Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 24

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

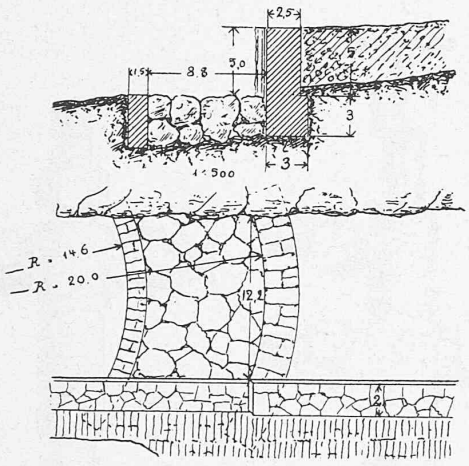
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

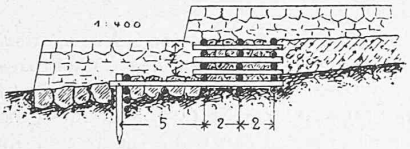
führen können. Anlass zu ihrer Verbauung gaben die Ueberschwemmungen vom 31. Oktober 1871 und 2. September 1873, nachdem vorher lange Jahre keine Hochwasser eingetreten waren. Die Arbeiten bestehen in Construction von Traversen oder Sperren zur Fixirung der Sohle (im Ganzen 39 an der Zahl); Uferschutzwerken, Schutzdämmen, Consolidirung der losen Gehänge mit Flechtwerken, und Anlage von Bassins zur Geschiebsablagerung behufs Verhütung ihrer Abfuhr in den untern Theil der Gryonne und die Rhone. Die Sperren werden nach den nebenbei skizzirten Typen ausgeführt, entweder ganz von Stein (Figur 6 und 7)

Fig. 6 und 7.



oder gemischt von Stein und Holz (Fig. 8). Die Kosten

Fig. 8.



der ganzen Verbauung sind zu 450 000 Fr. veranschlagt.

Von der Regierung des Cantons *St. Gallen* war ein hübsches Tableau mit Photographien verschiedener Wildbachverbauungen ausgestellt, von denen als die bemerkenswerthesten hervorzuheben sind: 1) die Correction und Verbauung des Kaltbrunner-Dorfbaches mit Anlage eines Kiesfangbassins, dessen 54 *m* langer Abschlussdamm 3 *m* Kronenbreite und 6,3 *m* Fallhöhe besitzt; derselbe wurde 1880 erbaut und kostete 4500 Fr.; 2) die steinerne Thalsperre am Kienersteg oberhalb Kaltbrunn, bogenförmig, 22 *m* lang, mit 3 *m* Mauerstärke, (6,3 *m* Fallhöhe,) erstellt 1881 für die Summe von 4500 Fr.; 3) eine steinerne Sperre im Nipibach bei Wallenstadt, 15 *m* lang, 3 *m* hoch, erbaut 1882 für 1800 Fr., und eine hölzerne Sperre mit Kiesfüllung an dem nämlichen Bach, 11 *m* lang, 3,2 *m* hoch, erbaut 1882 für 1900 Fr.; 4) eine interessante Flechtwandsperre nach dem System Demontzey im Buchholz bei Steinach, mit einer Abschlusslänge von 39 m und einer Fallhöhe von 3,0—4,5 *m*, erbaut 1880 für 4200 Fr.

Aus dem Canton St. Gallen waren im Fernern noch drei exact gearbeitete und höchst instructive Reliefs über Wildbachverbauungen von Ingenieur *J. Anselmier* aufgelegt. Diese Reliefs betrafen das Simmitobel oberhalb Gams, die Wildenbergerrunse oberhalb Flums, und das Trübbachtobel. Die Wildenbergerrunse ist insofern interessant, als vor circa 20 Jahren von dieser Runse noch gar nichts zu sehen war, während sie sich jetzt stellenweise bis zu 65 *m* Tiefe in Moräneschutt eingefressen hat. Sehr beherzigenswerth ist die auf dem Relief verzeichnete Mahnung: „Wehret den Anfängen!“ — Die Verbauung des Trübbachtobels am Rhein hat den Zweck, die Geschiebe im obern Lauf zurückzuhalten, da der Rhein seit seiner Ablenkung von der frühern Mündung dieses Tobels diese Geschiebe nicht mehr wie früher fortschwemmen konnte und hierdurch der Ortschaft Trübbach die Gefahr drohte, nach und nach überschüttet zu werden. Seit 1866 sind mit einem Kostenaufwand von 68 000 Fr. 47 Thalsperren angelegt worden; die Verbauung wird jetzt noch fortgesetzt.

Die Regierung des Cantons *Graubünden*, durch ihren Oberingenieur *Friedrich v. Salis* vertreten, hat schöne und detaillirte Pläne von drei Wildbachverbauungen, theilweise mit Photographien begleitet, zur Ausstellung gebracht. Die so dargestellten Bauten sind die Verbauung der Archa gronda bei Valcava im Münsterthal *), die Verbauung des Albertibaches bei Davos **) und die Ableitung des Surleibaches in den See von Silvaplana mittelst eines Tunnels von kreisförmigem Querschnitt. Ein weiterer Gegenstand war ein Relief der Verbauung der Rabiosa bei Chur. Dieser Bach durchfliesst eine Schlucht, deren Gehänge auf der linken Seite aus losem Schutt, auf der rechten aus Fels bestehen. Das linkseitige Gehänge gerieth durch Unterspühlung in Bewegung, die sich sehr weit hinauf fortpflanzte und namentlich der dort durchgehenden Engadinerstrasse gefährlich wurde. Um dem weitern Fortschreiten dieser Terrainbewegung Einhalt zu thun, wurde der Bach auf eine längere Strecke theils in den rechtseitigen Felsen eingeschnitten, theils, zur Abschneidung einer scharfen Curve, im Tunnel durch denselben durchgeführt und dadurch die beabsichtigte Beruhigung der linken Thalseite erzielt.

(Fortsetzung folgt.)

Literatur.

Graphisch-statistischer Atlas der schweizerischen Normalbahnen, erstellt im Auftrag und unter Mitwirkung der Conferenz schweizerischer Eisenbahnverwaltungen von der Direction der schweizerischen Nordostbahn für die schweizerische Landesausstellung in Zürich 1883. Lithographie, Druck und Verlag von Hofer & Burger in Zürich. Preis 55 Fr. lose in Mappe gelegt, 60 Fr. in solidem Carton-Einband und 65 Fr. in Prachtband.

Wenn die schweizerischen Normalbahnen an der Landesausstellung hinsichtlich der Mittheilung ihrer Bauwerke und ihres Rollmaterials sich mit geringen Ausnahmen sehr zurückhaltend zeigten, so haben sie hingegen nicht gezögert, dem Publikum die Statistik ihres Betriebes in möglichster Vollständigkeit vor die Augen zu führen, und zwar nicht in trockenen Zahlentableaux, sondern in einer überaus anschaulichen graphischen Darstellungsweise. Dies geschah durch Vorlage des „graphisch-statistischen Atlas der schweiz. Normalbahnen“, der auf 40 Tafeln in grossem Folio-Format 50/67 *cm* in einer Reihe graphischer Darstellungen Alles enthält, was über die Verkehrseinrichtungen und Betriebsresultate der Bahnen Interesse bieten kann. Neben der Direction der schweiz. Nordostbahn, welche das umfangreiche Material zu diesem Werk sammeln und in einer so gefälligen Form verarbeiten liess, verdient die Firma **HOFER & BURGER in Zürich** für ihre prachtvolle chromo-lithographische Ausstattung und Vervielfältigung des Werkes in Farbendruck eine Ehrenerwähnung. Auch ist aller Anerkennung werth, dass diese bedeutende Publication nicht bloss auf die engen officiellen Fachkreise beschränkt bleibt, sondern Jedem durch den Buchhandel zu ziemlich mässigem Preise zugänglich gemacht wird.

In den beiden ersten Tafeln sind die von den einzelnen Bahnen aufgebrachten Capitalien in Actien, Obligationen und Subventionen Jahr für Jahr aufgeführt, und zwar sowohl von den jetzt bestehenden, als auch von den früher constituirten, seither aufgelösten und mit andern Unternehmungen verschmolzenen Gesellschaften. Dabei figurirt unter der Bezeichnung „verlorne Capitalien“ eine Totalsumme von circa 59 400 000 Fr.! Gegenwärtig beträgt die Anzahl der bestehenden selbstständigen Bahnunternehmungen (mit Einschluss der Linie Wädensweil-Einsiedeln) 22, die Anzahl der für den Betrieb in Betracht kommenden Verwaltungen 9. — Die Tafeln 3 bis 10 stellen in Form geographischer Karten die historische Entwickelung der Bahnnetze dar, wie sich dieselbe von fünf zu fünf Jahren gestaltet hat, und geben die Eröffnungsdaten jeder einzelnen Bahnstrecke nebst den Bau- und Betriebs-

*) Eisenbahn, Bd. XVII No. 9.

**) Eisenbahn, Bd. XII, No. 4 und 7.

längen und der Angabe der doppelspurigen Strecken. — In Tafel 11 und 12 finden wir die „Betriebs-Installationen" aller 586 schweizerischen Bahnstationen verzeichnet, nämlich die Längen der Ausweichgeleise, Zahl der Aufnahmsgebäude, Güterschuppen, Locomotiv- uud Wagenremisen, Wasserstationen, Krahne, Drehscheiben, Signalscheiben u. s. w., Alles durch conventionelle Zeichen dargestellt. — Die nachfolgenden Tafeln, 13 bis 18, enthalten die Längenprofile aller Bahnstrecken, mit Angabe der genauen Meereshöhen der Stationen, Distanzen zwischen denselben, Maximalsteigungen, Curvenradien, Tunnellängen. Es ist dieses unstreitig eine der werthvollsten Zusammenstellungen. — Auf Tafel 19 finden sich die kilometrischen Anlagekosten dargestellt, und zwar in doppelter Weise, einerseits die Kosten der ursprünglich erstellten Linien nach einzelnen Strecken, soweit es möglich war, sie auszuscheiden, anderseits die jetzigen (auf Ende 1881 berechneten) Anlagekosten der selbstständigen Linien, unterschieden in Bau- (resp. Erwerbs-) und Ausrüstungskosten, Kosten des Rollmateriales und Kosten der Werkstätteanlagen. — Die Tafeln 20—27 enthalten speciell die „Betriebsstatistik", nämlich: 1) Die Zahl der Locomotiven, Personenwagen nebst Sitzplätzen, Güterwagen nebst Tragkraft, Alles per Betriebskilometer für die Jahre 1855, 1860, 1865, 1870, 1875, 1880 und 1881 und für Jede einzelne Bahnverwaltung berechnet; 2) die Leistungen des Betriebsmateriales pro 1881, d. h. die Anzahl der per Tag und Strecke verkehrenden Züge, sowie die Zahl der täglich ankommenden und abgehenden Züge auf den wichtigern Stationen (z. B. Zürich 99, Winterthur 74, Olten 65, Bern 57, Lausanne 50 u. s. w.); 3) die Zahl der Achskilometer und der Zugskilometer per Bahnkilometer und per Tag für die verschiedenen Bahnen in den Jahren 1870, 1875, 1880 und 1881, und die Zahl der Achskilometer per Bahnkilometer auf den einzelnen Strecken für das Jahr 1881; 4) die Ausnützung der Sitzplätze der Personenwagen und der Tragkraft der Güterwagen in Procenten, ebenfalls für die Jahre 1870, 1875, 1880 und 1881 berechnet. — Mit Tafel 28 und 29 beginnt die „Verkehrsstatistik", und hier kommen zuerst Dartellungen über die Dichtigkeit des Personen- und Güterverkehrs auf den einzelnen Strecken im Jahr 1881, sodann auf Tafel 30 die Dichtigkeit des Personen- und Güterverkehrs für die einzelnen Bahnunternehmungen von zwei zu zwei Jahren von 1872 bis 1881, indem für jede Bahn die Anzahl der Personenkilometer und der Tonnenkilometer per Bahnkilometer aufgetragen ist. Diese Tafel zeigt deutlich die relative Verkehrszunahme bis 1874 oder 1875 und die darauf folgende Abnahme, veranlasst durch die allzu grosse Ausdehnung der Bahnnetze. Die nächste Tafel 31 gibt die Frequenz von 24 Hauptstationen im Jahr 1881, die Zahl der beförderten Personen und das Gewicht der Waaren, beides unterschieden nach den drei Rubriken Empfang, Versandt und Transit. In Tafel 32 sind die Waaren nach 10 verschiedenen Gattungen classificirt und für jede Bahnverwaltung die Tonnenkilometer von jeder dieser Waarengattungen getrennt (pro 1881 berechnet) aufgetragen, während ein besonderes Diagramm diese Classification für die Bahnen in ihrer Gesammtheit angibt. Tafel 33 bis 35 enthalten eine vergleichende, auf sehr originelle Art veranschaulichte Darstellung der Normaltarifsätze für Personen und Güter, letztere nach den verschiedenen Classen und Tarifgattungen geordnet und für Distanzen von 5 bis 100 Kilometer berechnet. Die Tafeln 36 und 37 geben Auskunft über die kilometrischen Einnahmen, Ausgaben und Ueberschüsse aller Bahnen für die Jahre 1865, 1870, 1875, 1880, 1881. In diesen Zusammenstellungen spiegelt sich deutlich das Aufblühen der Hauptbahnen bis 1875 und ihr nachheriger Niedergang durch die bekannte Krisis, sowie auch das von da an befolgte Sparsystem ab. Einzelne kleinere Bahnunternehmungen weisen negative Einnahmenüberschüsse auf! — Die drei letzten Tafeln, 38 bis 40, liefern Darstellungen über den absoluten und relativen Personalbestand pro 1875, 1880 und 1881, über die verhältnissmässig seltenen Unfälle mit Verletzungen oder tödtlichem Ausgang, und über das Unterstützungswesen, mit Zahl der Participanten, Capital, Einnahmen und Ausgaben.

Aus dieser gedrängten Angabe des Inhaltes geht hervor, dass der vorliegende Atlas in schöner und übersichtlich geordneter Weise ein reiches statistisches Material umfasst, das Jedem, der sich über das schweizerische Eisenbahnwesen zuverlässig informirt halten will, in Zukunft beinahe unentbehrlich sein wird. Es darf diese vorzügliche Arbeit um so eher empfohlen werden, als der Preis des Atlasses gegenüber den Herstellungskosten ein entschieden billiger genannt werden kann. Dass die Eisenbahngesellschaften das Zustandekommen dieses Werkes durch entsprechende Subventionen ermöglicht haben, ist durchaus lobenswerth. Wir erlauben uns bei diesem Anlasse, nur den Wunsch auszusprechen, es möchte dasselbe von dieser Seite nicht als beendigt betrabhtet, sondern in regelmässigen Zeiträumen weitergeführt werden. Dies wäre namentlich mit Rücksicht auf die durch die Gotthardbahn geschaffenen und durch die Arlbergbahn in Aussicht stehenden bedeutenden Veränderungen in den Verkehrs- und Betriebs-Verhältnissen unserer Eisenbahnen in hohem Grade wünschbar und interessant. *S. P.*

Correspondenz.

Geehrter Herr Redacteur!

Beim Durchlesen des gedruckten Protocolles über die Verhandlungen des „schweiz. Congresses betreffend die Frage der Einführung des Erfindungsschutzes etc.", welches mir dieser Tage in verdankenswerther Weise zugestellt worden ist, finde ich in der Wiedergabe meines Votums einen Passus, der bereits zu irrthümlichen Auslassungen Anlass gegeben hat. Es heisst daselbst (S. 76): „Indessen scheint der (deutsche) Ingenieurverein sich dem Ausschlusse der chemischen Industrie zuzuneigen." Diess habe ich nicht gesagt; dagegen las ich aus einem Bericht über die diessjährige Jahresversammlung des deutschen Ingenieurvereins in Dortmund wörtlich folgendes vor: „Die Commission zur Prüfung der Industrie-Schutzgesetze (Patent-, Muster- und Markenschutz) erstattete ihren Bericht, aus welchem hervorgeht, dass dieselbe bei der Schwierigkeit der Materie ihre Aufgabe noch nicht zum Abschluss bringen konnte. Sie hat sich indessen mit den bekannten Autoritäten auf dem Gebiete des Industrieschutzes in Verbindung gesetzt und wird demnächst endgültige Beschlüsse fassen. Man hat insbesondere bezüglich des Patentgesetzes die Frage aufgeworfen und eingehend behandelt, ob es nützlicher sei, das Verfahren oder das Product für patentfähig zu erklären und neigt der letzteren Eventualität, welche ja auch für die chemische Industrie von der grössten Bedeutung ist, zu." (Frankfurter Zeitung vom 15. Aug. 1883). Diesem Citat liess ich nachstehende Betrachtung folgen: „So weit ist man also seit 1877 gekommen, dass man heute das als gut empfiehlt (Patentirung der Producte), was bei Schaffung des deutschen Gesetzes mit Erfolg bekämpft wurde. Es war damals u. A. namentlich auch die deutsche chemische Gesellschaft, welche von der Patentirung des Productes abzusehen empfahl und den jetzigen Modus befürwortete. Nach mehrjähriger Erfahrung sieht man sich in seinen Erwartungen getäuscht, empfindet die Nothwendigkeit einer Revision des Gesetzes und greift nun, in Ermanglung neuer Gesichtspunkte, auf das zurück, was bei Berathung des Entwurfes als ein Unding erkannt und desshalb nicht in das Gesetz aufgenommen worden ist." Ich bitte Sie, diese Richtigstellung, welche im Interresse der Sache liegt, gefälligst in Ihrem geschätzten Blatte zum Abdruck bringen lassen zu wollen.

Hochachtungsvoll

R. Guehm.

Monsieur le rédacteur,

J'ai lu avec grand intérêt dans le N° 23 de votre journal l'article de M. *Max Lyon* sur la nouvelle méthode de distribution de l'électricité de M. *Gaulard*. Je suis convaincu que M. Max Lyon ne nous a relaté que ce qu'il a vu et ce qu'il a entendu, mais je suis aussi convaincu que M. Max Lyon est devenu la victime de cet enthousiasme électrique qui était très en vogue en Angleterre et qui, parait-il, tente à faire le tour du monde maintenant.

Tous les savants et tous les practiciens sont d'accord que le système de M. Gaulard ne peut donner que des résultats très-insuffisants dans la pratique et que ce système est tout-à-fait sans valeur pour le transport électrique de l'énergie. Je déclare cela ici formellement, parce que les agents du procédé de M. Gaulard sont pénétrés même jusque dans la Suisse, pour décharger les capitalistes crédules de leur argent.

Dr V. Wietlisbach.

Miscellanea.

Neues Chemiegebäude in Zürich. In seiner Sitzung vom 12. dies hat der Nationalrath einstimmig den Bau eines neuen Chemiegebäudes für das eidg. Polytechnikum beschlossen. Dasselbe kommt auf die Wiese zwischen der Blinden- und Taubstummenanstalt und der Rämistrasse, also in die unmittelbare Nähe des Hauptgebäudes der polytechnischen Schule zu stehen. Da in der Uebereinkunft zwischen dem Bund und dem Canton Zürich betreffend die Ablösung der Baupflicht bestimmt wurde, dass dieser Neubau spätestens bis zum 1. August 1886

vollendet sein müsse, so darf mit dem Beginn desselben, für welchen 1 337 000 Franken bewilligt wurden, nicht länger gezögert werden. Mit Rücksicht auf diese kurze Zeitfrist und namentlich auch in Anbetracht des Specialzweckes, dem das Gebäude zu dienen hat, wurde von einem öffentlichen Concurrenzverfahren (das wir allerdings sehr gerne gesehen hätten) Umgang genommen und das Departement des Innern ermächtigt, die Herren Professoren *Bluntschli* und *Lasius* mit dem Entwurfe des Planes zu betrauen. Die Honorirung derselben geschieht auf Grundlage der vom schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein aufgestellten Norm mit 57 000 Franken, gleich $4^1/_2$ % der eigentlichen Bausumme von 1 280 000 Fr.

Bereits sind von den genannten Architecten Entwürfe im 1 : 200 ausgearbeitet, aus welchen sich ergibt, dass das Gebäude der Hauptform nach aus einem 86 *m* langen, 20 *m* tiefen, der Rämistrasse parallelen, zum Theil dreistöckigen Bau besteht, dem sich an beiden Enden je zwei niedrigere Flügel von 11,5 *m* Breite und 30 *m* Länge anschliessen. Nach rückwärts ist ausserdem noch ein mittlerer Flügel, dieser aber nur in der Mitte des niederen Erdgeschosses, angebaut. Ausser den beiden Laboratorien für technische und analytische Chemie, werden noch die Institute für Samencontrole und Düngeranalyse, sowie die eidgen. Probieranstalt in dem Gebäude untergebracht.

Der für beide Laboratorien gemeinschaftliche *Haupteingang* liegt in der Mittelaxe des Gebäudes; von ihm aus ist nach rechts das technische, nach links das analytische Laboratorium gelegen, und es befinden sich bei beiden, der Hauptsache nach symmetrisch angeordneten Instituten, die Haupträume und Laboratorien auf dem Hauptstock, darunter im Erdgeschoss die zugehörigen Arbeits- und Nebenräume, die grossen Auditoren aber im zweiten Stock, der sich über dem ganzen mittlern Hauptbau, nicht über den Flügeln, erhebt und welcher der Hörsäle wegen mit 8 *m* Höhe angenommen ist. Dieser zweite Stock ist an allen Stellen, ausser den beiden Hörsälen, in zwei Geschosse untertheilt, durch welche Anordnung der für *Sammlungen* und die *Wohnungen für Assistenten und Abwarte* nöthige Raum gewonnen wird. Da das Erdgeschoss nur zum Theil für die chemischen Laboratorien in Anspruch genommen wird, so verbleiben in demselben zwei für sich selbstständige, bequem zugängliche Flügelräume, von denen der eine der *Düngeranalyse*, der andere der *Samencontrole* zugetheilt ist. Eine solche Disposition bietet den Vortheil, eine später etwa nothwendig werdende Vergrösserung der chemischen Laboratorien dadurch zu ermöglichen, dass man die betreffenden Räume zum Laboratorium hinzuzieht, die beiden Institute aber anderwärts verlegt. Das Gebäude ist stellenweise und soweit es das Bedürfniss erfordert, unterkellert. In dem nach rückwärts gelegenen mittlern Flügel befindet sich das *Kesselhaus* für die *Dampfheizung, den Motorenbetrieb* und *die Ventilation*.

Bezüglich der *Construction des Neubaues* ist zu bemerken, dass dieselbe durchwegs als eine solide, aber keineswegs luxuriöse gedacht ist. Die Façaden sind in *Backstein-Rohbau* in Verbindung mit wenig Haustein angenommen; es wird sich diese Weise für die Dauer besser bewähren und weniger Kosten für Reparaturen erfordern, als der Putzbau in Verbindung mit Haustein, wie er bisher meist angewendet wurde. Betreffend des Innern ist zu bemerken, dass der Fussboden des Hauptstockes massiv construirt ist; es finden sich darunter theils Gewölbe, theils eiserne Träger mit Gewölbeausmauerung. Die flachen Dächer sind als Holzcement-Dächer angenommen.

Die verfügbaren Räume sind für eine Maximalzahl von 100 Arbeitsplätzen für das analytische und von 80 für das technische Laboratorium ausreichend, jedoch keineswegs zu gross, da gegenwärtig in dem alten Laboratorium, das später an den Canton Zürich zurückgegeben wird, bereits über 160 Laborantenplätze besetzt sind. Auf Licht, Luft und Ventilation, die dominirenden Factoren, ist reichlich Bedacht genommen. Die Fachmänner der Schule (die Directoren der Hauptlaboratorien) haben sich über die Pläne sehr günstig ausgesprochen und es ist somit zu hoffen, dass die polytechnische Schule durch diesen Neubau eine Einrichtung erhalte, welche den heutigen Anforderungen der Wissenschaft entspricht und den practischen Bedürfnissen Rechnung trägt.

Erfindungsschutz. Der schweiz. Nationalrath hat in seiner Sitzung vom 10. d. M. unter Namensaufruf mit 87 gegen 41 Stimmen die Motion Grosjean für erheblich erklärt, welche lautet: „Der Bundesrath wird eingeladen, zu prüfen, ob es nicht in Folge der Kundgebungen, welche seit der Volksabstimmung vom 30. Juli 1882 stattgefunden haben, am Platze sei, die Frage des industriellen Eigenthums (Schutz der Erfindungen, Muster und Modelle) wieder an die Hand zu nehmen und zu diesem Behufe dem Volke ein zweites Mal einen entsprechenden Zusatz zu Artikel 64 der Bundesverfassung zu unterbreiten".

Convention zum Schutze des gewerblichen Eigenthums. Mit 24 gegen 17 Stimmen hat der schweiz. Ständerath unter Namensaufruf beschlossen, auf die internationale Convention betreffend den Schutz des gewerblichen Eigenthums einzutreten und mit 23 gegen 15 Stimmen hat derselbe den Beitritt zu dieser Uebereinkunft erklärt. Die Convention ist am 20. März dieses Jahres von Bevollmächtigten der Schweiz, Belgiens, Brasiliens, Frankreichs, Guatemala's, Italiens, der Niederlande, Portugals, Salvadors, Serbiens und Spaniens unter Ratificationsvorbehalt abgeschlossen worden. Der Wortlaut derselben findet sich in No. 55 des schweiz. Bundesblattes veröffentlicht.

Brand des Parlamentsgebäudes in Brüssel. Am 6. d. M. Abends ist ein Theil des in den Jahren 1779—83 erbauten Parlamentsgebäudes in Brüssel ein Raub der Flammen geworden. Wie es bisher heisst, wurde der Brand durch einen grossen *Sonnenbrenner* veranlasst, welcher unter der Kuppeldecke des Sitzungssaals der Repräsentantenkammer angebracht war. In dem Brande sind höchst werthvolle Kunstschätze und eine Bibliothek, die als unersetzbar bezeichnet wird, verloren gegangen.

Das *Palais de la Nation* bildete einen Theil der Bebauung der Prachtstrasse *Rue de la Loi*, welche sich an einer Seite längs des Brüsseler Parks hinzieht. Es war mit den Dienstgebäuden des verschiedenen Ministerien zu einem lang gestreckten gruppirten Bau von grosser Wirkung zusammen gefasst und es sind auch diese ferneren Bauten beim Brande in starke Mitleidenschaft gezogen worden.

Concurrenzen.

Neues Stadttheater in Halle a/S. Zu der in No. 8 dieses Bandes erwähnten Concurrenz sind 58 (bezw. 60 Entwürfe) eingegangen. Das Preisgericht hat die drei Arbeiten „Händel" (Verfasser: Reg.-Baumeister Kallmeyer, Architect Knoch und Ingenieur Jung in Berlin), „Vivat sequens" (Verfasser: Architect H. Seeling und Ingenieur G. Stumpf in Berlin) und „Für deutsche Kunst" (Verfasser: Architect Schubert in Dresden) als die besten bezeichnet und ihnen als gleichwerthige Leistungen je einen Preis von 2000 Mark verliehen. Die Entwürfe „Penelope", „Hans Sachs", „Lessing", „Civitate urbi" und „Kandelaber" sind zum Ankauf empfohlen. An dem Entwurf „Minerva" wird die Situations-Gestaltung mit besonderem Lobe anerkannt. Das Gesammtergebniss der Concurrenz wird von der „Deutschen Bauzeitung" als ein sehr erfreuliches bezeichnet. Bis Ende dieses Monates findet im Saale der städt. Volksschule zu Halle eine Ausstellung der Entwürfe statt.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcherischer Ingenieur- & Architecten-Verein.

Dritte Sitzung im Wintersemester 1883/84 am 5. December.

Die Sitzung wird in Abwesenheit des Präsidenten vom Vicepräsidenten, Baumeister *Fritz Locher*, geleitet.

Als Tractandum liegt die St. Gallische Concurrenz für Entwürfe zu einer Wahl- und Tonhalle vor. Das St. Gallische Initiativ-Comite für diesen Bau, von welchem die Concurrenz erlassen war, hatte in verdankenswerther Weise die drei prämiirten Projecte dem Vereine zur Ausstellung überlassen, so dass dieselben am Sitzungsabende zur Besichtigung vorgelegt werden konnten. Herr Architect Prof. *Bluntschli*, Mitglied des Preisgerichtes der Concurrenz, referirte über dieselbe, indem er insbesondere das Gutachten und die Erwägungen der Jury zum Ausdruck brachte (Bauzeitung No. 23). Herr Architect *Albert Müller*, ebenfalls Mitglied der Jury, erwähnt mit Anerkennung das Entgegenkommen der St. Gallischen Commission, welche auf Antrag der Jury die ursprünglich gestellten hohen Anforderungen und mässigen Prämien in ein richtigeres Verhältniss brachte.

Im Laufe der Discussion spricht sich Herr Stadtbaumeister *Geiser*, mit Motivirung seiner Ansicht, principiell für Anordnung beider Sääle in gleicher Etage aus, was sowohl für Concertzwecke, als für festliche Anlässe die glücklichere Anlage sein muss.

Zum Schlusse werden zwei Aufnahmegesuche vorgelegt.

P. U.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.