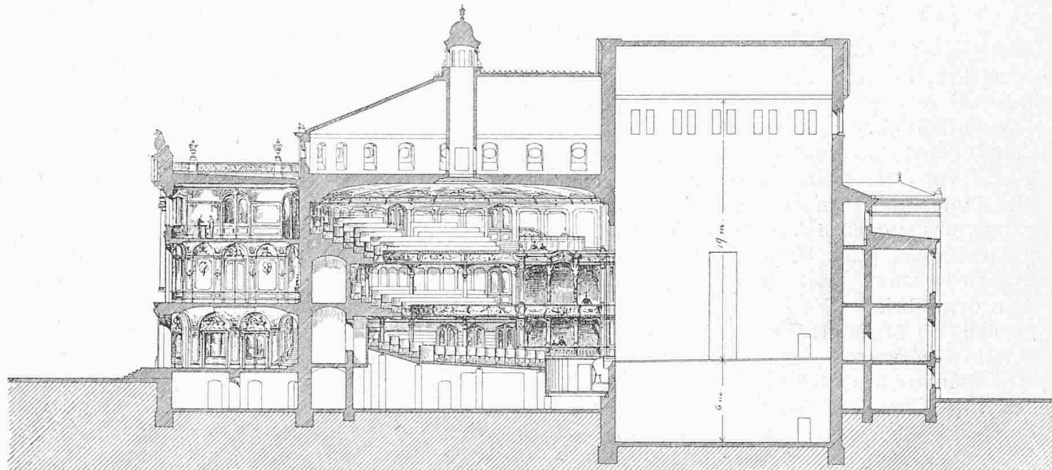
III. (Schluss.)

Auf beiliegender Tafel und in nachstehenden Abbildungen ist der durch einen dritten Preis ausgezeichnete Entwurf „Illusion“ des Herrn Architekten *Rud. Streiff* in Zürich wiedergegeben. Das Tafelbild ist besonders geeignet, die Lage des Bauplatzes und dessen Umgebung, sowie die Wirkung der letzteren auf das Gebäude zu veranschaulichen. In dem preisgerichtlichen Gutachten fand die Grundrisslösung dieses Entwurfes wegen der zweckmässigen Treppenanlagen und namentlich der seitlichen Notausgänge An-

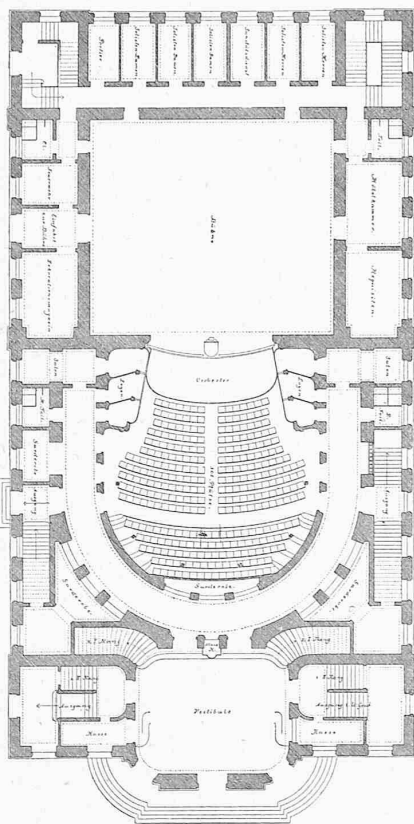
erkennung. Die starke Ueberbauung des Parterre durch den ersten Rang — eine Folge des allzu knapp bemessenen Bauplatzes — tritt auch hier, wie bei den andern preisgekrönten Entwürfen in Erscheinung. Neben dem dargestellten Entwurf hatte der Verfasser noch eine Variante geliefert.

**Miscellanea.**

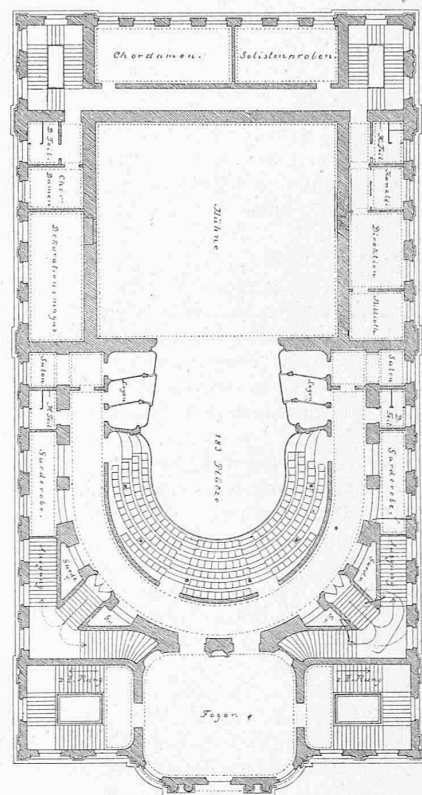
**Anhalten einer Lokomotive durch Gegendampf.** Die Frage, ob es überhaupt ratsam und nützlich ist, zum Anhalten einer mit kräftiger Bremse versehenen Lokomotive in Gefahrfällen ausser der Bremse auch noch Gegendampf anzuwenden, bildet seit einiger Zeit Gegenstand der Er-



Längenschnitt 1 : 500.



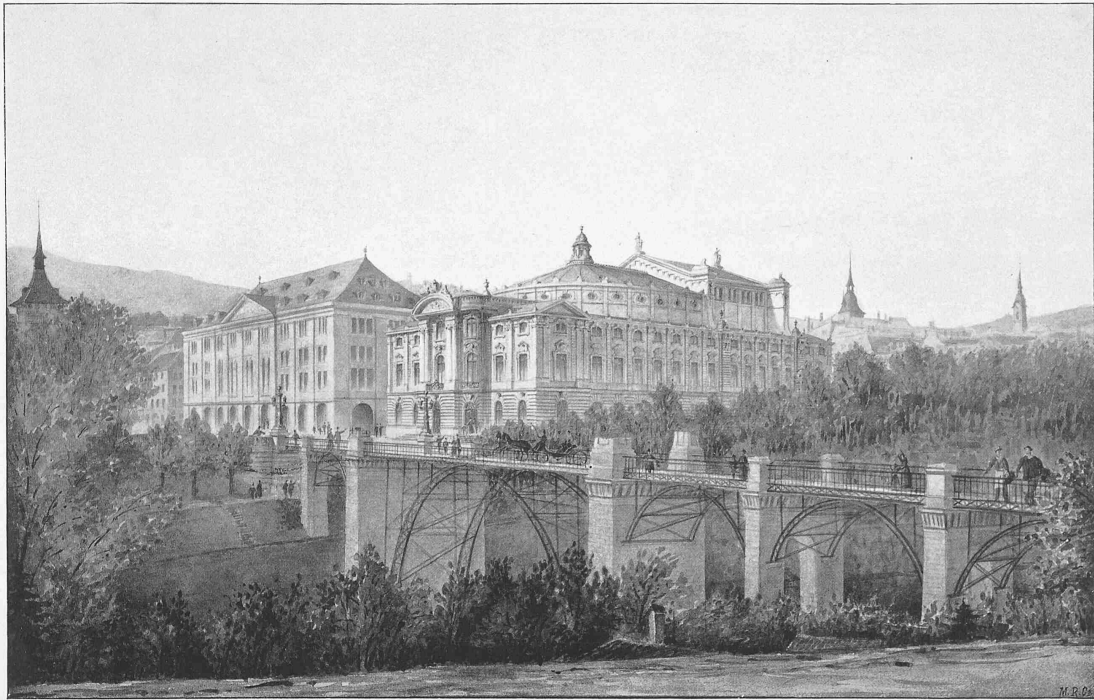
Erdgeschoss-Grundriss 1 : 500.



Grundriss vom I. Rang 1 : 500.

III. Preis. Entwurf von *Rud. Streiff*, Arch. in Zürich. Kennwort: «Illusion».

Wettbewerb für ein neues Stadttheater in Bern.



III. Preis. Entwurf von *Rud. Streif*, Architekt in Zürich. Kennwort: «Illusion».

Wettbewerb für ein neues Stadttheater in Bern.

Photographie des Originals (Aquarell).

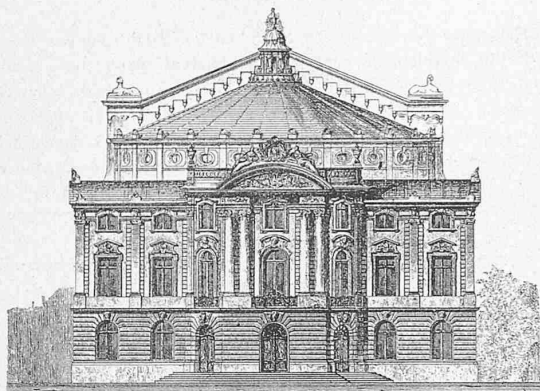
Typ. Zürcher & Furrer in Zürich

Aetzung von *Meisenbach, Riffarth & Cie.* in München

örterung in der amerikanischen Fachpresse. Eine eingehende Abhandlung in der «Railroad Gazette» vom 4. Februar d. J. gelangt im wesentlichen zu dem Schlusse, dass die Anwendung des Gegendampfes dann zwecklos und sogar nachteilig sei, wenn die Wirkung der Bremse ausreicht, die Räder festzustellen. Denn schon dieses Feststellen vermindert bekanntlich die Reibung der Räder auf den Schienen und verlängert die Zeit vom Beginn des Bremsens bis zum Anhalten. Wenn es aber nicht zweckmässig sei, die Räder ganz fest zu bremsen, so sei es natürlich noch weniger von Nutzen, sie durch Gegendampf zum Schleudern zu bringen. Diese Ansicht erscheint zutreffend; dass sie aber in den Kreisen der deutschen Eisenbahnfachleute nicht allgemein geteilt wird, ergibt sich aus einer im Centrbl. d. Bauverw. mitgeteilten Bemerkung, die im «Verein deutscher

**Wettbewerb für ein neues Stadttheater in Bern.**

III. Preis. Entwurf von *Rud. Streiff*, Arch. in Zürich. Kennwort: «Illusion».



Hauptfassade 1 : 500.

Maschineningenieure» in der Sitzung vom 30. November v. J. gelegentlich der Besprechung des Eisenbahnunfalles auf dem Potsdamer Südringbahnhof in Berlin gemacht wurde. Als ein Umstand, der bei dem Unfall mitgewirkt haben dürfte, wurde nämlich angeführt, dass der Gegendampf nicht habe wirksam werden können, weil die Bremse zu fest angezogen war. Letztere Annahme werde durch die Beobachtung nahegelegt, dass die Triebräder der Lokomotive beim Einfahren in die Halle schleiften. Nach der vorher erörterten Auffassung bestand aber der Nachteil des zu festen Anziehens der Bremse nicht darin, die Wirkung des Gegendampfes gehemmt zu haben, sondern in der Herbeiführung des Schleifens der Räder an sich, das den Bremsweg verlängerte. Wäre die Bremswirkung etwas schwächer gewesen, sodass die Räder gerade noch hätten rollen können, so hätte sich ein kürzerer Bremsweg ergeben; wäre dann aber ausser der Bremse auch noch Gegendampf angewendet worden, so wäre wiederum Schleifen oder gar Schleudern der Räder und eine Verlängerung des Bremsweges die Folge gewesen. Ist dies richtig, so würde es sich empfehlen, den Lokomotivführern vorzuschreiben, in Gefahrfällen nur dann Gegendampf zu geben, wenn die Bremsen versagen. Dafür spricht auch der Umstand, dass die plötzliche Anwendung von Gegendampf eine etwas gewaltsame Massregel ist, die neue Gefahren und Nachteile für die Maschine herbeiführen kann.

**Der II. internationale Kongress für gewerblichen Rechtsschutz** wird vom 1.—3. Juni d. J. in London tagen. Nach dem soeben erschienenen Kongressprogramm stehen folgende Verhandlungsgegenstände auf der Tagesordnung:

1. Bericht über die internationale Brüsseler Konferenz vom Dezember 1897. — 2. Bericht über die Lage derjenigen Staaten, welche der internationalen Union für den Schutz des gewerblichen Eigentums noch nicht angehören. — 3. Neue Vorschläge zur bevorstehenden Revision der Pariser Konvention: a. Priorität; b. Ausübungszwang; c. Voraussetzungen für die Eintragung ausländischer Marken nach Artikel 6 der Konvention; d. Unlauterer Wettbewerb. — 4. Zur Ausführung der Pariser Konvention: a. Die englischen Gesetze im Verhältnis zur Pariser Konvention; b. die Errichtung von besonderen Behörden für die Anmeldung und Veröffentlichung von Patenten, Mustern und Warenzeichen. 5. Patentwesen: a. einheitliche Formvorschriften für die Patentanmeldungen und deren Unterlagen, namentlich der Zeichnungen; b. einheitliche Vorschriften für die behördliche Veröffentlichung der Patentschriften; c. einheitliche Klasseneinteilung und Veröffentlichung von Patentauszügen nebst Zeichnungen; d. die Wirkungen der verschiedenen Patenterteilungsverfahren; e. die Errichtung besonderer

Patentgerichtshöfe. — Muster- und Modellwesen; Lage und Reformbestrebungen in den einzelnen Ländern. — Warenzeichen: a. Deskriptivmarken; b. der Rechtscharakter der Markeneintragung in den einzelnen Ländern und die Wirkungen der bestehenden Verschiedenheiten im internationalen Verkehr. — Unlauterer Wettbewerb: a. die verschiedenen Formen des unlauteren Wettbewerbs im internationalen Verkehr; b. Handelswesen.

Am Abend des dritten Verhandlungstages wird der Kongress vom Lord Major in Mansion House empfangen werden; für den 4. Juni ist ein Ausflug in die Umgebung Londons in Aussicht genommen. Anmeldungen zur Teilnahme am Kongress, der in den Räumen der Society of Arts, Duke Street, Adelphi, stattfindet, nimmt der Generalsekretär Herr Dr. Albert Osterrieth in Berlin entgegen. Für die Schweiz ist als Sekretär der «Internat. Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz» Herr Ingenieur *E. Imer-Schneider* in Genf bestellt, an welchen allfällige Beitrittserklärungen zu richten sind.

**Volksabstimmung über den Eisenbahn-Rückkauf.** Das amtlich festgestellte Ergebnis der Volksabstimmung über den Eisenbahnrückkauf weist folgende Zahlen auf:

	Annehmende:	Verwerfende:
Zürich . . . . .	69 859	13 893
Bern . . . . .	74 287	20 019
Luzern . . . . .	14 799	12 351
Uri . . . . .	1 130	2 906
Schwyz . . . . .	3 204	5 331
Obwalden . . . . .	941	2 016
Nidwalden . . . . .	1 160	1 159
Glarus . . . . .	5 384	699
Zug . . . . .	2 557	1 593
Freiburg . . . . .	6 785	17 560
Solothurn . . . . .	12 976	4 173
Basel-Stadt . . . . .	9 498	3 364
Basel-Landschaft . . . . .	8 972	1 317
Schaffhausen . . . . .	5 012	2 427
Appenzel A.-Rh. . . . .	8 646	1 294
Appenzel I.-Rh. . . . .	813	1 705
St. Gallen . . . . .	38 091	7 736
Graubünden . . . . .	11 123	7 979
Aargau . . . . .	33 759	7 261
Thurgau . . . . .	18 588	2 179
Tessin . . . . .	11 909	6 970
Waadt . . . . .	25 915	22 955
Wallis . . . . .	5 150	17 737
Neuenburg . . . . .	9 473	9 856
Genf . . . . .	6 603	8 238
Total	386 634	182 718

**Ein neues Verfahren zur Erzeugung von elektrischem Glühlicht**

hat Professor Dr. *W. Nernst*, der Leiter des neuen Institutes für physikalische Chemie und Elektrotechnik in Göttingen, in Deutschland zum Patent angemeldet. Es handelt sich bei dieser Erfindung im wesentlichen um Benutzung von Wechselströmen für die elektrische Beleuchtung und um Anwendung eines neuen Glühkörpers. Nach der Patentschrift benutzt Nernst zur Lichterzeugung, nicht wie dies bei den bisher gebräuchlichen Glühlampen geschieht, dünne Kohlenfäden, die in einer luftleeren Glasbirne zum Glühen gebracht werden, sondern als Nichtleiter für Electricität geltende Körper, wie z. B. Magnesia, Kalk, Cirkon etc. Diese Körper sind imstande, ausserordentlich hohe Temperaturen zu ertragen, ohne zu schmelzen, dagegen nimmt ihre Fähigkeit, den elektrischen Strom zu leiten, durch Erwärmung bedeutend zu. Auf diese Eigenschaften stützt sich die Nernst'sche Erfindung, wobei die Hauptschwierigkeit darin bestand, diese Glühkörper so zu präparieren, dass sie hohen Temperaturen längere Zeit zu widerstehen vermögen. Der Glühkörper ist ein etwa 8 mm langer 1,6 mm dicker Hohlzylinder aus gebrannter Magnesia, dem durch geeignete Vorrichtungen Wechselstrom von niedriger Spannung zugeführt wird, um ihn im Glühen zu erhalten. Die neue Lampe soll eine ausserordentlich hohe Lichtentwicklung im Verhältnis zu dem sehr geringen Stromverbrauch bieten, sodass der Betrieb derselben sehr ökonomisch im Vergleich zu den bisher gebräuchlichen Glühlampen wäre. Sie liefere bei einem Stromverbrauch von 1 Watt eine Lichtstärke von 1,04 N.K., während in einer gewöhnlichen Glühlampe bei einem Verbrauch von 1 Watt nur etwa 0,35—0,40 N.K. erzielt werden.

**Schutz des Strassenpflasters neben Schienen.** Erfahrungsgemäss bereitet dem Strassenbahn-Ingenieur, sowie dem Pflasterungstechniker die Erhaltung des Pflasters neben den Schienen die grösste Schwierigkeit. Gewöhnlich ist die Abnutzung des Pflasters neben den Schienen durch die