

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 4

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: 06.02.2025

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

Der technischen Hochschule in Dresden ist nunmehr gleichfalls das Recht zur Verleihung der Titel «Doktor-Ingenieur» und «Diplom-Ingenieur» erteilt worden.

Ständehaus-Neubau in Dresden. Die beiden sächsischen Kammern haben den neuen Entwurf Wallots für den Ständehaus-Neubau in Dresden angenommen.

Konkurrenzen

Bebauungsplan für die Umgebung des ehemals kurfürstl. Schlosses in Mainz. Von der Stadt Mainz ausgeschriebener allgemeiner Ideen-Wettbewerb. Termin: 15. Mai 1900. Preise: 3000, 2000, 1000 M. Ankauf weiterer Pläne zum Preise von 1000 M. vorbehalten. Preisrichter: Dr. *Durm* in Karlsruhe, Prof. *Henrici* in Aachen, Prof. *Hofmann* in Darmstadt, Prof. *Raschdorf* in Berlin, Prof. *Gabriel Seidl* in München, Reg.-Rat *Camillo Sitte* in Wien, Dr. *Schneider*, Baurat *Kuhn* und Baumeister *Usinger* in Mainz. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind gegen Einsendung von 5 M., welche bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden, vom Sekretariat der Bürgermeisterei in Mainz zu beziehen.

Nekrologie.

† **Robert Schoch.** C'est un souvenir ému qui nous fait prendre la plume aujourd'hui, pour rappeler à tous ceux qui l'ont connu, la mémoire de Robert Schoch, notre cher camarade d'études, mort accidentellement aux Rochers de Naye le dernier jour de décembre.

Nous qui avons pu apprécier sept semestres durant, pendant des études faites ensemble au Polytechnikum, à Zürich, les capacités intellectuelles hors ligne, l'ardeur infatigable au travail et l'amabilité dans les relations qui caractérisaient le défunt, nous éprouvons un profond chagrin à la pensée qu'au moment où toutes ces facultés allaient s'épanouir dans la vie pratique, la mort l'a brusquement enlevé.

Il nous souvient comme il profitait de ses moindres instants dans le but de s'instruire — et quel bel exemple il nous a donné, toujours courageux aux moments les plus pénibles —, alors que lui pourtant avait plus de difficultés à surmonter, plus d'obstacles à franchir que nous.

Et voici, qu'après avoir obtenu le 18 mars dernier un diplôme d'ingénieur vaillamment conquis, il nous quitte, sans avoir eu le temps de trouver dans la vie pratique la satisfaction et la récompense que méritait son travail.

Il avait passé l'été près d'Iselle, occupé à relever le terrain pour l'entreprise du percement, et depuis quelques semaines seulement il s'était installé à Lausanne, aux bureaux du Simplon.

C'est aux parents de notre cher et regretté ami que s'adressent toutes nos sympathies en ces heures de tristesse. Nous partageons leur douleur — et si quelque chose peut l'adoucir, c'est la conviction qui doit leur rester que leur vaillant fils a laissé un souvenir durable et un exemple à suivre dans l'esprit de tous ceux qui l'ont connu.

Lausanne, le 17 janvier 1900.

A. Rohn, F. Steiner.

† **Paul Sédille**, der berühmte Pariser Architekt, u. a. Schöpfer der «Magasins du Printemps», der Triumpfpforte zur Kunstabteilung der Pariser Weltausstellung von 1878, der Votivkirche Jeanne d'Arc in Domrémy, des Denkmals Schneider in Creusot, und der Vase, welche die Stadt Paris dem russischen Kaiser vor drei Jahren als Ehrengeschenk widmete, ist am 6. d. Mts. im Alter von 63 Jahren zu Paris gestorben. Die französische Kunst hat durch den Hinschied dieses bedeutenden und verdienten Architekten einen schweren Verlust erlitten.

Korrespondenz.

An die Redaktion der Schweizerischen Bauzeitung in Zürich. Zu der in Nr. 2 veröffentlichten Zuschrift von Herrn Prof. Fliegner bitte ich noch eine Bemerkung machen zu dürfen.

Den Josse-Schottler'schen Bezeichnungen kann ich mich ebenso wenig wie Herr Prof. Fliegner anschliessen, indessen möchte ich, als ehemaliger Schüler Zeuners, es ebensowenig ratsam finden, den von diesem eingeführten Ausdruck «Kaldampfmaschine» wieder auszumerzen. Jedenfalls deckt sich mit der Zeuner'schen, nur für Kompressionskältemaschinen gebrauchten Bezeichnung der Fliegner'sche Ausdruck «Verdampfungs-kältemaschine» nicht, da Absorptionsmaschinen ebenfalls darunter fallen würden. Ich selbst habe daher in meinem, in Heft 1, der Kälteindustrie 1900, bearbeiteten Aufsatz «Die Erweiterung des Temperaturgefälles der Dampfmaschine» für die neue, mit kalten Dämpfen arbeitende Kraftmaschine den unzweideutigen Ausdruck «Kaldampfmotor» gewählt und

glaube diesen empfehlen zu dürfen, ohne dass Missverständnisse entstehen, und ohne dass man nötig hat, den so lange eingebürgerten Ausdruck Zeuners aus unserer Sprache wieder auszustossen.

Hochachtungsvoll

Pankow-Berlin, 23. Januar 1900.

Richard Stetefeld,
Dipl. Ing.

* * *

Mit der Benennung «Kaldampfmotor» für Kraftmaschinen mit kalten Dämpfen könnte ich mich wohl befreunden, nur sehe ich in diesem Worte keinen wesentlichen Unterschied gegenüber «Kaldampfmaschine», denn das eine ist doch eigentlich nur eine Uebersetzung des anderen. Auf die Benennung «Dampfkältemaschine» habe ich kein grosses Gewicht gelegt, glaube aber auch nicht, dass Verwechslungen mit Absorptionsmaschinen zu befürchten sind, da bei diesen nicht nur ein Dampf arbeitet, sondern noch eine andere Flüssigkeit nötig ist. Mir kam es namentlich darauf an, darauf hinzuweisen, dass das Wort «Kaldampfmaschine» jetzt thatsächlich in der Litteratur in zwei ganz entgegengesetzten Bedeutungen in Gebrauch ist, was nur zu Missverständnissen Veranlassung geben kann. Die eine Benutzung sollte man unbedingt aufgeben. Und da scheint es mir zweckmässiger zu sein, die sprachlich richtige beizubehalten, als Kraftmaschine, die mit Dämpfen von niedriger Temperatur arbeitet.

Hochachtungsvoll

Zürich, 25. Januar 1900.

A. Fliegner.

Litteratur.

Gutachten über die Erweiterungen und den spätern Ausbau des thurgauischen Eisenbahnnetzes. Zu Händen des Tit. Regierungsrates des Kantons Thurgau bearbeitet von E. Züblin, Oberingenieur. — Frauenfeld, Huber & Co., 1899.

Zur Zeit wird der Kanton Thurgau von zwei Hauptbahnlagen durchzogen, welche beide den Transitverkehr von Westen nach Osten, in der Hauptsache von Frankreich und Belgien nach Süddeutschland und Oesterreich, vermitteln. Es sind dies die Linien Winterthur-Frauenfeld-Romanshorn und Schaffhausen-Konstanz-Romanshorn-Rorschach. Eine dritte gleichlaufende Linie, Winterthur-Wyl-St. Gallen-Rorschach, berührt den Kanton bloss in der südlichen Ecke bei Aadorf. Der dem Verfasser zu Teil gewordene Auftrag ging dahin, hauptsächlich die Verbindung des Rhein- und Bodensee-Gebiets mit dem Thur- und Murgthal und die Verbindung zwischen den vorhandenen Hauptbahnen ins Auge zu fassen. Sodann erscheint eine bessere Verbindung des Kantons mit dem Toggenburg und durch dieses mit dem obern Zürich- und Walenstattersee und dem obern Rheinthal (Glarus, Graubünden) erwünscht.

Da es sich in jedem Fall nur um sogenannte Nebenbahnen handelt, so kann die Frage aufgeworfen werden, ob dieselben normalspurig oder schmalspurig zu erstellen seien. Der Verfasser spricht sich durchaus zu Gunsten der normalen Spur aus, da sich diese neuen Bahnen überall direkt an Normalbahnen anzuschliessen haben und das Terrain so günstig ist, dass die Ersparnisse beim Bau von Schmalspurbahnen zu geringfügig wären, um die Nachteile der schmalen Spur (eigenes Rollmaterial, Umladen sämtlicher Güter u. s. w.) aufzuwiegen. Nach der Beschaffenheit des hügeligen Terrains kann man mit Minimalradien von 250 m, ausnahmsweise 200 m, und mit Maximalsteigungen von 25‰, ausnahmsweise 30‰, überall gut durchkommen. Auch die schmalspurig angelegte Strassenbahn Frauenfeld-Wyl wird auf Normalspur umgebaut und an die Hauptbahnen beidseitig direkt angeschlossen werden müssen. Im übrigen wurde beim Projektieren der einzelnen Linien auf möglichste Einfachheit und Oekonomie gesehen. Für den Unterbau wurde ein Normalprofil mit 4,2 m Planiebreite und 1- bis 1½-füssigen Böschungen nebst Graben mit 0,30 m Sohlenbreite im Einschnitt zu Grunde gelegt, das Schotterprofil mit 3,0 m Kronenbreite und 0,30 m Höhe angenommen, für den Oberbau Schienen von 25 kg Gewicht per lfd. m mit imprägnierten Holzschielen (in den Kurven aus Eichenholz) gewählt. Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit (40 km im Maximum) sollen nur ausnahmsweise Einfriedigungen erstellt, die Barrieren bei Wegübergängen auf ein Minimum reduziert, ebenso die Signale, die Beschaffung von Rollmaterial und Mobilien auf das Notwendigste beschränkt werden. Eine Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit wurde nicht in Rechnung gezogen.

Was nun die Richtung der zu erbauenden Linien anbetrifft, so wurden dieselben nach zwei Kategorien unterschieden: A. in solche Nebenbahnen, die wegen ihrer Wichtigkeit in erster Linie in Angriff zu nehmen wären, B. in solche, welche eventuell später ausgeführt werden könnten. Als erstere schlägt der Verfasser, nach Studium verschiedener Varianten, folgende Strecken vor:

1. Von Stammheim, im Anschluss an die von Schaffhausen und Singen herkommenden Linien, über Nussbaumen nach Frauenfeld, dann nach Wyl zur Verbindung mit dem Toggenburg und (via Ricken) ins Linthgebiet, und von Wyl über Bichelsee nach Turbenthal behufs Erreichung des Tösstals und des obern Zürichsees.

2. Von Konstanz, beziehungsweise Emmishofen über Kehlhof nach Weinfeldern und von dort über Tobel nach Wyl mit den gleichen Fortsetzungen ins Toggenburg und Tössthal, nebst einer Abzweigung von Kehlhof nach Sulgen zum Anschluss an die bestehende Querbahn Sulgen-Gossau.

3. Von Romanshorn, bezw. Mühlen als Anschlussstation der Linie Romanshorn-St. Gallen, über Zihlschlacht nach Bischofszell und über Niederetzwyll nach Wyl.

4. Von Frauenfeld über Weiningen und Pfyll nach Steckborn.

5. Von Weinfeldern über Wigoldingen und Mülheim nach Steckborn. Als Linien der zweiten Kategorie können folgende in Betracht gezogen werden:

1. Von Frauenfeld über Uesslingen und Neunforn nach Ossingen.

2. Von Frauenfeld über Hagenbuch und Aadorf nach Bichelsee, bezw. Turbenthal.

3. Von Weinfeldern, bezw. Märstetten, über Wäldi nach Ermatingen.

4. Von Aadorf über Matzingen, Tobel und Neukirch nach Bischofszell.

Der Verfasser giebt nun eine einlässliche Beschreibung jeder einzelnen dieser Linien nebst den möglichen Varianten. Sämtliche Linien sind in zwei Kantonskarten in 1:150 000 eingetragen, in der einen die studierten, in der andern die zur Ausführung vorgeschlagenen Bahnen; ebenso wird von jeder Linie das Längenprofil dargestellt. Auf diese Detailbeschreibungen kann hier selbstverständlich nicht eingetreten werden; dagegen mag aus dem sehr gründlich ausgearbeiteten Gutachten des Herrn Oberingenieurs Züblin folgende Uebersicht der Längen und Kosten der einzelnen vorgeschlagenen Linien entnommen werden.

A. Wichtigere Nebenbahnen.

	Länge		Kosten	
	km	im Ganzen	pro km	
Stammheim-Frauenfeld-Wyl-Turbenthal	54,125	5 909 900	109 000	
Emmishofen-Kehlhof-Weinfeldern-Wyl	36,94	4 877 000	132 000	
Kehlhof-Sulgen	6,13	801 000	130 800	
(Romanshorn)-Mühlen-Bischofszell-Wyl	27,70	3 657 000	132 000	
Frauenfeld-Steckborn	19,00	3 675 000	193 450	
Weinfeldern-Wigoldingen-Steckborn	14,575	1 811 400	124 300	
Total	158,47	20 731 300	130 800	

Es sei bemerkt, dass die 22,5 km lange Linie Romanshorn-St. Gallen, deren Ausführung gesichert ist, hier nicht mit berechnet wird; sie ist auf 6 130 000 Fr. veranschlagt, wovon 2 500 000 Fr. auf die thurgauische Strecke fallen dürften.

B. Erst später in Aussicht zu nehmende Bahnen.

	Länge		Kosten	
	km	im Ganzen	pro km	
Frauenfeld-Ossingen	17,10	1 667 400	97 500	
Frauenfeld-Aadorf-Turbenthal	25,82	3 926 000	152 000	
Weinfeldern-Ermatingen	18,60	3 029 000	160 000	
Aadorf-Matzingen-Tobel-Bischofszell	33,11	4 993 000	150 000	
Total	94,63	13 615 400	143 400	

Somit würde die Gesamtlänge der neu vorgeschlagenen thurgauischen Bahnen 265 km und der Bedarf an Baukapital 36 750 000 Fr. oder per km 138 900 Fr. betragen. Wie sich für diese Summe die Rentabilität gestalten, hatte der Verfasser nicht zu untersuchen; eine solche Berechnung hätte um so weniger Wert, weil es sich beim Bau dieser Bahnen um Hebung von Uebelständen in den Verkehrsverhältnissen des Kantons ohne Rücksicht auf gute oder schlechte Rendite handelt. Zum Schluss spricht der Verfasser die Hoffnung aus, dass wohl der Bund den Betrieb solcher Nebenbahnen übernehmen werde und solche Bahnen, ähnlich wie früher die Strassen, mittels Subventionen von Gemeinden, vom Kanton und allfällig von der Eidgenossenschaft je nach Bedarf zur Ausführung gelangen mögen. — st. —

Bauwerke der Schweiz. Herausgegeben von Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein. Heft III. Tafel 22—32. Im Auftrage des Vereins zusammengestellt vom Centralkomitee. Zürich 1900, Alb. Raustein, vorm. Meyer & Zellers Verlag.

Auf das im vorigen Jahre erschienene II. Heft der «Bauwerke der Schweiz» (Rathaus der Stadt Luzern, Bauernhaus in Furth, Kt. St. Gallen, Bauernhaus Lüthy in Lützelhüh, Kt. Bern, Kraftanlage in Chèvres bei Genf) ist nunmehr das III. Heft gefolgt. Es enthält 11, teils in Licht-

druck (Polygraphisches Institut, Zürich) teils in zinkographischer Strichätzung (Hofer & Cie., Zürich) ausgeführte Illustrationstafeln, denen, wie in den früheren Heften, ein erläuternder Text vorausgeht. Vier Tafeln bringen das *neue Genfer Postgebäude* (Arch. Gebr. Camoletti in Genf) zur Anschauung; Perspektivische Ansicht nach photographischer Aufnahme, zwei Grundrisse in 1:250 und ein Querschnitt in 1:200. — Auf je einer Tafel sind in charakteristischen Ansichten, Schnitten und Details dargestellt: das *Haus Gasser in Lungern*, Unterwalden, aufgenommen und gezeichnet von Architekt Meili-Wapf in Luzern, und das aus dem Jahre 1798 datierende *Bauernhaus mit Speicher* (1737) zum «Fürthen» bei Sumiswald, Kt. Bern, aufgenommen und gezeichnet von Arch. A. Müller in Bern. — Aus dem Gebiete des Ingenieurwesens ist ein älteres und ein neueres Brückenbauwerk vertreten: auf einer Tafel die 1811 von Konrad Stadler erbaute, 93 m lange *hölzerne Rheinstrassenbrücke bei Eglisau*, i. M. 1:100 (Referent Ing. Oberly vom kant. Ingenieurbureau) und die am ersten Juni 1897 dem Betriebe übergebene *Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Eglisau* (Referent Obering. E. Züblin), welcher vier Tafeln, eine Ansicht nach photographischer Aufnahme, und Reproduktionen ausführlicher Pläne nebst Details gewidmet sind.

Schweizerischer Bau- und Ingenieurkalender 1900. 21. Jahrgang. I. Abteilung: *Hochbau*. Redigiert von E. Isler, Architekt in Zürich. II. Abteilung: A. Ingenieurwesen, B. Allgemeines. Zürich. Verlag von Caesar Schmidt.

Nach Form und Inhalt im allgemeinen den früheren Jahrgängen entsprechend, hat die diesjährige Ausgabe doch einige Ergänzungen erfahren. In der ersten Abteilung u. a. durch die Berechnung der Kundenarbeiten des Zürcher Maurermeistervereins vom Herbst 1899, in der zweiten Abteilung durch die neue Honorarnorm für architektonische Arbeiten. Neu bearbeitet ist das Kapitel «Wasserversorgung» von Ingenieur H. Peter in Zürich. Störend machen sich namentlich im I. Teil die zwischen den Textseiten eingeklebeten bunten farbigen Inseratenblätter bemerkbar, welche auf den ihnen gebührenden Platz am Schluss des Bandes verwiesen werden sollten. Dass der Kalender im übrigen einer kritischen Revision und teilweisen Neubearbeitung bedarf, um den Ansprüchen der schweizerischen Technikerschaft genügen zu können, dürfte dem Verleger bekannt sein.

Zeitungskatalog und Insertionskalender der Annoncen-Expedition Rudolf Mosse für 1900. Der in neuer geschmackvoller Ausstattung, in Pultmappenform herausgegebene Katalog und Insertionskalender wird durch ein reiches Material von Anzeigewürfen sowie ein Verzeichnis sämtlicher Zeitungen und Fachblätter des In- und Auslandes nebst Ortsregister, Insertionspreisen u. s. w. Inserenten gute Dienste leisten. Den Zweck, ein sorgfältig bearbeitetes Handbuch auf dem Gebiete des Zeitungs- und Reklamewesens zu bieten, erfüllt auch die für 1900 vorliegende Ausgabe.

Briefkasten.

H. E. — *Kirchenkonkurrenz in Rorschach.* Für die betr. Behörde besteht allerdings keine Verpflichtung, Ihnen Programm und Situationsplan zu liefern, nachdem die Auflage infolge unvermutet starker Nachfrage vergriffen ist. Trotzdem entspricht die Abweisung Ihres Gesuches nicht der bei öffentlichen Konkurrenz-Ausschreibungen von Behörden allgemeinen Gepflogenheit, eine zweite Auflage an Programmen bezw. Plänen zu veranstalten, wenn weitere Begelren nach solchen vorliegen. Andersfalls wird die Konkurrenz ja eine gewissermassen beschränkte, beschränkt auf diejenigen Bewerber, welche infolge frühzeitiger Anmeldung sich die Unterlagen verschaffen konnten. Uebrigens ist der Text des Programmes im Inseratenteil Bd. 34 No. 22 und 23 veröffentlicht worden.

Redaktion: A. WALDNER
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht in eine deutsche Maschinenfabrik ein *Maschineningenieur*, welcher die französische Sprache vollkommen beherrscht (1231)

Gesucht für das Bureau eines schweizerischen Gas- und Wasserwerkes ein tüchtiger, junger *Ingenieur*. (1232)

Auskunft erteilt Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.