Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 24

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

II. Einfamilienhaus in Köln a. Rh.

Architekt: Stadtbaumeister *Felix Genzmer* in Wiesbaden.

Das für die Bedürfnisse einer Familie am Gereonskloster in Köln a. Rh. erbaute Wohnhaus (S. 261) ist auf einem jener kleinsten Grundstücke errichtet, wie sie in der Altstadt von Köln vielfach vorkommen. Die Gesamtfläche desselben beträgt 114,80 m^2, von der, den baupolizeilichen Vorschriften entsprechend, mindestens ein Viertel unbebaut zu belassen war. Das Haus besteht aus: einem Unterkellergeschoss mit drei Kellerräumen; einem Sockelgeschoss (zur Hälfte unter der Erdoberfläche), enthaltend eine Küche, eine Waschküche, ein Kohlengelass und auf der Podesthöhe der Treppe zum Erdgeschoss Aborte, sowie einen Ausgang nach dem kleinen Gärtchen; einem Erdgeschoss, dessen Einteilung aus dem beigegebenen Grundriss ersichtlich ist; einem ersten Obergeschoss, enthaltend ein Wohnzimmer mit daneben liegender Loggia (über der Blumenhalle des Erdgeschosses), ein Gesellschaftszimmer und ein Damenzimmer; einem zweiten Obergeschoss, dessen Einteilung ebenfalls aus dem beigegebenen Grundriss erkennbar ist; einem dritten Obergeschoss mit einer dem vorigen Geschoss etwa gleichen Anordnung, und schliesslich einem Dachgeschoss mit einigen Kammern und einem Trockenspeicher, im ganzen etwa zwanzig Räume ohne Flur, Treppenhaus, Aborte u. dergl.

Die vordere Ansichtseite ist in weissem Cordeler Sandstein und roten Verblendziegeln gebildet; der Sockel ist aus belgischem Granit, die Säulenschäfte am Portal sind aus Syenit, und die Sparrengesimse aus Eichenholz ausgeführt. Das Bildhauerwerk hat Bildhauer *Johann Degen* zu Köln gefertigt. Auch die innere Ausgestaltung entspricht den im Aeusseren angewendeten Stilformen, unter Verwendung von Holzvertäfelung, gemalten Stuckdecken und teilweiser farbiger Bleiverglasung der Fensteröffnungen. Die Baukosten betrugen rund 40000 Fr.

Miscellanea.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1899. (Schluss.) **Bahnhöfe und Stationen.** Nachdem im Jahr 1899 für den *Bahnhof Zürich* die neue Lokomotivremise erstellt worden ist, bleibt behufs Vollendung der I. Bauperiode des Bahnhofumbaues noch die Verlegung des Wartsaals und der Restauration III. Klasse nach der Nordseite der Halle und der Bau eines Postgebäudes mit gedecktem Posthofe nördlich des Wartsaales auszuführen. Was den weiteren Umbau des Bahnhofes an seiner jetzigen Stelle als Hochbahnhof betrifft, so äussert sich der Bericht folgendermassen:

«Zu gunsten der Hochlegung des Bahnhofs spricht u. a. die von den Organen der Wasserbaupolizei als notwendig erachtete Erleichterung des Abflusses der Sihlhochwasser. Wir haben daher nicht ermangelt, diese Frage im Benehmen mit den sämtlichen Beteiligten (Kantonsregierung und Stadtbehörden, Departement des Innern bezw. eidgenössisches Oberbauinspektorat und Bahnverwaltung) einem einlässlichen Studium zu unterwerfen. Dabei wurde erkannt, dass eine teilweise Erhebung nur der Sihlbrücken für den Bahnhof missliche Verhältnisse schaffen müsste und dass daher getrachtet werden sollte, dem Uebelstand auf andere Weise abzuhelfen. Es ergab sich nun, dass durch Versenkung der Flussohle in Verbindung mit Erhöhung der Trennungswand oberhalb der Bahnbrücken und durch Flussausräumungen die gewünschte Verbesserung der Abflussverhältnisse herbeigeführt werden könne. Mit Rücksicht hierauf sowie in Anbetracht, dass die gewaltigen Kosten der gänzlichen Hochlegung (5000000 Fr.) in keinem richtigen Verhältnis zu der durch dieses Projekt ermöglichten Schaffung von Strassenverbindungen auf beiden Sihlufern stehen, und dass im übrigen, wie allseitig anerkannt wird, durch die bisherigen Aenderungen im Aufnahmsgebäude schon wesentlich bessere Verhältnisse geeschaffen worden, sind wir der Ansicht, dass nach Vollendung des oben erwähnten Ausbaues die Bauperiode hier für einmal als abgeschlossen betrachtet werden dürfte.»

Weitere im Bericht erwähnte Bahnhofumbauten bezw. Projekte betreffen: die Umgestaltung der linksufrigen Zürichseebahn[1]), den Personen- und Güterbahnhof der Centralbahn in Basel[2]), den badischen Bahnhof in Basel[3]), die Bahnhöfe in Lausanne, Oerlikon, Chaux-de-Fonds, Locle, St. Gallen, Bern, Biel. Ausserdem bildeten im Berichtsjahre grössere Umbauarbeiten in folgenden Bahnhöfen und Stationen den Gegenstand von Verhandlungen und es sind diese Arbeiten begonnen, bezw. fortgesetzt, zum Teil vollendet worden: Olten, Sissach, Langenthal, Zollikofen, Palézieux., Sitten, Vivis, Montreux, Brunnen, Burgdorf und Thun.

Neue Aufnahmsgebäude erhielten die Stationen Vaumarcus, Couvet,

[1]) Schweiz. Bauz. Bd. XXXV S. 107.
[2]) « « « XXXI S. 44.
[3]) « « « XXXV S. 152.

---

y ont pris part, et sont restés fidèles au programme jusqu'à épuisement complet; même, au dernier moment, la queue s'est encore engraissée de quatre membres, arrivés de Paris pendant la dernière journée, et trouvant que la fraîcheur de l'air de la mer avait plus d'agréments que la poussière et la foule de l'Exposition universelle.

Le départ de Paris a eu lieu le jeudi soir par le train de 6 h. 52, dans lequel la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest avait fait spécialement réserver plusieurs voitures, et auquel la Compagnie internationale des wagons-lits avait fait ajouter un wagon-restaurant exclusivement destiné aux anciens élèves de l'école polytechnique de Zurich; il est presque inutile de dire que ce wagon a été pris d'assaut, et qu'un excellent dîner nous y a été servi. Les retardataires ont suivi par tous les autres trains. La matinée du 8 juin a été consacrée toute entière aux visites des ateliers des Forges et Chantiers de la Méditerranée et de l'artillerie du Creuzot. Il y a peu de chose à dire des premiers; cet établissement, qui occupe un nombre considérable d'ouvriers, a été fondé il y a plus de cent ans; il se ressent donc forcément d'augmentations et d'agrandissements successifs, et l'outillage moderne n'y a pas encore remplacé partout l'outillage plus ancien, ni la main-d'œuvre de l'homme. C'est là qu'on construit surtout les machines marines destinées aux grands paquebots du commerce et à la marine de guerre française. En ce qui concerne l'usine du Creuzot, où l'on fabrique l'artillerie de toutes dimensions, avec les célèbres culasses du système Canet, son outillage est absolument remarquable, et il serait difficile de trouver une deuxième usine aussi bien agencée; il est merveilleux de voir, avec quel calme paisible, on y met en œuvre les plus terribles engins de destruction que le génie inventif de l'être humain ait créés pour supprimer légalement un certain nombre de ses semblables, au moment opportun; il est même difficile de comprendre, en philosophant sur ce sujet, que la tuerie à distance, avec de pareilles pièces, puisse rajeunir les nations, comme le prétendent les partisans de la guerre de conquête et de rapines, ce que semble, somme toute, être la guerre moderne.

A midi, un déjeuner en commun, à Frascati, a, bien à propos, coupé en deux une journée qui promettait de ne pas manquer de distractions et de fatigues. Notre président, M. Sand, y a donné lecture de la lettre qu'il avait reçue en date du 6 juin, de notre cher secrétaire Henry Paur et que nous reproduisons ci-dessous toute entière:

«Herrn Direktor Sand, Präsident der G. e. P., Paris.

Empfange herzlichen Dank für deine Karten, sowie für dein freundliches Telegramm. — Ich hoffe, dass mein Telegramm[1]) zu rechter Zeit anlangte. Ich freue mich des herrlichen Wetters und des schönen Festes, dessen Gelingen das prachtvolle Programm zum Voraus verbürgte.

Dienstag abends, zur Zeit Eures Bankettes, hatte sich die Sektion Zürich zu einer freien Zusammenkunft versammelt im kühlen Schatten des Gartens der Blauen Fahne, bei einem Glass Bier (grosses Format). Die Versammlung der Zurückgebliebenen war sehr animiert und gedachte lebhaft der schwitzenden Kollegen im Treibhause des Akklimatisationshaines.

Tausend Grüsse sendet sie den Exkursionisten ins Hâvre, welche am Meeresstrande im Mondschein schwelgen und nach den heissen Mühsalen der Weltstadt in den frischen Fluten des Meeres herumplätschern.

Ich wünsche Allen noch sehr genussreiche Tage und sende Dir speciell beste Grüsse *H. Paur.*»

Zürich, den 6. Juni 1900.

Après lecture de cette lettre, M. Sand, a, en termes éloquents et dignes, porté la santé de notre ami Paur, lui, qui depuis trente ans, se consacre tout entier à ses camarades, avec un désintéressement sans pareil, qui a, jusqu'à ce jour assisté à toutes nos réunions et à toutes nos fêtes, et dont le cœur saigne de ne pouvoir être au milieu de nous, retenu à Zurich par un état de santé trop précaire, surtout pour la vie agitée et

[1]) Ce télégramme est arrivé à temps, ainsi qu'un autre de notre représentant en Allemagne, M. Charles Meyer, et de nos collègues Dändliker, Hoz et Mentha à Ludwigshafen. Le télégramme de Zurich était conçu comme suit: «Vivent les anciens polytechniciens, meilleurs vœux pour la prospérité de la Société et une bonne réussite de la fête: Paur, Waldner, Geiser, Rebstein, Haueter, Jegher».

Cornaux und Bülach. Erweitert wurden die Hochbauten auf 29 Stationen und die Geleiseanlagen etc. auf 39 Stationen. Auf 10 Stationen wurde elektrisches Licht eingeführt.

Mechanische Einrichtungen und Signale. Das mit dem 1. Nov. in Kraft getretene, neue allgemeine Reglement über den Signaldienst auf den schweizerischen Normalbahnen veranlasste einige Aenderungen in den bisherigen Signaleinrichtungen, die zum Teil auf jenen Zeitpunkt durchgeführt werden konnten.

Was speciell die *Vorsignale* zu den Abschlussignalen der Stationen anbelangt, so wurde anlässlich der Beratungen über das neue Reglement und seither auf eine Vermehrung derselben gedrungen, und zwar in dem Sinne, dass auf den Normalbahnen, deren Züge mit einer Geschwindigkeit von über 45 Kilometer verkehren, successive alle Abschlussignale durch Vorsignale zu ergänzen seien, und dass auf Linien mit starken Gefällen die Vorsignale auch dann notwendig erscheinen, wenn die Fahrgeschwindigkeit weniger als 45 Kilometer beträgt. Für diese Signale wurde vom Eisenbahnverband ein Modell vorgelegt, mit welchem das Eisenbahndepartement sich einverstanden erklärte.

In der Erstellung neuer *Weichen-* und *Signalverriegelungen* ist im Berichtsjahre auf den meisten Bahnen eine Pause eingetreten. Es sind nur neun Stationen mit solchen Einrichtungen versehen worden, nämlich auf der Jura-Simplon-Bahn: Aigle, Bex, Moutier, Courtetelle, Tüscherz, Worb, Tägertschi und Konolfingen; auf der Nordostbahn: die Bifurkation Glattbrugg-Kloten. Daneben hat aber die Jura-Simplon-Bahn einige Stationen (Cully, Clarens, St. Prez) mit einer Verschlussvorrichtung nach dem neuen System *Bouré* versehen. An die nach dem Programm rückständigen, bezw. noch zu erstellenden Riegelungen sind die betreffenden Eisenbahnverwaltungen neuerdings erinnert worden.

Auf eine frühere Anregung betreffend Erstellung von *Ausfahrtssignalen* zurückkommend, hat das Departement nach Kenntnisnahme eines vom schweizerischen Eisenbahnverband aufgestellten bezüglichen Programms die Verwaltungen der Hauptbahnen eingeladen, solche Signale auf Stationen mit anschliessenden Blockstrecken und im übrigen auf sämtlichen Kreuzungs- und Ueberholungsstationen zu erstellen. Dabei wurde angenommen, dass mit der successiven Einführung der Ausfahrtssignale ohne weitere Zögerung vorzugehen sei, und zwar zunächst auf den Schnellzugslinien. Der Eisenbahnverband hielt diese Forderung für eine zu weitgehende, wiederholte aber immerhin seine früher gemachten Zusagen in Bezug auf Erstellung solcher Signale auf Linien, welche mit dem Blocksystem versehen sind, sowie in Bezug auf die grössern Stationen. Der Abschluss dieser Verhandlungen fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Elektrische Starkstromanlagen. In das Berichtjahr fallen der Entwurf eines Gesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen[1]) und der Erlass neuer allgemeiner Vorschriften über elektrische Anlagen; die *Kreuzungen* von *Starkstromleitungen* mit Eisenbahnlinien haben im Laufe des Jahres wiederum wesentlich zugenommen; in der ganzen Schweiz bestehen nun: 281 Unterführungen, 296 Ueberführungen und 32 Längsführungen. Bei den *elektrischen* Bahnen hatte das Departement zu rügen, dass immer wieder *Arbeiten an den Kontaktleitungen* vorgenommen werden, während dieselben unter Strom stehen. Es hat diese Nichtbeachtung einer selbstverständlichen Vorschrift wiederholt zu schweren Unfällen geführt.

Specialbahnen. Die Kabelkontrolle der Drahtseilbahnen gab Anlass, bei den Verwaltungen der Seilbahnen auf eine gründliche Kabeluntersuchung zu dringen. Zwei Fälle von Triebstangenbrüchen an Zahnradlokomotiven haben eingehendere Festigkeitsuntersuchungen über diese Teile und daraus resultierende besondere Massnahmen angeregt. — Im Betrieb der Specialbahnen sind auch dieses Jahr wenig Störungen vorgekommen.

Rollmaterial. Der Gesamtbestand des schweizerischen Rollmaterialparkes war Ende 1899: 1137 Lokomotiven, 8423 Personen-, 545 Gepäck-, 233 Bahnpost- und 26 281 Güterwagenachsen. Von dem Lokomotivbestand entfallen auf die Hauptbahnen 919.

Die Bestellungen der Normalbahnen an Lokomotiven und Wagen sind zumeist Nachbestellungen nach bereits vorhandenen Typen, und es scheint in die Gestaltung des Fahrparkes unserer Hauptbahnen eine gewisse Abklärung eingetreten zu sein. Was bei den schweizerischen Bahnen, abgesehen von der Gotthardbahn, noch fehlt, sind eigentliche Schnellzugswagen für die direkten Züge und ein passendes Material für die Nachtzüge. Von *Neuerungen an Rollmaterial* sind die bei verschiedenen Nebenbahnen eingeführten sogenannten Rauchverbrennungsapparate zu erwähnen. Dieselben haben in ihrer neuesten Form bei richtiger Behandlung eine gute Wirkung, und es wäre deren Einführung auch bei den Hauptbahnen sehr zu begrüssen. Es verhalten sich dieselben aber bis jetzt wohl aus finanziellen Gründen gegen diese Neuerung ablehnend.

In Bezug auf Einführung einer besseren *Beleuchtung* der *Personenwagen* ist die Nordostbahn noch im Rückstande. Während einzelne Verwaltungen sich angelegen sein lassen, den Vorschriften über die *periodischen Untersuchungen des Rollmaterials* nachzukommen, lassen andere in diesem Punkte noch zu wünschen übrig. Mehr Sorgfalt sollte besonders auch der guten Instandhaltung und Reinigung der Personenwagen im Innern geschenkt werden.

[1]) S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXIII S. 239.

---

fiévreuse de Paris; cependant M. Sand nous a rassurés en nous disant qu'un peu de calme remettrait bien vite sur pieds notre camarade.

M. Max Lyon a ensuite bu à la santé du docteur Lardy; il a rappelé les services signalés qu'il rend journellement à ses compatriotes à Paris, malgré son travail absorbant comme représentant des intérêts de la Confédération, le docteur Lardy a largement contribué à la réussite de notre fête en faisant de nombreuses démarches auprès des autorités pour obtenir les permissions de visites nécessaires, et notamment auprès du ministre de la guerre et de la marine, desquels on n'a pu obtenir qu'à la dernière minute l'autorisation de pénétrer dans l'usine du Creuzot; M. Max Lyon a rappelé que c'est de cette usine qu'est sortie la remarquable artillerie, qui a permis à un petit peuple de paysans de lutter pendant plus de six mois contre le plus puissant empire, et il a plus spécialement mentionné les exploits du long Tom, qui, a-t-il dit, restera aussi célèbre dans l'histoire que la case de son oncle. Trois bans ont accueilli les toasts en l'honneur de M. Paur et du docteur Lardy, et il leur en a été fait immédiatement part par dépêche.

L'après-midi a été tout entière consacrée, d'abord aux chantiers de construction navale des Forges et Chantiers de la Méditerranée, où l'on a pu voir, entre autres, en plein-travail, la carcasse presque entièrement achevée d'un grand paquebot de la Compagnie des transports maritimes, un yacht de M. Paul Mirabeau, plusieurs torpilleurs et contre-torpilleurs dans un degré différent d'armement, etc., et ensuite à l'inspection des travaux d'agrandissement du port, sous la conduite de M. Vétillard, ingénieur en chef des ponts et chaussée et de ses adjoints; malheureusement les ouvriers du port étaient en grève depuis une quinzaine de jours; on n'a donc pas vu, en plein travail le chantier d'agrandissement du bassin de radoub, où l'on fonce en ce moment un caisson de 1850 m^2 de surface; pendant ce temps, nous avons fortuitement assisté au beau spectacle de l'entrée de la Tourraine, qui arrivait de New-York, bondée d'Américains, qui inondent cette année le continent, à l'occasion de l'Exposition universelle. L'entrée et la sortie des grands paquebots du Hâvre, est toujours une opération difficile, et même dangereuse par les gros temps; en outre la passe n'est pas assez profonde; c'est ainsi que la Tourraine, qui avait effectué sa traversée en cinq jours et demi, a été obligée d'attendre onze heures en rade du Hâvre, parce qu'elle avait manqué d'une heure la marée; pour remédier à cet état de choses, des travaux très importants sont actuellement entrepris; l'Etat et la municipalité y dépensent près de soixante millions de francs. L'entrée sera protégée par des jetées dont les musoirs vont être foncés sur d'immenses caissons; nous avons pu voir un de ces caissons en construction; il a une surface de 2250 m^2, et sera chargé de 90 000 t de maçonneries, soit 4 kg par cm^2.

La journée s'est terminée par un banquet à Frascati, où l'excellente cuisine de l'hôtel et ses bons vins n'ont pas peu contribué à entretenir une franche gaîté. Le banquet a été fertile en toasts, un de M. de Sand, pour remercier tout le monde des nombreux concours apportés à notre fête, un autre du professeur Rudio, qui a bu d'honneur à la santé des organisateurs de la réunion, de tout le comité de Paris et plus spécialement de son président M. Max Lyon et de M. Hans Zschokke, qui a si merveilleusement présidé à cette réunion du Hâvre; M. Max Lyon a remercié M. Rudio en quelques mots et a donné rendez-vous à tous à Lausanne dans deux ans; il a plaisamment remercié ses camarades pour leur indulgence et y a associé le Bon Dieu, qui nous a envoyé le beau temps. M. Imer-Schneider, auquel le président Sand avait refusé la parole, parce qu'il voulait aussi célébrer les nombreux services que notre président a rendus et rend tous les jours à la société, a pris la parole malgré lui et, à la satisfaction de tous les assistants, a uni dans le même toast et le président Sand et notre ami Waldner, malheureusement aussi absent pour cause de santé, en souhaitant longue vie au rédacteur du Vereinsorgan.

La partie officielle du programme a été ainsi close, et la partie gaie a commencé par un cours du professeur Rudio sur les bons, les médiocres et les mauvais matériaux de construction, qu'il a différenciés entre eux

Die Zahl der gemeldeten Lokomotivdefekte betrug 143 gegenüber 167 im Vorjahre. Zur Kenntnis gelangten 3 Achsen- und 55 Bandagenbrüche.

Zugkraftdienst. Bezüglich des Zugkraftdienstes erwähnt der Bericht, dass das Eisenbahndepartement, veranlasst durch den schweren Eisenbahnunfall in Aarau, die Bahnverwaltungen eingeladen hat, der Ueberwachung und Bedienung der *kontinuierlichen Bremse* erhöhte Sorgfalt durch das Lokomotivpersonal angedeihen zu lassen. Es besteht kein Grund zu der Annahme, dass die seiner Zeit unter Mitwirkung der Aufsichtsbehörde getroffene Wahl des Bremssystems eine unrichtige war; es ist denn auch die in letzter Zeit versuchte Diskreditierung der bei den schweizerischen Bahnen allgemein verwendeten Westinghousebremse nicht zu billigen, womit selbstverständlich die Möglichkeit von Verbesserungen an den bestehenden Einrichtungen nicht ausgeschlossen sein soll. — Bei *Trambahnen* mit starken Steigungen ist zwei Mal ein Versagen der Adhäsion und daheriges Durchbrennen der Wagen vorgekommen. Die Erfahrungen in der Schweiz und im Auslande haben gezeigt, dass es möglich ist, auch auf starken Steigungen elektrische Bahnen sicher zu betreiben, wenn mit der nötigen Sorgfalt verfahren wird. «Es wäre zu bedauern,» bemerkt das Departement, «wenn wir durch die Lässigkeit der Bahnen veranlasst werden sollten, uns in Zukunft solchen Projekten gegenüber ablehnend verhalten zu müssen.»

Die erste Jahresversammlung der Schweiz. Gesellschaft für Schulgesundheitspflege, welche sich im Oktober 1899 unter dem Vorsitz von Dr. *Fr. Schmid*, Direktor des Schweiz. Gesundheitsamtes in Bern konstituiert hatte, wurde am 9. und 10. Juni in Zürich abgehalten. Der Weitschichtigkeit des wichtigen Gebietes der Schulhygieine entsprachen die an der Versammlung gehaltenen Referate, in welchen vom Standpunkte des Hygieinikers und Arztes, des Pädagogen und Architekten die einschlägigen Fragen zur Sprache kamen. Die Anforderungen bautechnischer Natur an die Anlage und Einrichtung der Schulhäuser und Turnhallen erörterte Herr Stadtbaumeister *Geiser*, Mitglied des Vorstandes, in einem Vortrage, welcher sich speciell mit der Konstruktion der Böden, Wände und Decken befasste. Seine Ausführungen lassen sich kurz dahin resumieren, dass sich nach den bisherigen Erfahrungen eine Fortsetzung des Versuches empfehle, das System der Zwischenbalkendecken mit Schuttauffüllung durch massive Konstruktionen zu ersetzen und an Stelle der Holzböden in Schulhäusern und Turnhallen einen Belag von Linoleum bezw. Kork zu verwenden. Unter Leitung des Vortragenden hatten die Mitglieder der Gesellschaft Gelegenheit, die neue Schulhausanlage auf dem Bühl zu besichtigen, welche manche interessanten Neuerungen in dieser Beziehung aufweist.

Mit der Versammlung war auch eine Ausstellung schulhygieinischer Objekte in den beiden Turnhallen des Hirschengraben-Schulhauses verbunden, wo Dr. *Schulthess*, Dozent für Orthopädie an der Universität Zürich, praktisch konstruierte Stühle für Handarbeitsunterricht vorwies, Dr. *F. Schenk* von Bern an Hand einer Reihe von Modellen das System und die Entwickelung seiner Schulbank erklärte und Prof. Dr. *Erismann* in einem Schulzimmer die sanitären Vorteile der indirekten Beleuchtung demonstrierte, die z. B. im neuen Maschinenlaboratorium des eidg. Polytechnikums Anwendung gefunden hat.

Die Gesellschaft zählt jetzt etwa 400 Mitglieder, darunter fast sämtliche Erziehungsdirektionen der Schweiz. Sie hat auch bereits ein litterarisches Lebenszeichen von sich gegeben, den ersten Teil ihres Jahrbuches, welches ausser Mitteilungen über die Gründung der Gesellschaft, Referaten über den heutigen Stand der Schularztfrage, die Verwahrlosung der Schuljugend vom medizinischen Standpunkt, die hygieinischen Anforderungen an den Stundenplan, auch einen Bericht des Herrn Stadtbaumeisters *Geiser* über neuere städtische Schulhäuser in Zürich enthält und mit bildlichen Darstellungen der letztern ausgestattet ist. — Die nächste Jahresversammlung der Gesellschaft wird in Lausanne stattfinden.

Der Verein schweiz. Cement-, Kalk- und Gipsfabrikanten hielt am 8. Juni in Olten seine Generalversammlung ab. Demselben gehören nunmehr 39 Fabriken an, welche sich über die ganze Schweiz erstrecken. Nach einem ausführlichen Jahresbericht des abtretenden Präsidenten Herrn *Fleiner* wurden die statutarischen Jahresgeschäfte erledigt und für die Dauer von drei Jahren ein neuer Vorstand bestellt. Als Präsident wurde Herr *Max. Feer*, Fabrikant in Frauenfeld gewählt. Es folgte sodann der Bericht des Vorstandes betr. Stellungnahme zu den künftigen Handelsverträgen und die Revision der Statuten. Den Schluss bildete die Verlesung eines sehr interessanten und lehrreichen Artikels von Herrn *Professor Tetmajer* über die Frage der Entwickelung der Portland-Cement-Industrie, aus welcher hervorgeht, dass die Produktion dieses Bindemittels in der Schweiz nicht nur den inländischen Konsum vollständig decken kann, sondern dass auch noch grössere Mengen exportiert werden müssen.

Konkurrenzen

Aufnahmegebäude für den Bahnhof in Chaux-de-Fonds. Die Kommission für den Umbau des Bahnhofes Chaux-de-Fonds eröffnet unter den in der Schweiz ansässigen und im Auslande befindlichen schweizerischen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung eines Vorprojektes für das obgenannte Gebäude. Termin: 31. August 1900. Preisrichter: HH. *Auguste Ribaux*, Kantonsbaumeister in Neuenburg, Präsident, *A. Geiser*, Stadtbaumeister in Zürich, *Henri Juvet*, Architekt in Genf, *A. Hotz*, Kantonsingenieur in Neuenburg, *Hans Mathys*, Stadtrat in Chaux-de-Fonds. Preise: 3500 Fr., welche unter die Verfasser der drei oder vier

---

de la façon la plus spirituelle; les monologues en prose et en vers et les chants ont rempli le reste de la soirée, et ce n'est que sur le coup de minuit que les derniers attablés ont regagné leur chambre. Le lendemain à cinq heures du matin tout le monde était debout, car à 6 heures il fallait s'embarquer pour New-York; le train de nuit avait encore amené quatre de nos camarades qui voulaient prendre le paquebot la Champagne; nous avons été reçus à bord de la façon la plus aimable par l'agent de la Compagnie générale transatlantique et par le commandant du bord, et nous avons goûté les illusions d'un début de voyage; cette tournée a été particulièrement appréciée d'un grand nombre de nos camarades, qui n'avaient jamais pu visiter ainsi un grand paquebot. Une heure après, nous transbordions en mer sur un remorqueur qui nous ramenait dans le bassin de l'Eure, où nous visitions encore deux des plus merveilleux navires de la Compagnie, la Tourraine et l'Aquitaine. A l'heure où je vous écris, la plupart d'entre nous se préparent pour rentrer à Paris; d'autres prolongent encore leur séjour ici, ou bien vont visiter les belles plages voisines de la Normandie, Trouville, Villers-sur-Mer, Houlgate, Cabourg, etc.

C'est ainsi qu'a fini notre réunion, et c'est ainsi que finissent les plus belles choses; je crois que tous partent contents; ils montrent du moins leur satisfaction; chacun emporte avec lui le souvenir de quelques bonnes journées passées au milieu de ses collègues, parmi lesquels il s'est trouvé comme dans une grande famille qui unit dans un même sentiment de solidarité tous les anciens élèves de l'école polytechnique fédérale suisse de Zurich. *Durand.*

Visite à l'Usine d'alimentation de la maison Potin.

Environ vingt membres se rendirent à l'Usine d'alimentation de la Villette, sous la conduite de MM. E. de Stoppani et Lautman. Parmi eux se trouvait M. Sand, Président de l'association.

La maison Potin est la plus forte de France pour la vente et la fabrication de produits alimentaires. Les principales usines se trouvent à la Villette; elles ont été créées successivement, au fur et à mesure du développement industriel et commercial de la maison.

Les membres de notre association furent reçus, à leur arrivée, par M. Julius Potin, Administrateur, et M. Aurientis, Directeur général des Usines, assisté du Chef-chimiste de la maison.

On visita successivement: La fabrique de chocolat, la confiserie, la bonbonnerie, la biscuiterie française et anglaise, les conserves de viandes, poissons, légumes et fruits, les sirops et jus; la charcuterie, les articles cuits et, finalement, les vins.

La visite fut des plus intéressantes et dura de 3 h. à 5 h. 30. On remarqua spécialement l'ordre, la discipline et la propreté parfaite qui règnent dans tous les ateliers, l'intelligente division du travail, la perfection de l'outillage judicieusement choisi parmi les meilleurs constructeurs-spécialistes d'Europe et d'Amérique. On fut très intéressé par le service de transmissions des commandes par pigeons-voyageurs, établi entre les différents magasins de vente de Paris et les usines de la Villette, ce qui permet de livrer le matin aux clients les milliers de commandes données la veille au soir. Pour donner une idée de l'importance commerciale de la maison Potin, nous disons: que rien qu'en vins, elle vend *au détail*, cinquante mille bouteilles *par jour*, non-compris les vins en gros et en fûts, qu'elle a, dans ses bureaux, plus de cent machines à écrire; dans ses écuries plus de 400 chevaux et que son chiffre d'affaires annuel atteint près de 80 millions.

M. Julius Potin avait eu la gracieuseté de faire préparer un lunch pour ses visiteurs. Il offrit le Champagne de ses Caves d'Epernay en levant son verre en l'honneur de notre Ecole fédérale. M. de Stoppani le remercia au nom des anciens élèves en buvant à la prospérité toujours grandissante de la maison Potin. *E. de Stoppani.*