

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 39/40 (1902)  
**Heft:** 23

## **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:** 29.01.2025

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

an dessen Bord Stationen beider Systeme aufgestellt waren, lief unter stetiger Vergrößerung der Entfernung in der Richtung nach Kösör aus und tauschte abwechselnd mit den beiden auf der Signalstation «Bülk» befindlichen Landstationen Telegramme aus. Während der ersten Stunden war der Telegrammaustausch bei beiden Systemen gleichmässig gut; bei einer Entfernung von ungefähr 90 km versagte allmählich die Verbindung der Braun'schen Station, während erst bei einer Entfernung von 130 km auch mit dem Slaby-Arco'sche System keine Verständigung mehr möglich war.

**Bahnbauten im Grossherzogtum Baden.** Ausser der grossen Umgestaltung der Bahnverhältnisse in Karlsruhe bestehen bei der Grh. Eisenbahndirektion weitgreifende Pläne für eine Neuanlage des Mannheimer Rangierbahnhofes, für Bahnhofumbauten in Heidelberg, Mosbach, Durlach und Basel, vor allem aber für die Anlage eines grossen Rangierbahnhofes in Offenburg mit einem Aufwande von etwa 16 Mill. M. Bei allen Bahnhofumbauten sollen grundsätzlich die Niveau-Uebergänge vermieden und durch Ueberführung aller Strassen und Wege ersetzt werden. Ebenso ist eine strenge Trennung des Güter- und Personen-Verkehres vorgesehen. Der Gesamtaufwand für die Umbauten in Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Durlach, Offenburg, Basel und Mosbach u. s. w. wird sich auf rund 208 Mill. M. belaufen, wozu noch etwa 65 Mill. M. für andere Bahnbauten, Verstärkung des Oberbaues u. s. w. kommen.

**Das schweizerische Gesetz für Schwach- und Starkstromanlagen<sup>1)</sup>** ist vom schweiz. Nationalrate mit einer nebensächlichen kleinen Abweichung in dem vom schweiz. Ständerate zuletzt beschlossenen Wortlaut angenommen worden. Damit ist auf diesem für die Entwicklung von Industrie und Verkehr des Landes so überaus bedeutungsvollen Gebiet, ein Gesetz angenommen, das in Fachkreisen in mancher Beziehung nicht befriedigt. An Bemühungen die gesetzgebenden Behörden über die bezüglichen Bedürfnisse und das Wesen dieser Materie aufzuklären haben es jene nicht fehlen lassen — leider nicht allseitig mit dem gewünschten Erfolg. — Es wird nun Sache der Erfahrung sein die unzulänglichen Seiten des Gesetzes klar zu legen.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat der S. B. B. hat in seiner Sitzung vom 30./31. Mai beschlossen, dem Bundesrate als Mitglieder der Kreisdirektion IV in St. Gallen vorzuschlagen: *H. Stamm*, bisher Vizepräsident der Direktion der V. S. B., *Arnold Seitz*, bisher Mitglied der Direktion der V. S. B. und *Dr. Oskar Seiler*, bisher Adjunkt der Direktion der V. S. B.

Zum Obermaschineningenieur des Kreises III ist ernannt worden Ingenieur *E. Sängler* von Burgdorf, bisher Werkstättenvorstand der J. S. B. in Biel, und zum Maschineningenieur I. Klasse bei der Generaldirektion Ingenieur *Max Weiss* von Zürich, zur Zeit Ingenieur der Schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur.

**Versuche mit amerikanischen Lokomotiven,** die von der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn bestellt worden waren, ergaben eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 119,1 km in der Stunde. Der aus sechs Wagen zusammengesetzte Zug hatte ein Gewicht von 181 t. Auf ebener Strecke soll die Maximalgeschwindigkeit 131,6 km erreicht haben.

**Albulatunnel.** Die nach dem Durchschlag vorgenommene Richtungs- und Niveauekontrolle hat ergeben, dass die Achsen der Stollen beim Zusammentreffen in der Richtung nur um 7 cm und in der Höhe nur um 6 cm von einander abwichen.

## Preisausschreiben.

«**Prix Henri Schneider.**» Die «Société des Ingénieurs civils de France» bringt zur Kenntnis, dass ihr von Herrn H. Schneider 35 000 Fr. übergeben worden sind, um sie in sieben gleichen Teilen als Preise für verdienstliche Leistungen auf folgenden Gebieten zu verteilen: 1. Metallurgie, 2. Bergbau, 3. Maschinenbau, 4. Eisenkonstruktion, 5. Elektrische Maschinen und Anlagen, 6. Schiffbau, 7. Artillerie, Panzertürme u. dgl. — Um zur Preisbewerbung zugelassen zu werden müssen die eingereichten Arbeiten 1. von keinem älteren Datum als 1860, 2. in französischer Sprache verfasst und in Frankreich veröffentlicht worden oder 3., wenn es sich um eine ausländische Arbeit handelt, ins Französische übersetzt und in Frankreich veröffentlicht worden sein. Ferner muss der Verfasser noch am Leben sein.

Die Bewerber sind eingeladen ihre Arbeiten unter der Aufschrift «**Prix Henri Schneider**» bis spätestens am 1. Juli 1902 einzusenden an die «Société des Ingénieurs civils de France», 19 Rue Blanche in Paris.

<sup>1)</sup> Bd. XXXIX S. 94.

## Nekrologie.

† **W. von Pressel.** Zu Konstantinopel ist am 19. Mai d. J. Ingenieur W. von Pressel, 81 Jahre alt in dürftigen Verhältnissen gestorben. Er gehörte zu jener Schule württembergischer Eisenbahningenieure, die unter Führung Etzels sich zu Ende der 50er und Anfang der 60er Jahre an dem Bau schweizerischer Eisenbahnen in hervorragender Weise beteiligte und ihren Wirkungskreis später nach Oesterreich verlegte. Im Jahre 1821 zu Stuttgart geboren trat Pressel nach Absolvierung seiner Studien in den Dienst der Württembergischen Staatseisenbahn. Im Jahre 1845 wurde er zum Professor am Stuttgarter Polytechnikum ernannt und war später Eisenbahn-Inspektor in Geislingen. Ende der 50er Jahre war Pressel beim Bau der Schweizerischen Centralbahn, zuerst unter Etzel und später als bauleitender Oberingenieur thätig. Zu Anfang der 60er Jahre finden wir ihn in Oesterreich, wo er namentlich auch am Baue der Brennerbahn hervorragend beteiligt war. Für Baron Hirsch führte er dann die Vorarbeiten zu den türkischen Bahnen aus und übernahm es hierauf im Jahre 1872 im Auftrage des Sultans Abdul Aziz das Tracé für eine Eisenbahnverbindung durch Kleinasien nach Bagdad zu studieren. So rührt das erste Projekt dieser Linien, deren Bau in ihrer ganzen Ausdehnung erst jetzt gesichert scheint, von Pressel her. Leider musste er, da sein geschäftlicher Sinn offenbar nicht auf der Höhe seiner hervorragenden technischen Begabung und seines reichen Wissens stand, manche Enttäuschung erleben. Demungeachtet ist er seiner beruflichen Thätigkeit treu geblieben und hat z. B. bis in die jüngste Zeit an der Diskussion über die Führung der Bagdadbahn lebhaften Anteil genommen.

## Litteratur.

**Die Eisenkonstruktionen der Ingenieur-Hochbauten.** Ein Lehrbuch zum Gebrauche an technischen Hochschulen und in der Praxis, von *Max Foerster*, Regierungsbaumeister, Prof. an der kgl. sächs. Hochschule zu Dresden. Leipzig, Wilh. Engelmann. III bis VI. (Schluss-) Lieferung. 1900—1902, in gr. 8°, enthaltend Seiten 193 bis 518, Text-Figuren 308 bis 776 und Tafeln VII bis XIV, nebst Titel, Vorwort und Inhaltsverzeichnis zum ganzen Werke. Preis der Lieferungen III bis V geh. je 6 M., der Lieferung VI geh. 9 M.

In Nr. 15 Bd. XXXV (14. April 1900) wurden das vom Verfasser für das ganze Werk aufgestellte Programm und die damals bereits erschienenen Lieferungen I und II besprochen. Mit der ganz kürzlich ausgegebenen VI., bezw. der Schlusslieferung sei es uns deshalb heute gestattet, auch über die sämtlichen seit jener Zeit erschienenen und in der Schweiz. Bauzeitung bisher noch nicht besprochenen Lieferungen, die den dritten und vierten Abschnitt des Gesamtwerkes enthalten, zu berichten.

Vor allem beglückwünschen wir den Verfasser und Verleger zu der, wenn auch, wie es leider oft geschieht, bezüglich Einhaltung der Zeit hinter dem Programm zurückgebliebenen, doch angesichts des reichhaltigen Stoffes raschen Aufeinanderfolge der einzelnen Lieferungen. Besonders ist die im ursprünglichen Programm nicht beabsichtigte und deshalb in unserer früheren Besprechung und Kritik als wünschbar hervorgehobene Behandlung der eisernen Wasser- und Gashochbehälter einschliesslich der Stand- und Führungsgerüste zu letzteren, die im Kapitel XVI enthalten ist, zu begrüssen, ebenso die über den ursprünglichen Plan hinaus bedeutend ausführlichere, wenn auch noch nicht erschöpfende Behandlung der Zwischendecken mit Verwendung von Eisen und der eisernen Treppen, in Kapitel XVII. Durch diese wesentliche Bereicherung und Erweiterung des Gesamtstoffes ist die im Erscheinen der letzten Lieferungen eingetretene Verzögerung genügend gerechtfertigt.

Auch unseren in der früheren Besprechung mit besonderem Nachdruck betonten, an das Kapitel «**Fachwerkgebäude**» geknüpften Erwartungen bezüglich der Behandlung der eisernen Fabrik-, Lager- und Werkstatt-Gebäude ist vom Verfasser durch bedeutende Ueberschreitung des ursprünglich im Programm vorgesehenen Rahmens in zufriedenstellender Weise entsprochen worden. Mit um so grösserer Berechtigung trägt denn auch das Titelblatt zum ganzen Werke, die Bezeichnung: «**Ergänzungsband zum Handbuche der Ingenieurwissenschaften**».

Anschliessend an unsere erste Besprechung führen wir an, dass in der dritten Lieferung programmgemäss die Berechnung der namentlich bei Bahnhof-, Lager- und Ausstellungsgebäuden so gut verwertbaren Kräfte- und Bogendächer in genügend ausführlicher Weise behandelt ist, desgleichen deren Konstruktion unter Angabe einer grossen Zahl von Details.