

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 19

## **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:** 17.11.2024

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

*schnurstracks entgegenstehen*, nehmen wir an, dass der verehrl. etc.“ Einerseits sagt man uns: Lasst ein Gesetz nur ruhig kommen, wir werden zur Zeit Euch Euere Interessen wahren helfen! Handkehrum aber bekennt man offen und ehrlich, dass die Interessen der sich anbietenden Retter den unsrigen „schnurstracks“ entgegengesetzt sind. Das dürfte wirksame Hilfe absetzen!

Wie gut wir thaten, uns selbst zu helfen, zeigt des Weitern das Verhalten der Patentfreunde gegen unsere Petition! Anstatt unsern Standpunkt zu billigen und bei dieser Gelegenheit die Verschiedenheit der Interessen und der Bedürfnisse der einzelnen Industriezweige gebührend hervorzuheben, erklären Sie sich als offene Gegner unserer Bestrebungen und behandeln uns zum Theil in einer Weise (vergl. J.-Correspondenz der „Basler Nachr.“), die besser nicht näher qualificirt wird.

Mit Gewalt sucht man uns in's Lager der principiellen Gegner zu treiben, trotz unsern Gegenversicherungen, trotz dem klaren Wortlaut der Petition! Welchen Dienst diese Herren mit solchem Vorgehen der eigenen Sache erweisen, wird nicht schwer zu errathen sein. Die willkürliche Interpretation unserer Eingabe, wie sie von gewisser Seite geübt worden, dürfte vielleicht auch etwas zu den Schlussnahmen der Rätthe beigetragen haben!

Ueber den Ständerathsbeschluss können wir uns nur freuen und mit uns wohl ein Jeder, der es ehrlich mit unserer Industrie meint. Zu wünschen wäre freilich noch gewesen, dass der Ständerath auch *materiell* im Sinne des Mehrheitsantrages der Commission „zur Zeit“ dem Postulat keine Folge zu geben — entschieden hätte. In einer Zeit, wo die Nachbarstaaten die nachtheiligen Folgen des Patentgesetzes bereits zu kosten bekommen, scheint es nicht von grosser politischer Klugheit zu zeugen, ein gleiches oder ähnliches Gesetz für uns schaffen zu wollen. Oder ist etwa die Debatte im deutschen Reichstage vom 28. Februar 1881 gelegentlich der Etat-Berathung schon in Vergessenheit gerathen? Der Abgeordnete Oechelhäuser verwies damals treffend auf die zahlreichen Uebelstände, welche das deutsche Gesetz im Gefolge hat. Er rieth dringend auf Abhülfe, allein die allgemeine Ansicht war: Zuwarten; zuwarten; denn die Zeit seit Inkrafttreten des deutschen Patentgesetzes ist zu kurz, als dass man dessen Wirkungen jetzt schon in voller Tragweite zu beurtheilen im Stande wäre!

Und in einem solchen Momente, bei solchen Geständnissen wollen wir in der Schweiz ein Gesetz machen! Man behauptet nun freilich von verschiedenen Seiten, wir brauchen das deutsche Gesetz nicht zu copiren, wir können die Mängel ausstossen und die bisherigen Erfahrungen ausnützen — ein Gesetz herstellen, das allen berechtigten Ansprüchen genügt, die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube — man hat uns bisher stets nur gesagt, man muss ändern, nie aber wurde erklärt, wie man ändern, wie man in einem Gesetz z. B. der chemischen Industrie gerecht werden will. Unseres Erachtens werden die Herren Patentfreunde eine befriedigende Lösung der Patentfrage für die chemische Industrie nicht so rasch bieten können, wir haben uns in competenten Kreisen, welche diese Frage nach allen Richtungen untersucht und alle Möglichkeiten einer Lösung geprüft haben, unterrichten lassen und dabei einsehen müssen, dass alle bisherigen Vorschläge nicht im Stande sind, unsere gerechten Bedenken zu heben. Desshalb beharren wir so lange auf unserm Standpunkt, bis es gelingt, uns durch Thatsachen zu überzeugen, dass nunmehr die Mittel gefunden sind, durch Patentgesetze unsere Industrie zu fördern und zu heben und den wahren Erfinder zu schützen.

Um unserm verehrlichen Herrn Einsender keinen Anlass zur Einreichung einer nochmaligen langathmigen Erwiderung zu geben, wollen wir uns kurz fassen und sagen:

Die „Reihe von Beschuldigungen“, die wir auf die Herren Chemiker gehäuft haben sollen, besteht namentlich in der Reproduktion einzelner Kraftstellen aus der Einleitung zu der Petition im „Landbote“ vom 13. April und in der Annahme, dass diese Einleitung in irgend welchem Connex zur Petition stehe. Dem Herrn Einsender scheint nun diese freiwillige Mitarbeiterschaft des Herrn Z. ein bischen unbecom zu werden; deshalb wohl diese Entzündung und der Vorwurf man verfare ungerrecht mit ihm. Er vergisst aber, dass er wenige Zeilen weiter unten eine zum mindesten ebenso grosse Ungerechtigkeit begeht, indem er alle Patentfreunde, und also auch uns, für die Artikel des J.-Correspondenten der „Basler Nachrichten“ haftbar machen will.

Wir haben nirgends gesagt, dass die *Interessen* der Herren Petenten den unsrigen entgegen stehen, sondern die *Ansichten*. Es scheint dem Hrn. Einsender schwer, diese beiden Begriffe von einander zu trennen.

Die Herren Chemiker beklagen sich darüber, dass man sie mit Gewalt in's Lager der principiellen Gegner des Erfindungsschutzes treiben wolle, um

sich dann — fast im gleichen Athemzug — über den Ständerathsbeschluss zu freuen und zu bedauern, dass der Mehrheitsantrag der Commission nicht auch noch angenommen wurde. Damit bekennten sie sich doch offenbar nicht zu den *Freunden* des Erfindungsschutzes.

## Miscellanea.

**Concurrenz für den Entwurf eines monumentalen Brunnens in Bremen.** Diese in Nr. 1 Band XIV unserer Zeitschrift mitgetheilte Concurrenz hat eine unerwartet reiche Betheiligung gefunden, indem mehr als 60 Entwürfe theils in Zeichnungen, theils in Modellen eingegangen sind.

**Markenschutz in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.** Im März dieses Jahres ist in den Vereinigten Staaten ein neues Markenschutz-Gesetz in Kraft getreten, nach welchem alle alten Marken neu eingetragen werden müssen. Solche Firmen, welche nach Amerika exportiren, werden daher gut thun, ihre Marken nach Massgabe des neuen Gesetzes eintragen, resp. erneuern zu lassen.

**Concurrenz für den Entwurf einer festen Strassenbrücke über den Rhein bei Mainz.** Die im October letzten Jahres vom hessischen Ministerium der Finanzen ausgeschriebene Concurrenz, welche sich in unserer Zeitschrift Band XIII Nr. 15 veröffentlicht findet, hat die Einreichung von 39 Entwürfen mit zusammen 470 Bl. Zeichnungen zur Folge gehabt. Dieselben werden bis zum 12. d. M. im Academie-Saale des ehemaligen kurfürstlichen Schlosses in Mainz öffentlich ausgestellt. Die Ausstellung ist jeweilen von Vormittags zehn Uhr bis Nachmittags fünf Uhr ununterbrochen geöffnet. Durch den Spruch der Preisrichter wurde laut der „Deutschen Bauzeitung“ der erste Preis im Betrage von 8000 Mk. dem Projecte mit dem Motto „Pons Palatinus“ zuerkannt. Ferner wurden drei weitere Preise im gleichen Betrage von je 2650 Mk. den Entwürfen mit den Mottos „Eigelstein“, „Laetare“ und „Einfach“ zugesprochen. Als Verfasser wurden ermittelt:

1. „Pons Palatinus“: Ingenieur H. Lauter, Frankfurt a. M., von der Firma Philipp Holzmann & Co., — Ingenieur B. Bilfinger, Pforzheim, von der Firma Gebr. Benckiser, — Architect F. Thiersch, Professor, München.

2. „Eigelstein“: P. Schmick, Ingenieur, Frankfurt a. M.

3. „Laetare“: die Regierungsbaumeister Frantz, Greve, H. v. Ritgen, O. v. Ritgen, Berlin.

4. „Einfach“: L. Kriesche, Eisenbahn-Bauinspector, Strassburg i. E., Dr. H. Zimmermann, Baumeister, Berlin.

Die sämmtlichen prämirten Projecte zeigen je fünf elastische Bogenträger-Oeffnungen mit vier Strompfeilern.

„Pons Palatinus“ zeigt eine Mittelöffnung von 102,082 m, zwei hier anschliessende Oeffnungen von je 98,125 m und endlich zwei den Brückenköpfen zunächst liegende Oeffnungen von 86,254 m Spannweite.

„Eigelstein“ hat eine Mittelöffnung von 107,165 m, zwei nächstliegende Oeffnungen von 102,062 m und endlich zwei von je 91,856 m Spannweite.

„Laetare“ hat 100 m Mittelöffnung, zwei Oeffnungen zu je 92,20 m und zwei zu je 86,10 m Spannweite.

„Einfach“: Mittelöffnung 102,42 m, zwei Oeffnungen zu je 98,48 und zwei zu 82,71 m.

Alle haben die Grosse Bleiche zum Ausgangspunkt genommen und die Haupt-Auffahrtsrampe nach der Axe der Brücke vom Schlossplatz theils gerade, theils in schwacher Krümmung geführt. „Pons Palatinus“ zeigt aber auch eine zweite Disposition mit der Brückenaxe senkrecht auf die Mitte der Façade des Grossherzoglichen Palais, vor demselben in einem Rondell mit einer plastischen Gruppe endigend, dann mit rechts und links im Bogen abzweigenden Rampen einestheils in einem zweiten Bogen nach der Axe der Grossen Bleiche einbiegend, andertheils stromaufwärts nach der Altstadt gehend und kurz über der Zeughausstrasse endigend. Diese südliche Rampe mündet in der Axe der Rheinstrasse, wodurch die Verlegung derselben in Nähe der Rampen nöthig wird; dieselbe biegt daher nach der Rheinseite aus und geht unmittelbar hinter dem Brückenkopf durch eine gemauerte Bogen-Oeffnung, um von der Mitte des kurfürstlichen Schlosses wieder in die Rheinstrassen-Axe von oben einzumünden. Allerdings ginge durch diese Anordnung der Character der Rheinstrasse, einer Hauptstrasse, verloren und es wäre auch die ganze Anlage erst auszuführen, nachdem die Bahn verlegt sein würde.

Sämmtliche Darstellungen des Projects „Pons Palatinus“ sind auf diese Grundriss-Disposition gegründet und in glanzvollster Weise durchgeführt. Das Project ist durch eine äusserst grosse Anzahl aquarellirter Zeichnungen, Vogelperspectiven und Détails erläutert; die Architecturformen der Brückenköpfe, Pfeiler, Rampenanlagen etc., sowie namentlich die Ausbildung der eigentlichen Eisen-Construction in hübschen, derben Renaissanceformen sind alle so prächtig ausgedacht und dargestellt, dass es nicht Wunder nimmt, wie leicht es den Preisrichtern gemacht wurde, den ersten Preis herauszufinden. Ganz besonderen Effect macht das Panorama, vom Balkon des Grossherzoglichen Palais aus gedacht, eine flüchtige, aber äusserst reizvolle Aquarell-Skizze, die ihren Eindruck auf den Landesfürsten nicht verfehlt haben soll.

Die Verfasser der mit dem zweiten Preise gekrönten Entwürfe haben der Darstellung bedeutend weniger Aufwand gewidmet. In Bezug auf die architectonische Ausbildung dürfte „Einfach“ mit seinen hübsch ausgebildeten Renaissanceformen nächst „Pons Palatinus“ den ersten Platz einnehmen. „Eigstein“ ähnelt in seiner äussern Erscheinung ganz bedeutend dem vor Jahren preisgekrönten Projecte desselben Verfassers zur Obermainbrücke in Frankfurt a. M.

„Pons Palatinus“ wendet pneumatische Fundirung an, die übrigen verwenden Fundirung mit Fangdämmen.

Redaction : A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

**Vereinsnachrichten.**

*Semper-Museum.*

Dem Museum sind am 15. März dieses Jahres aus dem Ueberschuss der Rechnung des Jubiläums des eidg. Polytechnikums Fr. 650 zugegangen.

Indem wir diese schöne Gabe bestens verdanken, machen wir die Mittheilung, dass die Wiedereröffnung des Museums in nächster Zeit bevorsteht und dass dasselbe eine schöne Bereicherung in von Hrn. Manfred Semper zur

Ausstellung überlassenen Skizzen und hauptsächlich in einer vorzüglichen Büste von Hrn. Emanuel Semper gefunden hat.  
*Die Commission.*

**Gesellschaft ehemaliger Studirender  
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.**

**Stellenvermittlung.**

*Offene Stellen.*

*Emplois vacants.*

Gesucht: Ein junger Techniker nach Sumatra (228).

Auf das Bureau eines Civil-Ingenieurs wird für bautechnische Arbeiten ein junger Baumeister oder Ingenieur gesucht, welcher die vorkommenden Projecte (namentlich für Hochbauten, selbstständig ausarbeiten, eventuell deren Ausführung besorgen kann (229).

Gesucht:

Zwei Ingenieurpracticanten für die Bahnerhaltung in Ungarn. Dieselben erhalten vorerst im Centraldienst Verwendung, sodann auch zeitweilig beim Streckendienst und bei allfälligen Bauten. Vollständige Kenntniss der ungarischen Sprache in Wort und Schrift ist erforderlich. Die Anmeldungen müssen dem Bahnerhaltungschef bis zum 15. Mai eingereicht sein (230).

Auskunft ertheilt:

Der Secretär: *H. Paw*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Hiezu eine Beilage von Gebr. Körting in Hannover.

**Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.**

| Normalbahnen                      | Be-<br>triebs-<br>länge | Im März 1881 |           |           |         | Differenz g. d. Vorjahr |         |        | Vom 1. Januar bis 31. März 1881 |           |            |         | 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 ... ..                | 302                     | 261 500      | 484 500   | 746 000   | 2 470   | - 10 878                | - 36    | - 1,4  | 660 500                         | 1 226 500 | 1 887 000  | 6 248   | + 14 908                | + 49    | + 0,8  |
| Basler Verbindungs.               | 5                       | 1 550        | 17 100    | 18 650    | 3 730   | + 2 971                 | + 594   | + 18,9 | 3 810                           | 40 560    | 44 370     | 8 874   | + 4 894                 | + 979   | + 12,4 |
| Aarg. Südbahn ... ..              | 29                      | 6 950        | 6 160     | 13 100    | 452     | - 766                   | - 26    | - 5,4  | 20 020                          | 15 800    | 35 820     | 1 235   | + 1 562                 | + 54    | + 4,6  |
| Wohlen-Bremgarten                 | 8                       | 800          | 680       | 1 480     | 185     | - 13                    | - 2     | - 1,1  | 2 490                           | 1 760     | 4 250      | 531     | + 152                   | + 19    | + 3,7  |
| Emmenthalbahn ... ..              | 24                      | 7 120        | 10 600    | 17 720    | 738     | + 175                   | + 7     | + 1,0  | 19 320                          | 24 400    | 43 720     | 1 822   | - 2 739                 | - 114   | - 5,9  |
| Gotthardbahn ... ..               | 67                      | 43 100       | 20 900    | 64 000    | 955     | - 1 259                 | - 19    | - 2,0  | 93 900                          | 62 800    | 156 700    | 2 339   | + 6 343                 | + 95    | + 4,2  |
| Jura-Bern-Luzernb.                | 256                     | 190 000      | 291 000   | 481 000   | 1 879   | + 22 851                | + 89    | + 5,0  | 482 000                         | 742 000   | 1 224 000  | 4 781   | + 31 998                | + 125   | + 2,7  |
| Bern-Luzern-Bahn ...              | 95                      | 33 800       | 42 200    | 76 000    | 800     | - 3 551                 | - 37    | - 4,4  | 91 200                          | 94 200    | 185 400    | 1 952   | - 12 356                | - 130   | - 6,2  |
| Bödeli-Bahn ... ..                | 9                       | 2 200        | 3 100     | 5 300     | 589     | - 498                   | - 55    | - 8,3  | 5 600                           | 6 950     | 12 550     | 1 394   | - 646                   | - 72    | - 4,9  |
| Nationalbahn ... ..               | 0 <sup>1)</sup>         | —            | —         | —         | —       | - 76 971                | - 469   | -100,0 | —                               | —         | —          | —       | - 203 979               | -1244   | -100,0 |
| Nordostbahn ... ..                | 555 <sup>2)</sup>       | 350 900      | 621 800   | 972 700   | 1 753   | + 20 418                | - 587   | - 25,1 | 960 300                         | 1 669 000 | 2 629 300  | 4 737   | + 153 581               | -1345   | - 22,1 |
| Zürich-Zug-Luzern...              | 67                      | 41 500       | 52 500    | 94 000    | 1 403   | - 332                   | - 5     | - 0,4  | 113 600                         | 136 300   | 249 900    | 3 730   | + 6 714                 | + 100   | + 2,8  |
| Bötzbergbahn ... ..               | 58                      | 39 500       | 107 000   | 146 500   | 2 526   | - 19 439                | - 335   | - 11,7 | 93 300                          | 295 500   | 389 300    | 6 712   | - 54 692                | - 943   | - 12,3 |
| Effretikon-Hinweil ...            | 23                      | 5 100        | 8 000     | 13 100    | 570     | - 471                   | - 20    | - 3,4  | 15 500                          | 18 800    | 34 300     | 1 491   | - 1 719                 | - 75    | - 4,8  |
| Suisse Occidentale                | 482                     | 369 000      | 654 000   | 1 023 000 | 2 122   | + 41 330                | + 86    | + 4,2  | 941 500                         | 1 532 500 | 2 474 000  | 5 132   | + 58 509                | + 121   | + 2,4  |
| Simplonbahn ... ..                | 117                     | 39 755       | 23 300    | 63 055    | 539     | + 6 776                 | + 58    | + 12,1 | 76 910                          | 52 350    | 129 260    | 1 105   | + 11 606                | + 99    | + 9,8  |
| Bulle-Romont ... ..               | 19                      | 4 420        | 14 780    | 19 200    | 1 010   | + 2 400                 | + 126   | + 14,2 | 12 080                          | 35 820    | 47 900     | 2 521   | + 4 500                 | + 237   | + 10,4 |
| Tössthalbahn ... ..               | 40                      | 10 787       | 11 066    | 21 853    | 546     | - 4 185                 | - 105   | - 16,1 | 31 685                          | 32 312    | 63 997     | 1 600   | - 9 893                 | - 247   | - 13,4 |
| Verein. Schweizerb.               | 278                     | 222 600      | 231 400   | 454 000   | 1 633   | - 23 714                | - 85    | - 5,0  | 589 400                         | 599 900   | 1 189 300  | 4 278   | - 73 947                | - 266   | - 5,9  |
| Toggenburgerbahn ...              | 25                      | 11 300       | 9 100     | 20 400    | 816     | - 647                   | - 26    | - 3,1  | 33 250                          | 22 850    | 56 100     | 2 244   | - 224                   | - 9     | - 0,4  |
| Wald-Rüti ... ..                  | 7                       | 2 800        | 2 000     | 4 800     | 686     | + 112                   | + 16    | + 2,4  | 7 450                           | 5 650     | 13 100     | 1 871   | + 302                   | + 115   | + 6,6  |
| Rapperswyl-Pfäffikon              | 4                       | 1 120        | 500       | 1 620     | 405     | - 575                   | - 144   | - 26,3 | 3 150                           | 1 200     | 4 350      | 1 087   | - 2 101                 | - 525   | - 32,6 |
| 21 Bahnen                         | 2470                    | 1 645 802    | 2 611 676 | 4 257 478 | 1 724   | - 46 266                | - 7     | - 0,4  | 4 257 465                       | 6 617 152 | 10 874 617 | 4 402   | - 66 727                | + 1     | + 0,0  |
| <sup>1)</sup> 1880 164 km mehr    |                         |              |           |           |         |                         |         |        |                                 |           |            |         |                         |         |        |
| <sup>2)</sup> 1880 147 km weniger |                         |              |           |           |         |                         |         |        |                                 |           |            |         |                         |         |        |
| <b>Specialbahnen</b>              |                         |              |           |           |         |                         |         |        |                                 |           |            |         |                         |         |        |
| Appenzeller-Bahn...               | 15                      | 6 888        | 5 327     | 12 215    | 814     | + 185                   | + 12    | + 1,5  | 19 852                          | 13 643    | 33 495     | 2 233   | + 1 127                 | + 75    | + 3,5  |
| Arth-Rigibahn ... ..              | —                       | —            | —         | —         | —       | —                       | —       | —      | —                               | —         | —          | —       | —                       | —       | —      |
| Lausanne-Echallens                | 15                      | 5 279        | —         | 5 279     | 352     | - 1 002                 | - 67    | - 16,0 | 14 756                          | 1 794     | 16 550     | 1 103   | - 898                   | - 60    | - 5,2  |
| Rigibahn (Vitznau) ...            | —                       | —            | —         | —         | —       | —                       | —       | —      | —                               | —         | —          | —       | —                       | —       | —      |
| Rorschach-Heiden                  | 7                       | 1 541        | 2 438     | 3 979     | 568     | - 521                   | - 74    | - 11,5 | 4 599                           | 5 559     | 10 158     | 1 451   | - 382                   | - 55    | - 3,7  |
| Uetlibergbahn ... ..              | 9                       | 1 530        | 189       | 1 719     | 191     | - 2 979                 | - 331   | - 63,4 | 3 018                           | 659       | 3 677      | 409     | - 3 546                 | - 394   | - 49,1 |
| W'weil-Einsiedeln                 | 17                      | 5 900        | 5 200     | 11 100    | 653     | - 1 302                 | - 77    | - 10,6 | 14 350                          | 14 250    | 28 600     | 1 682   | - 1 287                 | - 76    | - 4,3  |
| 5 resp. 7 Bahnen                  | 63                      | 21 138       | 13 154    | 34 292    | 544     | - 5 619                 | - 89    | - 14,2 | 56 575                          | 35 905    | 92 480     | 1 468   | - 4 986                 | - 79    | - 5,1  |