

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 6

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: 17.05.2025

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

auch im Jahre 1897 angehalten. Sowohl der Jahresbericht des Vereins schweizerischer Maschinenindustrieller als auch derjenige der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich geben über die günstige Geschäftslage dieser Industrie Aufschluss. Die Gesamt-Ausfuhr der schweizerischen Maschinen-Industrie hat die hohe Ziffer des vorhergehenden Jahres noch um 3955000 Fr. übertroffen; denn dieselbe ist von 29295000 Fr. auf 33250000 Fr. gestiegen. Die Maschinen-Einfuhr hat fast ebensoviel, um 3230000 Fr. zugenommen und damit die Höhe von 26821000 Fr. erreicht. Das Verhältnis von Ein- und Ausfuhr ist ungefähr das gleiche geblieben, wie im Jahre 1896. Von den einzelnen Positionen sind an der Steigerung der *Einfuhrziffern* besonders beteiligt: Die «eisernen Konstruktionen», von welchen für 1817000 Fr., d. h. ungefähr das Doppelte der Ziffer des vorhergehenden Jahres eingeführt wurden; ferner die Mülerei-Maschinen, deren Einfuhr mit 563550 Fr. ebenfalls doppelt so gross war wie 1896; die Werkzeug-Maschinen, deren Einfuhr um 199785 Fr. steigend, 1249905 Fr. erreichte; der allgemeine Maschinenbau, welcher um 851000 Fr. mehr, zusammen für 11757000 Fr. einfuhrte und vor allem die Stickmaschinen mit dem ausnahmsweise hohen Betrag von 1359700 Fr. gegenüber 353150 Fr. im Jahre 1896. Vermindert hat sich die Einfuhr bei dynamo-elektrischen Maschinen, doch nur um 78436 Fr. (349650 Fr.).

Bei den *Ausfuhrziffern**) fällt der Hauptanteil der Zunahme auf die dynamo-elektrischen Maschinen. Diese wurden nach allen Ländern in stark vermehrten Ziffern ausgeführt und weisen einen Gesamtausfuhrwert von 8274000 Fr. auf (+2796000 Fr.). Es ist dies die einzige Position, in welcher auch nach Italien die Ausfuhr zugenommen hat; dann kommen allgemeiner Maschinenbau mit 12101000 Fr. (+2641000 Fr.), Dampfkessel mit 751000 Fr. (+249000 Fr.), eiserne Konstruktionen mit 290000 Fr. (+285000 Fr.), Nähmaschinen mit 200000 Fr. (+75000 Fr.). Dagegen ist der Export zurückgegangen namentlich in: Webereimaschinen um 589000 Fr. (3640000 Fr.), Spinnerei- und Zwirnerei-Maschinen um 699000 Fr. (1937000 Fr.), Stickmaschinen um 335000 Fr. (946000 Fr.), Mülereimaschinen um 508000 Fr. (3065106 Fr.). — Was die Maschinenfabriken im einzelnen im Kanton Zürich anbetrifft, so wird hervorgehoben, dass alle für die Elektrotechnik arbeitenden Firmen mit grossen Aufträgen geradezu überhäuft waren. Durch wesentliche Verbesserungen in der Konstruktion der Centrifugalpumpen, wie sie für grosse Wasserwerke verlangt werden, ist ein neues, und für die Zukunft vielversprechendes Feld eröffnet worden. Im Schiffbau sind einige grössere Ausführungen zu verzeichnen. Auch in Motoren war der Absatz im In- und Auslande ein recht lebhafter. Der Lokomotivbau war ebenfalls während des ganzen Jahres 1897 vollauf in Anspruch genommen und hat auch begründete Aussicht, für einige Jahre genügend beschäftigt zu werden. Der Export in Lokomotiven nach Frankreich, Deutschland, Italien und Oesterreich ist wegen der Zollverhältnisse fast unmöglich und ganz unbedeutend, während aus Ländern mit weniger entwickelter Industrie ziemlich rege Nachfrage herrscht. In überseeischen Gebieten fällt die amerikanische Konkurrenz schwer ins Gewicht. Die zahlreichen, im Entstehen begriffenen neuen Berg- und Strassenbahn-Linien gaben Anlass, den Wagenbau zu studieren und zu vervollkommen. Der Werkzeugmaschinenbau hatte sich eines ziemlich befriedigenden Geschäftsganges zu erfreuen. Dagegen war die Beschäftigung des Arbeitsmaschinenbaues weniger von Belang; hier machte sich die deutsche Konkurrenz besonders fühlbar. Der Verkauf von Maschinen der Mülereiindustrie war mit Bezug auf die Quantität ein befriedigender, in landwirtschaftlichen Maschinen ist eine abermalige Verschlechterung des Absatzes zu verzeichnen. Dieselbe hängt zusammen mit den hohen Zollansätzen der Nachbarstaaten, namentlich Deutschlands, wie auch die Fabriken für elektrische Maschinen über Schwierigkeiten seitens der deutschen Zollbehörden klagten. Einen ausserordentlichen Aufschwung verzeichnet die Fabrikation der Schnellläufer-Schiffchenmaschinen, wogegen nur wenige Handmaschinen auf den Markt gekommen sind.

Die Arbeitslöhne sind im allgemeinen gestiegen, doch nicht im gleichen Verhältnis wie 1896, mit Ausnahme jener für Specialarbeiter in den westschweizerischen Werkstätten. Erfreulich ist, dass sich jetzt eine günstige Wirkung der schweizerischen Landesaussstellung in Genf auch in der Maschinen-Industrie bemerkbar macht. Besonders für den Motorenbau, für Werkstätten, welche Transportgeleise und Wagen herstellen, hat die Ausstellung gute Früchte gebracht durch zunehmenden Absatz im Lande. Was das finanzielle Ergebnis betrifft, so hat sich dasselbe gegenüber dem Vorjahre nicht wesentlich verbessert. Dies gilt besonders hinsichtlich der Preise für fertige Fabrikate, während die Preise der Rohmaterialien und

Halbfabrikate, welche im Vorjahre eine sehr erhebliche Steigerung erfuhren, gegen Ende des Jahres sinkende Tendenz zeigten. Eine kleine Verschiebung der Bezugsländer für Rohmaterialien hat insofern stattgefunden, als für 1897 amerikanisches Roheisen mehr als früher in Frage kam und für die Bezüge von Kupferdraht auf Frankreich ein erheblich grösserer Bruchteil entfiel.

Die Beförderungsmittel für die nächste Pariser Weltausstellung. Der französische Minister für Handel und Industrie hat Ende Mai den Plan für die elektrische Bahn genehmigt, welche innerhalb der Anlage der Pariser Weltausstellung verkehren wird. Unter fünf Angeboten gab die mit der Prüfung der bezüglichen Projekte betraute Kommission demjenigen von *Mocomble* und *Maréchal* den Vorzug. Nach diesem Projekt ist eine zweifache Beförderungsgelegenheit beabsichtigt; einmal mittels einer elektrischen Eisenbahn, die den Strom aus einer Seitenschene empfängt und deren Tracé einen geschlossenen Kreis bildet; zweitens durch eine in entgegengesetzter Richtung wie die Züge der elektrischen Bahn betriebene bewegliche Plattform mit zwei verschiedenen Geschwindigkeiten, also eine Stufenbahn nach Art derjenigen der Berliner Gewerbeausstellung. Diese Stufenbahn wird aus einem festen Trottoir bestehen, von welchem man auf eine erste, mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 5 km bewegliche Plattform und von da auf eine zweite mit verdoppelter Geschwindigkeit von 10 km zirkulierende hinaufsteigt. Mit diesen beiden Verkehrsmitteln wollen die Verfasser des Projektes stündlich die Beförderung von 50—60000 Personen ermöglichen. Die den Bau und Betrieb übernehmende «Compagnie des Transports électriques de l'Exposition» hat innerhalb sechs Monaten eine 300—350 m lange Versuchsstrecke der beweglichen Plattform im geschlossenen Kreise herzustellen.

Die norrländische Transversalbahn. Nachdem Schweden den Bau einer norrländischen Transversalbahn zwischen der norwegischen Grenze einerseits und der finnländischen Grenze anderseits beschlossen hat, ist der Bau einer Eisenbahn zu erwarten, die vom Atlantischen Ocean bis nach Petersburg eine ununterbrochene Verbindung herstellen wird. In Finnland wurden bereits die Mittel für die Verlängerung der Uleaborgbahn bis Torne angewiesen, und man ist nun darauf bedacht, einen neuen Schienenweg von Uleaborg über Kajana zu bauen, welcher die Entfernung zwischen der schwedischen Grenze und Petersburg nicht unerheblich verringert. Das norwegische Storting dürfte demnächst eine Regierungsvorlage bezüglich des Baues des norwegischen Teiles der Bahn annehmen. Die Transversalbahn würde eine Gesamtlänge von 1556 km haben, wovon die norwegisch-schwedische Strecke 590 km, die finnländische 966 km.

Gussbausteine für Zwischenwände. Ein den in Deutschland vielfach verwendeten Gipsdielen, Gipsplatten und Spreitafeln ähnliches Material wird neuerdings auch in Zürich, in der Form von Falzsteinen, hergestellt. Diese für Scheidewände bestimmten Gussbausteine bilden ein Gemenge von $\frac{3}{4}$ Gips, $\frac{1}{4}$ hydr. Kalk, Sägespähnen, Schlacken u. s. w. wiegen, im Format 33 . 20 . 10 pro Stück 4,3 kg und sollen in der grossh. Badischen Versuchsanstalt mit 18—20 kg/cm² Druckfestigkeit erprobt sein.

Vertretung der technischen Hochschulen Preussens im Herrenhaushaus. Die Geh. Regierungsräte Prof. Dr. *Slaby* in Charlottenburg, Prof. *Launhardt* in Hannover und Prof. *Intze* in Aachen sind als Vertreter der drei technischen Hochschulen Preussens zu Mitgliedern des Herren-(Ober)-Hauses auf Lebenszeit berufen worden. Damit ist den technischen Hochschulen in Preussen das gleiche Recht verliehen worden, das die dortigen Universitäten schon seit langer Zeit besitzen.

Grosse Berliner Kunstausstellung 1898. Die grosse goldene Medaille für Kunst ist anlässlich genannter Ausstellung dem belgischen Bildhauer *van der Stappen* und dem Berliner Architekten Prof. *Bruno Schmitz* zuerkannt worden. Prof. Schmitz hatte seine Entwürfe für ein «Völkerschlachtdenkmal bei Leipzig» und für das «Kyffhäuserdenkmal» ausgestellt.

Die internationale Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz. welche ihren diesjährigen Kongress vom 1.—3. Juni in London abhielt, wird laut Kongressbeschluss i. J. 1899 in der Schweiz zusammentreten. Zum Präsidenten der Vereinigung wurde Herr Oberst P. E. Huber in Zürich ernannt.

Konkurrenzen.

Parlamentsgebäude in Mexiko (Bd. XXIX S. 189). Ein erster Preis wurde nicht erteilt. Zweite Preise erhielten: (5500 Piaster) *Adamo Boari* von Ferrara in Boston; (5000 Piaster) *Burham & Comp* und *Weber* in Chicago; (4500 Piaster) *Pio Piacontini* und *Felipo Nataletti* in Rom; einen dritten Preis (3500 Piaster) *Pietro Paolo Quaglia* in Neapel; einen vierten Preis (500 Piaster und goldene Medaille) *Ramsöo & Cie.* in

*) Die in Paranthese angeführten Zahlen bedeuten den Ausfuhrbetrag des Jahres 1897, mit vorgesetztem Pluszeichen die Differenz gegenüber den Ergebnissen des Jahres 1896.

Mexico. Ein fünfter Preis (500 Piaster und silberne Medaille) fiel an *Giacomo Misaruga* in Rom.

Amtsgebäude der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg i. B. (Bd. XXXI. S. 166.) Von 55 Projekten erhielten den ersten Preis (1200 Kr.) die Architekten *Franz Brantsky* und *Martin Remges* in Köln, den zweiten Preis (1000 Kr.) Arch. *Alfr. Müller* in Leipzig, den dritten Preis (600 Kr.) *Maz Freiherr v. Ferstel* in Wien. Der Entwurf «Camera clara» wurde zum Ankauf empfohlen, zwei weitere Arbeiten wurden lobend erwähnt.

Nekrologie.

† **Emil Pümpin.** Mit dem am 22. Juli so unerwartet erfolgten Hinschiede *Emil Pümpins* wurde ein arbeitsreiches und wechselvolles Leben abgeschlossen.

Geboren den 3. September 1840 als Sohn des Löwenwirtes in Sissach, Kt. Baselland, hat E. Pümpin in seinen jungen Jahren noch den grossen Post- und Wagenverkehr der Hauensteinroute mit angesehen und gerne erzählte er von seinen ersten Erfahrungen mit Wagenlenkern und Pferden. Acht Geschwister belebten das väterliche Haus, von denen nur die jüngste Schwester den Bruder überleben sollte. — Nach dem Besuche der Bezirksschule in Böckten und des Progymnasiums in Biel trat E. Pümpin 1857 bei einem Schlosser in die Lehre, erweiterte hierauf seine praktischen Kenntnisse in der Maschinenfabrik Kussmaul in Basel und bereitete sich in den oberen Klassen der dortigen Gewerbeschule zum Eintritt in das Polytechnikum in Karlsruhe vor, das er im Herbst 1860 bezog. Neben den Studien kam dort auch das fröhliche Burschenleben zu seinem Rechte; forsch und treu stand Pümpin zu den Farben seiner Landsmannschaft Helvetia*), köstliche Freundschaften wurden geschlossen und durchs ganze Leben treu bewahrt; stets gedachte der Verstorbene mit Wehmut jener glücklichen Zeit und kräftig stimmte er ein, wenn im Freundeskreise ein altes Burschenlied erklang.

Nach Absolvierung seiner Studien kam Pümpin im Jahre 1862 auf das technische Bureau von Ingenieur Richard Wieland in Freiburg, wo er sich mit den Projekten für das Rollmaterial der Oronbahn und der bernischen Staatsbahn beschäftigte. 1864—1865 auf dem Konstruktionsbureau von Ott & Comp. tätig, trat er im Jahre 1865 in den Dienst der S. O. vorerst als Heizer, dann als Lokomotivführer und hatte er hier auch Gelegenheit, sich mit dem Werkstättendienst vertraut zu machen. In den Jahren 1868—1871 finden wir Pümpin in Algier, wo er für eine Genfer Gesellschaft die «Machines routières» einführt und nachher beim Bau und Betrieb der Eisenbahn Philippville-Constantine tätig war.

Gerne verweilte der nun Verblichene bei seinen Erinnerungen an die afrikanische Campagne. Mit offenem Auge und offenem Sinn hatte er Sitten und Gebräuche der Eingebornen studiert, mit denen ihn sein Dienst vielfach in nahe Berührung brachte und manche Episode aus jener Zeit ergötzte den Freundeskreis, wenn die Becher klangen und alte Erinnerungen ausgetauscht wurden. Im Jahre 1871 nach der Schweiz zurückgekehrt, besorgte Pümpin als «Inspecteur du Matériel roulant» für die Gesellschaft der S. O. die Uebernahme des Rollmaterials von den damaligen Betriebspächtern Laurent und Bergeron und versah hierauf bis 1873 den Dienst als Depotchef in Lausanne. Dort verheiratete er sich im Jahre 1872 mit Fräulein Burtin; der glücklichen Ehe sind zwei Söhne und sechs Töchter entsprossen, von denen die drei jüngsten noch im Kindesalter stehen. 1873 als Kontrollingenieur in das neugegründete Eisenbahn-departement berufen, verliess er dasselbe 1875 infolge seiner Wahl zum Betriebschef der Tössthalbahn, in welcher Stellung er bis 1879 verblieb. 1879—1881 Kursinspektor beim schweiz. Postdepartement, verlangte und erhielt er 1881 die Konzession für die Regionalbahn Travers-St. Sulpice, die er mit Herrn Ingenieur Merian in Neuenburg in Generalaccord ausführte.

*) Aus Pümpins Studienzeit wurde uns von einem seiner Studien-genossen folgende Episode mitgeteilt, die als charakteristisch für das Wesen des Verstorbenen hier nacherzählt werden möge: Eines Abends von der Kneipe der Landsmannschaft Helvetia heimkehrend, begegnete er einem Mitglied des Corps der Heidelberger Allemannen, dem gefürchteten Schläger G..., welcher ihn mit den Worten insultierte: «Die Schweizer sind blamiert.» — Pümpin forderte den Betreffenden und hat ihn auf der Mensur derart abgeführt, dass letzterer mit einer respektvolleren Meinung von den Schweizern den Kampfplatz verlassen musste. Da diese wirksame Abfuhr des G... Aufsehen erregte und Pümpin als Urheber derselben bekannt wurde, erhielt er mehrere Wochen Festungshaft in Rastatt. Pümpin begab sich sofort zum Grossherzog von Baden, der ihm, weil er für die Ehre der Schweiz eingetreten war, die Hälfte der Festungshaft erliess.

Im Jahre 1883 gründete E. Pümpin gemeinschaftlich mit Ingenieur Hans Herzog die bernische Baugesellschaft für Specialbahnen, welche in rascher Folge die Regionalbahn Tavannes-Tramelan, die Drahtseilbahnen Marzili-Bern, Biel-Magglingen und Beatenberg, sodann die Schmalspurbahnen Basel-Therwil, Therwil-Flühén, Frauenfeld-Wyl und die Berner-Oberland-Bahnen, die elektrische Strassenbahn Sissach-Gelterkinden, die Zahnradbahnen Wengernalp und Schynige-Platte, die Normalbahn längs dem Thunersee und die Regionalbahnen Bière-Apples-Morges und Apples-l'Isle sämtlich im Generalaccord ausführte.

Daneben war E. Pümpin von 1888 bis 1894 Betriebspächter der Bodelibahn, beteiligte sich an der Maschinenfabrik Bern und an der Weberei Ponte Lambro in Oberitalien und erbaute gemeinschaftlich mit Baumeister Rybi und Architekt Merz 15 grössere und kleinere Wohnhäuser in Bern.

Im Herbst 1896 siedelte E. Pümpin nach Zürich und im folgenden Jahre nach Genf über, wo er seiner letzten Schöpfung, einer in Bellegarde, auf französischem Boden gelegenen Rami-Spinnerei, in der seine beiden Söhne tätig sind, näher war. Mit zäher Ausdauer hat er auch hier die zahlreichen Schwierigkeiten, die sich ihm bei diesem neuen Unternehmen entgegenstellten, überwunden; leider sollte er sich an der weitem Entwicklung desselben nicht mehr erfreuen können. Rasch trat der Tod an ihn heran; eine töckische Krankheit füllte die Hünengestalt.

Rasch mit dem Wort wie mit der That fehlte es Pümpin auch nicht an Feinden und Neidern und manchen Kampf hat er ehrlich und furchtlos ausgefochten. Freigebig beteiligte er sich an gemeinnützigen Werken und für seine Freunde hatte er nicht nur billigen Rat übrig. Uns allen, die wir ihn näher kannten, wird er unvergessen bleiben. —γ—

Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten:

Die Jungfraubahn. Elektrischer Betrieb und Bau. Mit einem ersten Preis gekrönte Eingabe auf die internationale Preisausschreibung zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Jungfraubahn. Von *C. Wüst-Kunz* und *L. Thormann*, Ingenieure der Maschinenfabrik Oerlikon. Mit 1 Titelbild, 7 Tafeln und Figuren im Text. Zürich 1898. Verlag des Art. Instituts Orell Füssli.

Elasticität und Festigkeit. Die für die Technik wichtigsten Sätze und deren erfahrungsmässige Grundlage. Von *C. Bach*, k. würt. Baudirektor, Professor des Maschinen-Ingenieurwesens a. d. techn. Hochschule Stuttgart. Mit Textabbildungen und 18 Tafeln in Lichtdruck. Dritte vermehrte Auflage. Berlin 1898. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 16 M.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der Delegierten-Versammlung

vom 31. Juli 1898, vorm. 10^{1/2} Uhr im Gasthof zur Pfistern in Bern.

Vorsitzender: Herr Stadtbaumeister Geiser, Präsident des Vereins.

Anwesend sind:

a) Vom Central-Komitee: Die Herren Stadtbaumeister Geiser und Prof. Ritter.

b) Als Delegierte der Sektionen:

Aargau: HH. Architekt Dorer, Stadtbaumeister Hassler.

Basel: HH. Kantonsbaumeister Flück, Architekt Friedrich, Direktor Gysin, Architekt Stehlin, Architekt Visscher-van Gaasbeek.

Bern: Architekt Prof. Auer, Architekt Gohl, Direktor Haller, Architekt Hodler, Architekt Hünerwadel, Architekt Kasser, Architekt Lustdorf, Architekt Münch, Ingenieur Simons, Architekt Suter, Architekt Weber.

Freiburg: Kantonsingenieur Gremaud.

Genf: Ingenieur Autran, Architekt Brémond.

Solothurn: Ingenieur Spielmann.

St. Gallen: Ingenieur Konyevits, Architekt Pfeiffer, Ingenieur Rappaport.

Vierwaldstätter: Stadtgenieur Businger, Ingenieur Kilchmann, Ingenieur Küper, Architekt Vogt.

Winterthur: Ingenieur Diethelm, Direktor Löffler, Professor Müller.

Zürich: Ingenieur Bachem, Ingenieur Burkhard, Architekt Gros, Ingenieur Guggenbühl, Baumeister Guyer, Ingenieur Meister, Ingenieur Peter, Professor Recordon, Ingenieur Smallenburg, Ingenieur Suter, Architekt Wehrli, Ingenieur Zeller, Architekt Zollinger.