

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 5/6 (1885)
Heft: 25

Sonstiges

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: 19.11.2024

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

grammes, Construction, Ornamentik, Landschaftszeichnen etc., haben ihre tüchtige Vertretung im gegenwärtig vorhandenen Lehrpersonal.

Man darf nach Alle dem wol sagen, dass wenn einmal die im Wurf liegenden, organisatorischen Aenderungen durchweg vollzogen sind, weder im Lehrplan, noch im Lehrkörper irgend ein Grund gesucht oder gefunden werden kann, welcher den schwachen Besuch unserer Bauschule irgendwie zu erklären im Stande wäre. Für diesen Grund können, wenn die Sache sich nicht ändern sollte, nur noch Vermuthungen aufgestellt werden, die wir hier bloss andeutungsweise auszusprechen uns gestatten.

Es ist mit der Erlernung des Berufes eines Architekten wie mit vielen andern Berufsrichtungen, es führen eben viele Wege nach Rom und auf die verschiedenartigste Weise wird der angehende Bautechniker und Architect in diesen Beruf eingeführt.

Man darf sich beispielsweise nicht verhehlen, dass das Technikum gerade im Hinblick auf die practische Richtung unserer Bevölkerung und vielleicht auch der an der Bauschule gerügten Uebelstände wegen, dem eidg. Polytechnikum bislang eine Anzahl Schüler entzogen hat.

Im Fernern darf nicht unerwähnt bleiben, dass es Eltern gibt und deren Zahl ist keine geringe, die ihre Söhne aus diesem oder jenem Grunde und ganz abgesehen von der Qualität der Schule, eher ins Ausland an eine Anstalt schicken, als dieselben an der schweizerischen Schule ihre Ausbildung geniessen zu lassen.

Schlussfolgerungen.

Nach diesen mehr allgemeinen Erwägungen und Bemerkungen sei es uns nun gestattet unsere Anschauungen und Wünsche in einigen Sätzen niederzulegen.

1. Mit grosser Befriedigung wird davon Kenntniss genommen, dass das Fach der darstellenden Geometrie an der Bauschule einem besondern Docenten übertragen ist und dass hiebei die Absicht obwaltet, das Lehrprogramm dieses Faches mehr im Zusammenhang und im Hinblick auf die practischen Bedürfnisse aufzustellen.
2. Ebendieselbe Zustimmung verdient die bereits innerhalb der Schule gemachte Anregung, das Figurenzeichnen im Sinne der in diesem Berichte niedergelegten Grundsätze zu lehren.
3. Hinsichtlich des Modellirens muss verlangt werden, dass dieses Fach in einem der 3 Jahreskurse als obligatorisches Fach aufgenommen werde.
4. Die höhere Mathematik soll im Hinblick auf die Bedürfnisse der Construction und der damit im Zusammenhang stehenden statischen Berechnungen gelehrt werden. Diesfalls schwebt uns vor, die seit einigen Jahren gepflogene gemeinsame Thätigkeit der Professoren Ladius und Tetmayer im Gebiete der Bauconstructionen und deren Berechnung.
5. Es sollte von Jedem in die polytechnische Schule resp. Bauschule neu Eintretenden eine genügende Vorkenntniss im Freihandzeichnen, wie im technischen Zeichnen verlangt werden.
6. Es soll eine wesentliche Aufgabe unserer Schulbehörde sein, den Excursionen nach allen, namentlich auch nach finanzieller Seite hin, möglichst Vorschub zu leisten.

Wir haben die feste Ueberzeugung, wenn nach den bereits eingeschlagenen und den hier angedeuteten Richtungen hin organisatorisch vorgegangen wird, wenn Behörden und Lehrer der Anstalt Hand in Hand miteinander arbeiten, die Bauschule die ihr gebührende Stellung unter ihren Schwesteranstalten voll und ganz einnehmen wird. Und es wird auch im Zusammenhang damit und gemäss den jedes Jahr bei den Ausstellungen der Arbeiten zu constatirenden Leistungen der Schule nicht ausbleiben, dass die jetzt mehrfach übertriebenen Klagen verstummen. Damit wird dann auch, so hoffen wir, die Frequenz der Schule wieder zunehmen, so dass sie zur segensreichen Wirksamkeit, nicht

nur für unser Land, sondern auch für weitere Kreise sich auf's Neue entfalten wird.

Hochachtungsvoll

Zürich, im August 1885.

Die Mitglieder der Commission:

A. Geiser, Stadtbaumeister, Präsident.

Brunner-Staub., Architect.

Alb. Müller, Director d. Gewerbemuseums.

H. Pestalozzi, Architect, Stadtrath in Zürich.

E. Schmid-Kerez, Architect.

Aus der schweizerischen Eisenbahnstatistik.

Für die Aufschlüsse, welche die Herren Statistiker Hess und Oberingenieur Schucan wegen einiger Bemerkungen in unserm Auszug aus der Eisenbahnstatistik in letzter Nummer gegeben haben, sind wir den Herren sehr dankbar. Wir nehmen mit Befriedigung davon Notiz, dass die Angaben der schweizerischen Statistik auf sorgfältigen Erhebungen beruhen und als zuverlässig gelten können. — Was dann die Frage des Unterschiedes zwischen Normal- und Specialbahnen anbelangt, so sind allerdings fast unmerkliche Uebergänge von einer Gattung zur andern, und können die Ansichten darüber verschieden sein, ob diese oder jene Bahn unter die Normal- oder unter die Spezialbahnen gezählt werden müsse. Wir möchten aber zu etwelcher Bekräftigung unserer Anschauungsweise daran erinnern, dass an der schweiz. Landesausstellung 1883 in Gruppe 20 eine mit grossem Interesse aufgenommene „Collectiv-Ausstellung der schweizerischen Specialbahnen“ zu sehen war, bei welcher sich sowol die aargauische Seethalbahn, als die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn in augenfälliger Weise mitbetheiligte. Wenn nun nach den Erklärungen von Herrn Oberingenieur Schucan die Seethalbahn so sicher und solid gebaut ist, dass sie allen Anforderungen, die an eine Normalbahn gestellt werden, entsprechen kann, so haben wir nebst Andern die Leistungsfähigkeit dieser Bahn unterschätzt und soll es uns freuen, sie den Normalbahnen gleichstellen zu können. P.

Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von Bourry-Séquin in Zürich.

Fortsetzung der Liste in No. 20, VI. Band der „Schweiz. Bauzeitung“
Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt:

1885		im Deutschen Reiche	
October	7. Nr. 33 514	N. E. Simoutre in Basel:	Unterlagshölzer für den Stimmstock an Streichinstrumenten.
"	7. " 33 516	Mermod frères in St. Croix:	Sicherheitsvorrichtung für Spielwerke.
"	14. " 33 604	J. Müller in Schaffhausen:	Eisenbahnbillett-Verkaufsschrank.
"	21. " 33 694	F. Martini & Co. in Frauenfeld:	Fadenauszugsvorrichtung. (Zusatz zum Patent Nr. 27 347.)
"	21. " 33 690	Th. Bluntschli in Schaffhausen:	Selbstthätige Polirmaschine.
"	28. " 33 733	R. Pictet in Genf:	Aus Kohlensäure und schwefliger Säure bestehende Verflüchtigungsflüssigkeit für Kältemaschinen.
"	28. " 33 757	K. Ulmi in Kriens bei Luzern:	Zeitungshalter.
"	28. " 33 826	E. Buss in St. Gallen und E. Müller in Arbon:	Doppelt wirkende Pumpe mit zwei Kolben und zwei Ventilen.
in Oesterreich-Ungarn			
Septbr.	17.	Alphonse Benoit in Chaux-de-fonds:	Neuerungen an Taschenuhren.
October	9.	Ambroise Millot in Zürich:	Neuer Sortirapparat zum Putzen und Sortiren aller Arten Griese.
"	13.	Adolf Siewerd in Oerlikon:	Autom. Massenfabrications-Maschine für Schraubenbolzen etc. mit rotirendem Werkzeugmesserkopf.
"	16.	Steinhäuser, Ankenthaler & Co. in Lausanne:	Steinhäuser's Patent-Beschuhung.

		in Belgien	
October	12. Nr. 70 465	E. Francillon & Co., Saint-Imier: Construction des montres.	
"	15. " 70 513	Société L. Brandt et fils, Bienne: Montre à mouvement contrôleur de la durée du temps.	
		in Italien	
Juni	13. Nr. 18 434	A. Kaiser, Fribourg: Soupape modératrice pour conduites d'eau et autres.	
"	20. " 18 516	E. F. Recordon, Genève: Moteur magnéto-électrique dit: Moteur électrique Recordon pour machines à coudre à tricoter et à la petite industrie.	
"	22. " 18 565	G. Thommen, Waldenburg: Perfectionnements aux montres de poche, pendules, régulateurs et autres constructions pour mesurer le temps.	
"	23. " 18 532	G. Tschärner, Rothenbrunnen: Fourneau aereotermes système Tschärner.	
"	25. " 18 560	A. Mauchain, Genève: Pupitre d'étude à transformation avec banc mobile ou siège indépendant.	
		in England	
Septbr.	1. Nr. 10 355	G. Lunge, Hottingen, Zürich: Verbesserungen an Apparaten zur Erwirkung der Absorption von Gasen durch flüssige oder feste Körper.	
"	4. " 10 500	J. Walzer, Chaux-de-fonds: Verbesserungen in der Construction von Eisenbahnfahrzeugen, auch anwendbar an Locomotiven und Tramwaywagen.	
"	8. " 10 604	Urs. Egger: Verbesserter Apparat für Versuchung der Qualität der Milch.	
		in den Vereinigten Staaten	
October	6. Nr. 327 919	J. Burmann, Biel: Taschenuhrständer-Alarmvorrichtung.	
"	6. " 327 953	A. Kern, Basel: Erstellung eines blauen Farbstoffes.	
"	20. " 328 886	F. Gut, Hottingen, Zürich: Bohrmaschine.	

Miscellanea.

Eisenbahn Como-Varese. Wie wir in der „Illustrazione italiana“ lesen, ist unlängst eine neue Eisenbahnlinie von Como nach Varese eröffnet worden und soll bis Laveno am Lago Maggiore weiter geführt werden, womit dann noch eine zweite directe Bahnverbindung zwischen Comersee und Langensee geschaffen sein wird. Die neue Linie nimmt ihren Anfang nahe beim See in der schon bestehenden Station der Tramwaylinie Como-Saronno, läuft bis Grondate mit letzterer parallel, wendet sich dann westlich und erreicht bei Solbiate die Culminationshöhe von 409 m über M., von wo sie sich gegen Varese hinunter senkt. Mehrere in der genannten Zeitschrift abgebildete Kunstbauten, wie ein gewölbter Viaduct über Valle Quadronna, 103 m lang, 24 m hoch, ferner ein Viaduct mit 2 Etagen über Valle Gaggione, 120 m lang, 40 m hoch, und ein Viaduct über Valle Olona mit continuirlichen Gitterträgern und 2 eisernen Zwischenpfeilern, 160 m lang, 52 m hoch, geben Zeugnis von den überwundenen Schwierigkeiten und lassen schliessen, dass man beim Bau dieser Bahn nicht auf die äusserste Sparsamkeit angewiesen war. Die landschaftliche Schönheit, welche die Fahrt auf dieser Bahn bietet, auf der Nordseite die tessinischen und lombardischen Voralpen, südlich die grosse lombardische Ebene, in der Ferne die Monte-Rosa-Gruppe u. s. w., wird rühmend hervorgehoben.

Niagara-Park. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat sämtliche Grundstücke, welche an die Niagara-Fälle angrenzen, erworben, um dieselben unter dem Namen „Niagara-Park“ dem freien Zutritt aller Besucher zu eröffnen. Zu dem Ankauf wurde sie hauptsächlich veranlasst, um der dort durch Absperrung der schönsten Aussichtspunkte und Erhebung von Eintrittsgeldern systematisch betriebenen Ausbeutung des Publicums endgültig abzuhelfen. — Unsere Cantons- und Landesbehörden haben für Vieles Geld; dass sie dasselbe aber je in ähnlich vernünftigen Sinne anwenden würden, ist nicht zu hoffen. Die Schweiz, die jährlich von einer ungeheuren Zahl von Fremden besucht wird, hat nicht nur einen, sondern eine ganze Reihe der schönsten Wasserfälle mit Brettern vernagelt und Jeder, der etwas davon sehen will, wird gezwungen, dem beutegierigen Besitzer dieser Naturschönheit seinen Tribut zu entrichten. Auf der einen Seite gründet man Vereine, um die Fremden in noch grösserer Zahl herbeizuziehen und auf der andern Seite denkt

man nicht daran, das Allernothwendigste zu thun, um diejenigen Stellen unseres Landes, wo die Natur ihre volle Schönheit entfaltet, von dem empörenden Treiben, das sich daselbst breit macht, in gründlicher Weise zu säubern.

Auszeichnungen an Techniker. Die französische Academie der Wissenschaften hat Herrn Professor Daniel Colladon für seine hervorragenden Arbeiten über den Bau langer Tunnel unter Verwendung von comprimierter Luft den Fourneyron'schen Preis für Mechanik zuerkannt. Derselbe wurde diesmal noch in ausserordentlicher Weise vermehrt. Diese neue Anerkennung, welche der bedeutende Genfer Gelehrte seinen vielen erhaltenen Auszeichnungen hinzufügen kann, wird für ihn um so erfreulicher sein, als dieselbe von so kompetenter Seite ausgeht.

Seereise eines Baggers. Ein neuer grosser, für den Hafen von Panama bestimmter Bagger hat die Reise von Renfrew bei Glasgow durch die Magellans-Strasse nach seinem Verwendungsorte unter Dampf in 88 Tagen ohne jeden Unfall zurückgelegt und dabei nur vier Zwischenhäfen angelaufen. Allerdings war die Reise, nach dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ sehr vom Wetter begünstigt. Die Erscheinung dieses schwerfälligen Fahrzeuges von 54 m Länge, 12,2 m Breite und 3,66 m Tiefgang auf offener See soll bei den Besatzungen der Segelschiffe und Dampfer grosse Verwunderung erregt haben.

Postgebäude in Luzern. Laut den Beschlüssen der Bundesversammlung wird für das unter der Leitung der Architecten von Muralt und Gull von Zürich auszuführende Postgebäude in Luzern ein Credit von 565 000 Fr. bewilligt, wovon 200 000 Fr. im nächsten Jahre, 250 000 Fr. im nachnächsten und 115 000 Fr. im Jahre 1888 zur Verwendung kommen sollen. Da der Cubikinhalte des Gebäudes 15 692 m³ beträgt, so ist der Preis des Cubikmeters auf 36 Fr. veranschlagt. Im Frühjahr 1888 muss der Bau bezugsfähig sein.

Postgebäude in St. Gallen. Der von den eidg. Räten angenommene Bundesbeschluss über den von den Architecten Hirsbrunner & Baumgart in Bern geleiteten, bereits in Angriff genommenen Bau der St. Galler Post nimmt hiefür eine Ausgabe von 796 500 Fr. oder von 35 Fr. per m³ in Aussicht, wovon für das laufende Jahr 90 000 Fr., für das nächste 350 000 Fr. und das nachnächste 356 500 Fr. veranschlagt sind. Das Gebäude soll im Herbst 1887 bezogen werden können.

Postgebäude in Interlaken. Der Bundesrath wurde zum Ankauf eines Bauplatzes für ein Post- und Telegraphengebäude in Interlaken ermächtigt. Der Platz ist auf 65 000 Fr. und das später herzustellende Gebäude auf 92 000 Fr. angesetzt. Für das letztere wird eine Credit vorläufig noch nicht verlangt, doch geht aus der bezüglichen Botschaft hervor, dass hiefür bereits Pläne angefertigt worden sind.

Eine neue eiserne Strassenbrücke über die Oder bei Cosel wurde kürzlich dem Verkehr übergeben. Dieselbe hat drei Oeffnungen von je 30 m Spannweite und eine Breite von 10,80 m. Die Hauptträger (nach Schwedler's System) sind 7,257 m von einander entfernt, wobei die 1,5 m breiten Trottoirs ausserhalb auf Freitragern angebracht sind.

Die technische Hochschule zu Hannover wird im laufenden Winterhalbjahr von 170 Studirenden und 139 Hospitanten, im Ganzen also von 309 Hörern besucht, worunter sich 63 Architecten, 51 Bau-Ingenieure, 99 Maschineningenieure, 66 Chemiker und 30 Studirende der allgemein wissenschaftlichen Abtheilung befinden.

Concurrenzen.

Schulhausbaute in Lausanne. Wegen ausserordentlichen Stoffandranges waren wir genöthigt den Schluss des Berichtes der Jury über diese Preisbewerbung nochmals zu verschieben.

Wasserthurm in Mannheim. (Vide No. 16 d. B.) Das Preisgericht zur Beurtheilung der Concurrenzpläne für einen Wasserthurm zu Mannheim hat am 11. d. M. seine Arbeiten beendet und folgende Preise ertheilt:

I. Preis. Motto: „Ars longa, vita brevis“, Verfasser: Architect Gustav Halmhuber in Stuttgart.

II. Preis, Motto: „Medium tenuere beati“, Verfasser: Architecten Hecht und Siepman in Hannover.

Zum Ankauf empfohlen wurden die Projecte:

a. Motto: „Herz mit Marienzeichen“, Verfasser: Regierungsbaumeister, Herrmanns und Riemann in Unterbarmen;

b. Motto: „Variante B“, Verfasser: Professor Intze in Aachen und Schäpler & Vocht, Architecten in Mannheim;

c. Motto: „Delphin II“, Verfasser: Architecten Hannemann & Gründling in Leipzig.

Sämmtliche Projecte sind von Sonntag den 13. d. M. bis einschliesslich Sonntag den 20. jeweils von Vormittags 10 Uhr bis Nach-