

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 1/2 (1883)
Heft: 1

Artikel: Zur ersten Nummer der Schweizerischen Bauzeitung
Autor: Redaktion
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-11008>

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: 05.01.2025

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

INHALT: Zur ersten Nummer der Schweizerischen Bauzeitung. — Die Restauration des Münsters in Basel. Von Architect G. Kelterborn und Bauinspector H. Reese. — Kohlenaufschütter. System Strupler. — Statische Berechnung der Versteifungsfachwerke der Hängebrücken. Von Professor W. Ritter in Zürich. — Literatur: Der eiserne Oberbau mit besonderer Berücksichtigung einer rationellen Schienenbefestigung für Lang- und Querschwellen. Von Georg Schwarzkopf. — Oesterreichische Nordwestbahn. — Concurrenzen: Victor Emanuel-Denkmal in Rom. Aus- und Erweiterungsbau der Sorbonne in Paris. Stephanie-Brücken-Concurrenz. — Miscellanea: † J. B. Gubser, Ingenieur. Doppelkern-Hanf-Riemen. Electro-technischer Verein in Berlin. Electriche Beleuchtung für pneumatische Fundirung. Zur Bremsfrage. — Liste der von Schweizern im Auslande erworbenen Patente.

Zur ersten Nummer der Schweizerischen Bauzeitung.

Mit heute erscheint das bisherige Organ des *Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins* und der *Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums* in Zürich unter dem neuen Titel:

„Schweizerische Bauzeitung“.

Schon oft ist aus den Kreisen in- und ausländischer Leser die nur allzusehr berechtigte Bemerkung laut geworden, dass der bisherige Titel:

„EISENBAHN“

den das Vereinsorgan während mehr als acht Jahren führte, mit dem Inhalt und den Bestrebungen desselben nicht im Einklang stehe. Denn nicht allein auf dem beschränkten Felde des Eisenbahnwesens, sondern auch auf dem weit grösseren und umfassenderen Gebiete der *Baukunde*, des *Ingenieurwesens* und der *Maschinentechnik* soll unsere Zeitschrift Wurzel fassen, anregend und fördernd wirken, indem sie über die wichtigsten Fragen in Discussion treten und auf diese Weise Belehrung und Aufklärung verbreiten soll. So wird nun der neue Titel den Kreis der Thätigkeit unseres Fachblattes richtiger zeichnen und diejenigen, welche dem Blatte ferner standen und sich für dasselbe zu interessiren begannen, nicht, wie dies früher oft geschah, zu der irrigen Annahme führen, dasselbe sei speciell und einzig dem Eisenbahnwesen gewidmet. Allerdings wird das Eisenbahnwesen, namentlich das schweizerische, unter dem neuen Titel die gleiche Beachtung und Berücksichtigung finden, wie bisher und es wird also auch in dieser Richtung eine Aenderung in der Haltung unserer Zeitschrift, die sich rühmen kann, stets die grösste Unabhängigkeit, sowohl den schweizerischen Eisenbahngesellschaften, als auch den staatlichen Ueberwachungsorganen gegenüber, gewahrt zu haben, nicht stattfinden. — Wichtige Fragen, wie der einheitliche Eisenbahnbetrieb durch den Staat und die Schaffung eines rationellen Netzes von Secundärbahnen, treten in letzter Zeit immer deutlicher in den Vordergrund und wer wäre da eher berufen ein Urtheil abzugeben, als die Techniker?

Was die weitem Ziele anbetrifft, welche die „Schweizerische Bauzeitung“ verfolgen wird, so wollen wir uns hierüber nicht in weitläufiger Rede verbreiten, um so weniger, als dieselben im beiliegenden Prospect bereits angedeutet sind. Wir wollen uns darauf beschränken zu sagen, dass wir — wie wir dies auch schon bei der „Eisenbahn“ gethan haben — unsere volle Kraft einsetzen wollen, um die „Schweizerische Bauzeitung“ immer mehr dem Vorbild näher zu bringen, das uns als Inbegriff einer guten, den Bedürfnissen und Wünschen der Technikerschaft entsprechenden Zeitschrift vorschwebt.

Wenn wir in unserer Arbeit auch ferner durch die freundliche Mitwirkung unserer Fachgenossen unterstützt werden, so glauben wir zu der Hoffnung berechtigt zu sein, dass die „Schweizerische Bauzeitung“ Beifall finden und sich immer mehr Freunde und Gönner erwerben werde.

Die Redaction.

Zürich, den 6. Januar 1883.

Die Restauration des Münsters in Basel.

Von Architect G. Kelterborn und Bauinspector H. Reese.

Vor etwa zwei Jahren, im October 1880, haben wir in einem ersten Artikel in der „Eisenbahn“ (Band XII No. 17) berichtet, auf welche Weise in Basel die Restauration unseres hervorragenden Bauwerkes an die Hand genommen werde, wie sich ein Münsterbauverein gebildet habe, der im Vereine mit den Staatsbehörden für die Beschaffung der nöthigen Geldmittel Sorge, und wie endlich von der Bauleitung ein Bauprogramm aufgestellt und dasselbe nach erfolgter Begutachtung durch die Herren Oberbaurath F. Schmidt in Wien und Baurath Haase in Hannover als Richtschnur für die vorzunehmenden Arbeiten angenommen wurde.

Wir haben ferner mitgetheilt, dass eine Bauzeit von sieben bis acht Jahren und eine jährliche Bausumme von circa

Fr. 40,000 in Aussicht genommen worden ist und haben endlich die Thätigkeit und die Fortschritte des ersten Baujahres geschildert.

Es dürfte nun vielleicht einen Theil ihrer Leser interessiren, etwas Näheres über die Bauthätigkeit der beiden letztverflossenen Jahre zu vernehmen.

Wie bereits in dem erwähnten ersten Aufsätze angeführt wurde, gelangten wir im Jahre 1880 mit den Arbeiten bis zum Fusse der beiden Thurmpyramiden, d. h. genau so weit als projectirt worden war.

Die Bausumme war auf Fr. 40,000 veranschlagt worden, die wirklichen Ausgaben beliefen sich indess auf Fr. 46,244, also Fr. 6244 oder circa 15% mehr. Die Ueberschreitung