Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 9

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

Schliesslich kann eine schwimmende Badanstalt nicht nur jederzeit mit der denkbar leichtesten Mühe deplacirt und so gesetzt werden, wie sich Abflüsse und Situationsverhältnisse überhaupt für sie am günstigsten erweisen, sondern sie bleibt auch frei von all' den Unannehmlichkeiten, die der wechselnde Seestand einer fixen Anstalt bereitet. Sturm und Wellenschlag, denen sie durch schwache Bewegungen ausgleichend entgegenwirkt, sind für sie weniger schädlich. Die Bassins reinigen sich immer selbst und es kann das Wasser nicht durch aufgewühlten Seegrund getrübt werden. Das Constructionsholz kommt entweder voll unter Wasser oder gänzlich ins Trockene zu liegen, und ist ersteres unzerstörbar, so hat letzteres mindestens die Haltbarkeit von trockenen Holzbauten über Land. *B. L.*

Miscellanea.

Untersuchungstation für Aneroid-Barometer. Die Genauigkeit von Aneroid-Messungen leidet in der Praxis häufig durch den Uebelstand, dass für die benutzten Instrumente vor ihrem Gebrauche die Temperatur- und Theilungs-Correction nicht genau bestimmt und ein sicheres Urtheil über Güte und Leistungsfähigkeit derselben nicht erhalten werden konnten. Es gehören zu solchen Untersuchungen besondere Vorrichtungen, die dem Techniker nur in den seltensten Fällen zur Verfügung stehen; wie gross aber die Fehler der vom Mechaniker angebrachten Theilung und der Temperatur-Einfluss werden können, ist hinreichend bekannt. Diese Correctionen sind zudem, und zwar namentlich bei neuen Instrumenten, veränderlich und müssen von Zeit zu Zeit wieder bestimmt werden. Es ist desshalb schon oft der Wunsch nach Errichtung einer Untersuchungsstation für Aneroide geäussert worden. Um diesem Wunsche entgegenzukommen, will sich, wie wir aus einem Artikel der Zeitschrift des Architecten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover ersehen, Herr Prof. Dr. C. Koppe in Braunschweig der verdienstvollen Aufgabe unterziehen, Aneroide aller Art, sowie Aneroid-Barographen zu untersuchen und die zugehörigen Corrections-Tabellen zu bestimmen bezw. unter seiner Aufsicht bestimmen zu lassen gegen eine entsprechende Entschädigung für den betreffenden Beobachter oder Mechaniker, wenn zugleich kleine Verbesserungen nothwendig sein und gewünscht werden sollten. Wir wünschen, es möchte diese Untersuchungsstation in umfassender Weise benutzt und dadurch dem sachkundigen und gewandten Beobachter Dr. Koppe das nothwendige Material in die Hand gegeben werden, um die verschiedenen Aneroid-Systeme einer streng wissenschaftlichen und objectiven Vergleichung zu unterziehen, was für die Kenntniss der mehr oder minder grossen Zuverlässigkeit dieser Apparate von bedeutendem Werth wäre.

Historisches Nationalmuseum. Die vom eidgenössischen Departement des Innern einberufene Commission zur Begutachtung der Motion Vögelin hat sich auf folgende Resolutionen geeinigt:

1) Dass die Erhaltung von Denkmälern schweizerischer Geschichte und schweizerischer Kunstfertigkeit ein ernstes Interesse des Landes ist.

2) Dass eine Mitwirkung des Bundes zu diesem Zwecke in hohem Grade gerechtfertigt erscheint.

3) Dass diese Mitwirkung des Bundes dermalen am zweckmässigsten in der Form einer jährlichen Subvention an die bestehende schweizerische Gesellschaft für Erhaltung der historischen Kunstdenkmäler geschieht, in der Meinung, dass die aus der Subvention auf den Vorschlag der Gesellschaft vom Bundesrath angekauften Gegenstände Eigenthum der Eidgenossenschaft verbleiben.

4) Dass diese Gegenstände bis auf Weiteres bestehenden cantonalen und städtischen Museen zur Aufbewahrung überlassen bleiben sollen und somit in der Frage der Errichtung eines eigenen schweizerischen Museums der Zukunft nicht vorgegriffen sein soll.

5) Dass vom Bunde zu diesem Zwecke eine jährliche Subvention nachzusuchen ist, in der Meinung, dass die in einem Jahr nicht verwendete Summe dem Zwecke verbleibt.

Ausstellungen. Im laufenden Jahre wird es wieder nicht an Ausstellungen mangeln. Neben den bereits erwähnten Ausstellungen in Nizza und Turin, von welchen letztere bedeutend grossartiger zu werden verspricht, als diejenige, welche im Jahre 1881 in Mailand stattfand, stehen vorläufig noch folgende Unternehmungen in Aussicht:

1. Eine electrische Ausstellung, verbunden mit einer Landes-Industrie-, Forst- und culturhistorischen Ausstellung in *Steyr* (Oesterreich). Dieselbe wird am 2. August eröffnet und Ende September geschlossen.

2. Eine Gewerbe-, Industrie- und electrische Ausstellung, verbunden mit einer Special-Ausstellung der gesammten erzgebirgischen Hausindustrie in *Teplitz* (Böhmen). Dauer vom 20. Juli bis 31. August.

3. Eine Ausstellung von Motoren und Werkzeugmaschinen für das Kleingewerbe in *Wien*. Dauer vom 24. Juli bis 12. October.

Den Tempel des Zeus Olympios in Athen gräbt jetzt der englische Architect *Penrose* im Auftrage der englischen Gesellschaft der Dilettanti aus. Dieser Tempel, unter *Pisistratus* begonnen, fand erst unter *Hadrian* seine Vollendung und seine wohlerhaltenen malerischen Säulenreste sind allbekannt. Nach *Penrose's* Mittheilungen weist dieser Tempel eine grosse Abweichung von der gewöhnlichen Tempelconstruction auf; er hat nämlich eine den Bau der Länge nach in zwei gleiche Theile theilende Mittelmauer aufgefunden, die zur Unterlage einer Säulenreihe diente. Diese Mauer scheint einer älteren Zeit anzugehören als die äusseren Säulen. Auch von den Umfassungsmauern sind Spuren aufgefunden, sodass man hoffen darf, in kurzer Zeit über die Anlage des ganzen Tempels genaue Auskunft zu erhalten.

Neuerungen an eisernen Brücken. Man schreibt dem „Wochenblatt für Architecten und Ingenieure" aus Hannover: Auf den unsere Stadt berührenden Bahngleisen stellte sich früher bei den Brücken der Unterführungen der unangenehme Uebelstand heraus, dass das Passiren der Züge in Folge der mehrfach unterbrochenen Gleise ein heftiges, rappelndes, den Strassenverkehr empfindlich störendes Geräusch verursachte. Wie uns mitgetheilt wird, lag dies daran, dass an den Schienenstössen beim Ueberfahren eines Zuges eine heftige Erschütterung schwer zu vermeiden ist, welche alsdann jenes Geräusch verursacht. Neuerdings hat nun die Eisenbahndirection diesem Uebelstand dadurch in wirksamer Weise Abhilfe geschaffen, dass sie die unterbrochenen Brückengleise durch die *Verwendung ca. 27 Meter langer Schienen ersetzt hat, welche von einem Ende der Brücke zum andern reichen* und das Klappen der Schienenstösse auf derselben somit unmöglich machen. Die Verwendung solch' langer Schienen — dieselben sind von dem Osnabrücker Stahlwerke geliefert — dürfte bis jetzt im Eisenbahnbau ziemlich vereinzelt dastehen und ist jedenfalls eine sehr willkommene Leistung der Technik.

Der Verein der Münchner-Ziegeleibesitzer stellte in seiner Generalversammlung vom 28. Januar eine Besserung des Geschäftes im abgelaufenen Jahre fest. Der Absatz war ein normaler und die Vorräthe haben sich so gemindert, dass z. Z. bei den Vereinsmitgliedern noch 5 400 000, bei den wenigen der Gesellschaft nicht angehörigen Producenten der Branche noch 1 400 000 Stück lagern, was bei einem Durchschnittsconsum von jährlich 70—80 Millionen nicht von Bedeutung ist. Der Vereinspreis wurde für das Jahr 84 auf 27 M. p. Mille gew. gutgebrannte Backsteine festgesetzt.

Preisausschreiben. Der Verein deutscher Maschineningenieure setzt für das Jahr 1884 zwei Preise von je 500 Mark für die beste Bearbeitung nachstehender Preisaufgaben aus:

1. Construction einer liegenden dreifachen Expansions-Schraubenschiffsmaschine von 2 000 indicirten Pferdestärken mit Oberflächen-Condensation nebst zugehöriger Kesselanlage für eine Kesseldampfspannung von 10 *kg* pro cm^2 Ueberdruck.

2. Construction eines schwimmenden Dampfkrahns von 45 000 *kg* Tragkraft.

Die Betheiligung steht nur *deutschen* Ingenieuren offen. Das ganze Programm ist in Glaser's Annalen vom 15. Februar a. c. veröffentlicht.

Seilbahn auf den Gütsch bei Luzern. Wie der „Neuen Zürcher-Zeitung" geschrieben wird, soll dieses Unternehmen als gesichert betrachtet werden können. Ein Initiativ-Comite, an dessen Spitze unser College Nationalrath Wüest steht, hat mit dem Eigenthümer des Gütsch einen bezüglichen Vertrag abgeschlossen. Die Kosten der Anlage sind auf 70 000 Fr. devisirt, welche durch 140 Obligationen zu 500 Fr. aufgebracht werden sollen. Man hofft die Seilbahn schon im nächsten Sommer zu eröffnen.

Die Gründung eines tessinischen Techniker-Vereins, welcher sich eventuell an den schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein anschliessen würde, bildete kürzlich den Gegenstand einer unter dem Präsidium von Oberst Fraschina in Bellinzona stattgehabten Vereinigung von 24 Fachgenossen deutscher und italienischer Zunge. Ein Glückauf diesen durchaus zeitgemässen Bestrebungen unserer Collegen jenseits des Gotthard!

Ein neues System der Proportionen. In der letzten Hauptversammlung des Architecten-Vereins in Berlin hielt Herr Geschichtsmaler J. Bochenek einen Vortrag, in dem er nachwies, dass die sämmtlichen Theile des menschlichen Körpers zu einander in einem gewissen Ver-

hältnisse stehen, welches den bekannten Regeln des goldenen Schnittes entspricht. Dieses Resultat bewährt sich in gleicher Weise bei Erwachsenen wie bei Kindern und zwar sowohl in der Vorderansicht als auch in der Seitenansicht. Unter Hinweisung auf ausgestellte Zeichnungen und mit Hilfe eines nach dem Principe des goldenen Schnittes construirten Storchschnabel-Zirkels, bei welchem sich das Mass der langen Schenkel zu demjenigen der kurzen Schenkel wie 8:5 verhält, begründete der Hr. Redner seine Hypothese, welche im übrigen auch auf die Körperformen der Thiere Anwendung findet, an der menschlichen Figur. Die Untersuchungen an antiken Statuen bestätigen die Richtigkeit der aufgestellten Vermuthung, welche seiner Zeit bereits durch *Polyklet* zum Ausdruck gebracht ist. [Deutsche Bauzeitung.]

Die Donau-Regulirungsbauten werden von jetzt an von einer Unternehmer-Gesellschaft bestehend aus den Herren Franz und Carl Hollitzer, J. Berger und Gebrüder Redlich besorgt und von der Donau-Regulirungs-Commission in Wien einheitlich geleitet.

Arlbergbahn. In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 14. Februar ist der auf 35,6 Millionen Gulden bemesssene Credit für den Bau der Arlbergbahn auf 41,3 Millionen Gulden erhöht worden. An dieser Mehrforderung participirt in erster Linie der Arlbergtunnel mit einem Betrage von 3,5 Millionen Gulden, im Ferneren sind für Grundeinlösung 0,6 Millionen, für den Unterbau ohne Tunnel 1,2 Millionen, für den Oberbau, die Wasserbeschaffungsanlagen und den Hochbau (Anschlussstationen) 0,4 Millionen Gulden Mehrkosten vorausgesehen.

Die Gebäude der Ecole des Beaux-Arts in Paris werden durch Anbauten erheblich vergrössert.

Tramways in England. Die Gesammtlänge der Tramways im Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland betrug am 30. Juni letzten Jahres rund 1 400 *km*.

Die Herstellung einer Strassenbahn von Luzern nach Kriens wird angestrebt.

Concurrenzen.

Für die Gewinnung genereller Entwürfe zum Neubau eines Armenhauses in Breslau schreibt der Magistrat dieser Stadt eine allgemeine Concurrenz aus. Verlangt werden: Situationsplan i. M. 1 : 1000, — Grundrisse i. M. 1 : 200, — Ansichten und Schnitte i. M. 1 : 100, ferner eine schriftliche Erläuterung, sowie ein summarischer Kosten-Ueberschlag. Erwünscht ist die Beilage einer perspectivischen Ansicht. Preise: 3000, 1500 und 1000 Mark. Termin: 31. Mai a. c. Abends 6 Uhr. Das Preisgericht besteht aus 9 Mitgliedern, worunter fünf Fachmänner. Das Programm nebst einem Situationsplan ist durch den Magistrat der Stadt Breslau zu beziehen.

Bei der Concurrenz für Entwürfe zum Bau einer Gedächtnisskirche in Speyer, deren Programm wir in Bd. II Nr. 12 auszugsweise veröffentlicht haben, sind die HH. Architecten Flügge und Nordmann in Essen, Hartel in Leipzig, Becker in Mainz, J. Vollmer in Berlin und Prof. Heinr. Schmidt in München prämiirt worden.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

NORMALBAHNEN	Betriebslänge	Im Januar 1884				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 31. Jan. 1884				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. *km*	Total	p. *km*	in %	Personen	Güter	Total	pr. *km*	Total	p. *km*	in %
	km.	Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.		Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	
Centralbahn	323	227 000	428 000	655 000	2 028	— 10 820	— 33	— 1,6	227 000	428 000	655 000	2 028	— 10 820	— 33	— 1,6
Basler Verbindungsb.	5	1 550	14 600	16 150	3 230	— 3 841	— 768	—19,2	1 550	14 600	16 150	3 230	— 3 841	— 768	—19,2
Aarg. Südbahn	58	13 120	63 000	76 120	1 312	+ 7 799	+ 134	+11,4	13 120	63 000	76 120	1 312	+ 7 799	+ 134	+11,4
Wohlen-Bremgarten	8	700	450	1 150	144	— 345	— 43	—23,0	700	450	1 150	144	— 345	— 43	—23,0
Emmenthalbahn	46	13 100	15 500	28 600	622	— 367	— 8	— 1,3	13 000	15 500	28 600	622	— 367	— 8	— 1,3
Gotthardbahn	266	200 000	460 000	660 000	2 481	+ 17 977	+ 68	+ 2,8	200 000	460 000	660 000	2 481	+ 17 977	+ 68	+ 2,8
Jura-Bern-Luzernbahn / Bern-Luzern-Bahn	351	213 500	272 500	486 000	1 385	+ 2 377	+ 7	+ 0,5	213 500	272 500	486 000	1 385	+ 2 377	+ 7	+ 0,5
Bödeli-Bahn	9	1 700	1 400	3 100	344	+ 130	+ 14	+ 4,2	1 700	1 400	3 100	344	+ 130	+ 14	+ 4,2
Nordostbahn	541	304 000	565 000	869 000	1 606	— 113 638	— 210	—11,6	304 000	565 000	869 000	1 606	— 113 638	— 210	—11,6
Zürich-Zug-Luzern	67	42 000	64 000	106 000	1 582	— 3 068	— 46	— 2,8	42 000	64 000	106 000	1 582	— 3 068	— 46	— 2,8
Bötzbergbahn	58	36 000	125 000	161 000	2 776	— 1 670	— 29	— 1,0	36 000	125 000	161 000	2 776	— 1 670	— 29	— 1,0
Effretikon-Hinweil	23	5 400	6 400	11 800	513	— 330	— 14	— 2,7	5 400	6 400	11 800	513	— 330	— 14	— 2,7
Suisse Occidentale	599	329 500	422 000	751 500	1 255	+ 27 442	+ 46	+ 3,8	329 500	422 000	751 500	1 255	+ 27 442	+ 46	+ 3,8
Bulle-Romont	19	3 910	9 240	13 150	692	— 350	— 18	— 2,5	3 910	9 240	13 150	692	— 350	— 18	— 2,5
Val-de-Travers	11[1]	4 371	1 415	5 786	526	+ 5 786	+ 526	+100,0	4 371	1 415	5 786	526	+ 5 786	+ 526	+100 0
Tössthalbahn	40	10 535	11 324	21 859	546	+ 1 307	+ 33	+ 6,4	10 535	11 324	21 859	546	+ 1 307	+ 33	+ 6,4
Verein. Schweizerb.	278	200 300	235 100	435 400	1 566	— 1 314	— 5	— 0,3	200 300	235 100	435 400	1 566	— 1 314	— 5	— 0,3
Toggenburgerbahn	25	11 290	7 930	19 220	769	+ 745	+ 30	+ 4,1	11 290	7 930	19 220	769	+ 745	+ 30	+ 4,1
Wald-Rüti	7	2 620	1 870	4 490	642	— 292	— 41	— 6,0	2 620	1 870	4 490	642	— 292	— 41	— 6,0
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 130	380	1 510	378	— 320	— 80	—17,5	1 130	380	1 510	378	— 320	— 80	—17,5
20 Bahnen	2738	1 621 726	2 705 109	4 326 835	1 580	— 72 792	— 33	— 2,1	1 621 726	2 705 109	4 326 835	1 580	+ 72 792	+ 33	+ 2,1
1) 1883 11 km. weniger															
SPECIALBAHNEN															
Appenzeller-Bahn	15	6 163	5 867	12 030	802	+ 1 184	+ 79	+10,9	6 163	5 867	12 030	802	+ 1 184	+ 79	+10,9
Arth-Rigibahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	3 898	987	4 885	326	— 304	— 20	— 5,8	3 898	987	4 885	326	— 304	— 20	— 5,8
Rigibahn (Vitznau)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	1 552	1 651	3 203	458	+ 95	+ 14	+ 3,2	1 552	1 651	3 203	458	+ 95	+ 14	+ 3,2
Uetlibergbahn	9	1 260	23	1 229	136	+ 2	—	—	1 260	23	1 229	136	+ 2	—	—
Wädensweil-Einsiedeln	17	4 000	10 900	14 900	876	+ 5 321	+ 313	+55,6	4 000	10 900	14 900	876	+ 5 321	+ 313	+55,6
5 Bahnen	63	16 819	19 428	36 247	375	+ 6,298	+ 100	+21,1	16 819	19 428	36 247	375	+ 6 298	+ 100	+21,1
STRASSENBAHNEN mit Locomotivbetrieb.															
Aarg. Luz. Seethalb.	43[1]	7 432	4 053	11 485	267	+ 11 485	+ 267	+100,0	7 432	4 053	11 485	267	+ 11 485	+ 267	+100,0
Waldenb.-Bahn	14	2 705	748	3 453	247	+ 744	+ 53	+27,3	2 705	748	3 453	247	744	+ 53	+27,3
1) 1883 43 km. weniger	57	10 137	4 801	14 938	262	+ 12 229	+ 68	+35,1	10 137	4 801	14 938	262	12 229	— 68	+35,1

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.