

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 13

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.](#)

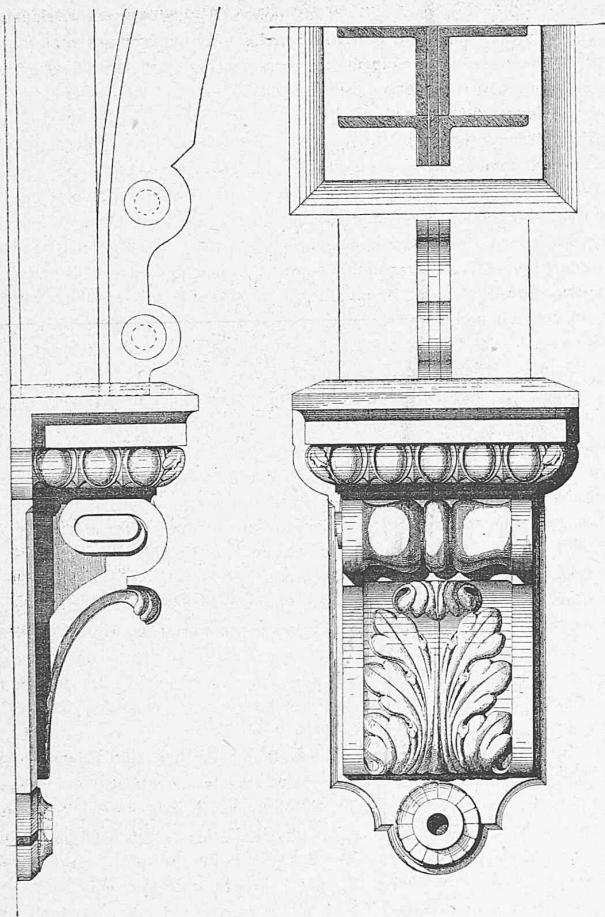
Terms of use

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: 02.04.2025

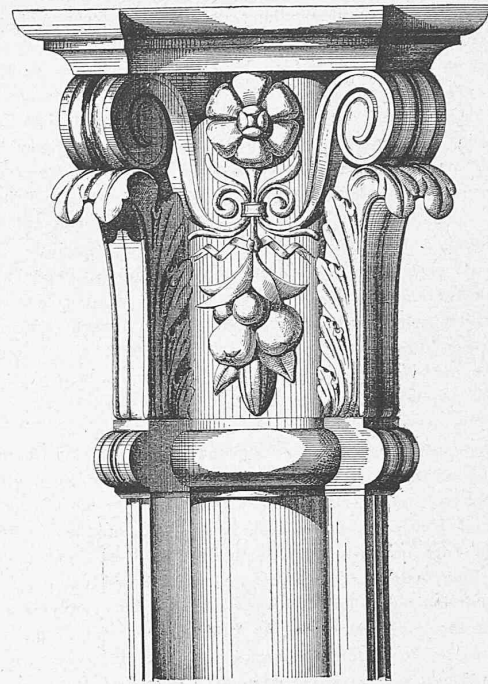
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Fig. 10. Console am Gebäude.



Masstab 1:5.

Fig. 9. Capitäl der Säule.



Masstab 1:5.

befestigt worden. Ebenso dienen die Mauerconsolen (Fig. 10) blos als Ornamente.

Der Material- und Kostenaufwand für diese Perrondächer ist aus der Tabelle auf Seite 74 zu entnehmen.

Entwurf und Detailproject wurde im Brückenbaubüreau der Gotthardbahn (Ingenieur Brack) unter Leitung des damaligen Oberingenieurs Herrn Bridel ausgearbeitet; die Ausführung übernahm die Firma Theodor Bell & Cie. in Kriens.

K....q

Miscellanea.

Umbau der Eisenbahn-Kettenbrücke über den Donaucanal in Wien.

Die im Jahre 1860 erbaute Kettenbrücke der Wiener Verbindungsbahn über den Donaucanal, bei welcher sich gefahrdrohende Schäden gezeigt haben, soll umgebaut und durch eine Bogenbrücke von 69 m Lichtweite ersetzt werden. Die Gesamtkosten dürften sich auf 150- bis 160000 fl. belaufen und es soll mit dem Bau der Brücke sofort begonnen werden, sodass die Pfeiler und Zubauten bereits im Juni, der Ueberbau, wenn möglich, im October d. J. fertiggestellt wird. Die Montirungsgerüste sind mit Rücksicht auf die Fortdauer einer ungehinderten Schifffahrt entworfen worden. Der bemerkenswerthe Umstand, dass eine eiserne Brücke nach kaum 24jährigem Bestande schon gänzlich abgetragen werden muss, veranlasst zu den nachstehenden weiteren Angaben. Die Verbindungsbahnbrücke ist die erste für Locomotivbetrieb erbaute Kettenbrücke, und zwar wurde dieselbe nach dem System Schnirch unter der Leitung des Erfinders mit Doppelketten, welche durch Streben versteift sind, ausgeführt, ein System, welches auch später mehrfach, z. B. bei der Aspernbrücke über den Donaucanal (für Strassenverkehr), Anwendung gefunden hat. Die Brücke ist zweigeleisig und hat zwischen den Aufhängepunkten der Ketten eine Spannweite von 83,4 m, die Entfernung der Mittellinien der beiden Kettenwände beträgt 9,8 m, der Pfeil der Kettenlinie $\frac{1}{20}$ der Spannweite. Die an den Hängestangen befestigten Querträger, auf welchen die Langschwelen des Geleises liegen, sind 0,76 m hoch und als engmaschige Gitterträger ausgeführt.

Bereits bei der im August 1860 vorgenommenen Probelastung, nach welcher die von der Staatsverwaltung erbaute Brücke von den den Betrieb führenden Directionen der Nord- und Südbahn zu übernehmen war, zeigten sich mancherlei Anstände, welche den damaligen Bau-director der Südbahn, K. v. Etzel, zu einem über den Werth der Construction für Eisenbahnbrücken sehr absprechenden Gutachten veranlasste. Abgesehen von der erheblichen Senkung, bewirkte die Befahrung der Brücke jedesmal eine heftige, wellenförmige Bewegung der Fahr-

bahn, wodurch die Langschwelen und die auf denselben befestigten Schienen scharfe Biegungen erlitten. Die Versteifung der Kette zeigte sich als unzureichend, um den Bewegungen der Fahrbahn den nöthigen Widerstand entgegenzusetzen, die Kette gerieth selbst in entsprechende Schwankungen in senkrechter Richtung, und in Folge dessen traten bedeutende Verbiegungen der Hängestäbe an beiden Enden der Brücke auf, welche nach Wegnahme der Belastung nur theilweise wieder verschwanden. Auf Grund dieser Erscheinungen hielt v. Etzel die beständige sorgfältigste Beobachtung und Unterhaltung der Brücke für dringend geboten und beantragte schliesslich, dass die Brücke nur unter der Bedingung in den Betrieb zu übernehmen wäre, dass die Staatsverwaltung die Kosten der Unterhaltung und der etwa erforderlich werdenden Wiederherstellung trüge und die Bahngesellschaften für alle Beschädigungen an den Fahrbetriebsmitteln, welche durch abnormen Zustand der Brückenfahrbahn verursacht würden, schadlos hielte, und ferner, dass die Verantwortlichkeit für alle Unfälle, deren Eintreten in nicht ferner Zukunft nur allzu wahrscheinlich wäre, der Staatsverwaltung überlassen bliebe. Mag nun auch v. Etzel, durch seine Stellung veranlasst, in dem Ausdrucke seiner Befürchtung zu weit gegangen sein, so beweist doch die gegenwärtige Sachlage, dass sein Urtheil im Grossen und Ganzen richtig gewesen. Die Schäden der Construction traten in den letzten Jahren in bedenklicher Weise zu Tage und äusserten sich, so viel wir hierüber erfahren konnten, zunächst in bedeutenden und unregelmässig auftretenden Senkungen, unverhältnissmässigen Drehungen und sonstigen Deformationen der Hängestangen, in Abschleifung der Querträger an den Hängestangen, welche beiderseits an vier Punkten erfolgt, soll als mangelhaft erkannt worden sein. Unserer Ansicht nach dürfte die zweigeleisige Anlage mit ihrer dem Charakter des Hängewerkes so wenig entsprechenden einseitigen Belastung eine der Hauptursachen der schnellen Zerstörung der Brücke gewesen sein. Bereits im vergangenen Sommer wurde dieselbe

in allen Theilen eingehend untersucht und, nachdem man sich überzeugt, dass eine blosse Wiederherstellung dem Zwecke nicht genügen würde, mit der Aufstellung des Entwurfes für eine neue Brücke begonnen. Zu der raschen Inangriffnahme des Baues mag auch die Eröffnung des Personenverkehrs auf der Verbindungsbahn, welche früher nur dem Güterverkehr diente, beigetragen haben. [Centrabld. d. Bauverw.]

Ueber den Unterbau und die Brücken der Arlbergbahn hielt Herr Inspector Huss im oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein zu Wien einen Vortrag, in welchem er u. A. mittheilte, dass zur Erleichterung der Erd- und Felsarbeiten auf der Ostrampe vier und auf der Westrampe sieben Aufzüge functionirten, welche das disponible Ausbruchmaterial an geeigneten Stellen auf dem Thalboden deponirten; einer dieser Aufzüge war mit Wasserkraft betrieben. Bei der Herstellung der Futtermauern ging man in schwierigen Fällen, ähnlich wie im Tunnel, von mehreren Angriffspunkten zugleich vor, welche in der Regel ungefähr 30 m von einander entfernt waren. Dabei mussten vielfach starke Pölzungen angewendet werden. Die einzelnen Mauerstrecken stossen, wie die Tunnelringe, ohne Verzahnung stumpf aneinander. Das überall zur Anwendung gekommene Bruchsteinmauerwerk, dessen Charakter und Herstellung näher beschrieben wird, kam auf 8 fl. 40 kr. bis 12 fl. pro Cubikmeter zu stehen. Der reichlich verbrauchte Mörtel besteht aus 1 Raumtheil Kufsteiner Cementkalk und 2 Raumtheilen reinem Sand. Hinsichtlich der eisernen Brücken theilte der Vortragende die Grundzüge der Berechnung mit dem Befügen mit, dass überall nur einfache, nirgends continuirliche Träger angewendet wurden, und ging dann auf die Beschreibung einzelner grosser Brücken ein. Von den steinernen Brücken wurde die Wäldlitobelbrücke, welche eine 50 m tiefe Schlucht mit einem Bogen von 41 m Spannweite, 1,7 m Stärke am Scheitel und 3,1 m Stärke am Kämpfer übersetzt, beschrieben. Das Gewölbe wird aus grossen, im Fugenschnitte annähernd eben bearbeiteten Steinen hergestellt; die Maximalspannung beträgt 14 kg pro Quadratcentimeter. Die Eingerüstung kostet 8 fl. 90 kr., die fertige Brücke 32 fl. pro Quadratmeter Ansichtsfläche. Das zweitgrösste Bauwerk dieser Gattung bildet die Ueberbrückung der 56 m tiefen Schlucht des Schmiedobels. Der Schluss bei allen grossen Gewölben erfolgt an drei Stellen gleichzeitig. Im Weiteren berührte der Vortragende noch in Kürze die Bauart der an einzelnen Stellen auszuführenden Schutzdächer und Gallerien, ferner der überwölbten Einschnitte, eingeleisigten Tunnels und der Aquäducte. Die durch zahlreiche ausgestellte Pläne, Wandtafeln und Photographien unterstützten Darstellungen wurden sehr beifällig aufgenommen.

Festigkeitsprüfungsanstalt. Die eidgenössische Anstalt für Prüfung der Festigkeit von Baumaterialien hatte, wie aus dem Specialberichte des schweiz. Schulrathes an das Departement des Innern hervorgeht, im Jahre 1883 für 39 Auftraggeber (14 mehr als im Vorjahr) Arbeiten auszuführen. Der wichtigste dieser Auftraggeber war die schweiz. Landesausstellung, Gruppe 18, für welche gegen 4000 Einzelversuche ausgeführt wurden, während für die 38 andern Auftraggeber 2000 Einzelversuche nothwendig wurden. Im Ganzen belief sich die Zahl der Versuche auf 6426, wovon 3718 auf hydraulische Bindemittel, 922 auf künstliche Bausteine und Thonwaren, 734 auf natürliche Bausteine, 666 auf Bauhölzer, 354 auf Eisen, Stahl und Bronze, 32 auf Triebriemen und Verschiedenes entfielen. Dieser grosse Umfang der Arbeiten erforderte ausserordentliche Anstrengungen, bestehend in der Erweiterung der Einrichtungen, Vermehrung der Apparate und Instrumente, Verstärkung des Personals etc. Dass alle Arbeiten rechtzeitig erledigt werden konnten, ist einzig der unermüdbaren Thätigkeit des Chefs dieser Anstalt, Herrn Prof. Tetmajer, zu verdanken. Zu besonders wichtigen Ergebnissen haben dessen Untersuchungen der schweiz. Bauhölzer und Cemente geführt, deren Resultate unsern Lesern durch die bezüglichen Publicationen des Herrn Prof. Tetmajer hinlänglich bekannt sind. Ebenso darf auch die Thatsache als bekannt vorausgesetzt werden, dass die Versuche des Herrn Prof. Tetmajer die Grundlage bildeten, auf welche die vom schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein und vom Verein schweiz. Cementfabricanten angenommenen Normen für die Lieferung, Prüfung, Classification und Nomenclatur hydraulischer Bindemittel aufgebaut sind. Das reichhaltige Material über die Versuche findet sich in dem Specialcatalog der Gruppe 18 der Landesausstellung, von welchem demnächst eine zweite, bedeutend erweiterte Auflage erscheinen wird. Um auch für die Zukunft eine systematische Veröffentlichung der Versuchsergebnisse, welche im Interesse aller Techniker liegt, zu ermöglichen, sind durch Herrn Prof. Tetmajer die nothwendigen Schritte gethan worden, um unter dem Titel „Mittheilungen der eidg. Anstalt für Prüfung von Baumaterialien“ die bezüglichen Arbeiten in fortlaufender Reihenfolge herauszugeben.

Reform der mechanischen Abtheilung des eidg. Polytechnikums.

Nachdem die Reorganisation der beiden Abtheilungen für Bau- und Ingenieurwesen im Sinne der von den beiden technischen Gesellschaften der Schweiz geäusserten Wünsche als durchgeführt betrachtet werden kann, soll nun die Reform der mechanisch-technischen Abtheilung in's Auge gefasst werden. Der bereits erwähnte schulrätliche Bericht spricht sich hierüber wie folgt aus: „Der Mathematik, der Maschinenlehre und dem Maschinenbau gesellt sich in dieser Abtheilung ganz besonders, aber auch in den Abtheilungen der Fachlehrer, der Chemiker und der Ingenieure, in neuester Zeit die Frage der Organisation des physikalischen Unterrichtes, namentlich in practischer Richtung (Laboratorium), bei. Wenn eine dem ersten Studium der innern Organisation zugewendete Sorge der Schulbehörde auch noch so sehr bestrebt ist, auszuscheiden und zu vermeiden, was mehr vorübergehend sein könnte und etwa in das Gebiet der Liebhabereien zu verweisen wäre, so dürfen die Schulbehörden einer, auf fester Ueberzeugung ruhenden Initiative trefflicher, auf der Höhe ihrer Aufgabe stehender Fachmänner, wie sie sich in unserer Schule zeigt, ihr Ohr und ihre kräftige Unterstützung nicht versagen. In dieser Abtheilung werden deshalb die gerechten Anforderungen der Physiker und der Maschinenbauer schwer befriedigt werden können, ohne eine Ausdehnung der Section um mindestens ein Semester. Der rühmliche Wetteifer der beiden Richtungen an der Schule (Physik und Maschinenbau) macht die richtige Ausgleichung in diesen bedeutendsten Fächern schwer. Mehrfache vorläufige und in ihren Zielen auseinander gehende Gutachten der Fachmänner lassen deshalb die diesfällige definitive Ordnung nicht über das Knie abbrechen. Der Schulrath hat der vorberatenden Lehrerconferenz, nach Prüfung ihrer vorläufigen Berichte und des Standes dieser Frage überhaupt, mehrfache Weisungen für die zu gewärtigenden definitiven Vorschläge ertheilt und erwartet erneuerte Gutachten.“

Neubau eines physikalischen Institutes für das eidg. Polytechnikum zu Zürich.

Da die oben erwähnte Reform der mechanisch-technischen Abtheilung, nach welcher alle Studirenden in den letzten Semestern ihrer Studienzeit einen Cursus im physikalischen Laboratorium zu absolviren hätten, erst nach der Schaffung der absolut nothwendigen Räumlichkeiten durchführbar wird, so befürwortet der eidg. Schulrath nachdrücklich und dringend den Neubau eines zeitgemäss ausgestatteten physikalischen Institutes, welches in gleicher Weise der physikalischen Forschung wie der Technik gewidmet sein soll. Er bezeichnet diesen Neubau geradezu als eine Lebensfrage für das eidg. Polytechnikum, die, wenn sie nicht ihre baldige Lösung-finden würde, bleibende Nachteile für die Schule im Gefolge hätte, indem die jetzigen in nothdürftiger Weise hergerichteten physikalischen Localitäten so ungenügend seien, dass jeder Beobachter sofort zugeben müsse, ein solcher Zustand könne und dürfe auf die Dauer nicht bestehen. Möge daher dem chemischen Laboratorium bald der Bau eines auf der Höhe der Wissenschaft stehenden physikalischen Institutes folgen, wodurch der angestrebten und nun bald durchgeführten Reorganisation des Polytechnikums ein würdiges Denkmal gesetzt würde.

Eidg. Polytechnikum. Aus dem Lehrkörper dieser Anstalt sind ausgeschieden: Dr. Gustav Cohn, Professor der Nationalökonomie und Statistik, welcher eine ehrenvolle Berufung an die Universität Göttingen angenommen hat, und Dr. Barbieri, Docent für Chemie und Photographie. — Prof. Dr. F. Schottky, welcher letztes Jahr vorläufig für drei Jahre zum Professor für höhere Mathematik ernannt wurde, ist nunmehr auf zehn Jahre definitiv gewählt worden. Zu Assistenten wurden gewählt: Fridolin Becker von Linthal zur Aushilfe in Geodäsie und Topographie, Dr. Leon Dufour von Lausanne für Botanik und R. Kopp von Luzern für Physik.

Diplomertheilungen am eidg. Polytechnikum in Zürich. Mit dem Schluss des Wintersemesters 1883/84 wurden auf Grund der bestanden Prüfungen an der Bauschule, Ingenieurschule, sowie an der forst- und landwirthschaftlichen Abtheilung Diplome an nachstehend in alphabetischer Reihenfolge aufgeführte Studirende ertheilt:

a) *Bauschule:* Gujer, Max, von Zürich; Römer, Wilhelm, von Biel; Stamm, Jakob, von Veltheim.

b) *Ingenieurschule:* Behrends, Robert, von Solothurn; Burgeni, Arnold, von Galatz; Capello, Carl, von Turin; Erdei, Moritz, von Baan (Ungarn); Geweke, Hermann, von Beeke b. Bückeberg; Grunelius, Moritz, von Mülhausen; Höstlich, Rudolf, von Bucarest; Johner, J. Jakob, von Münster (Elsass); Keller, Franz, von Luzern; Kern, Gaston, von Colmar; Kürsteiner, Ludwig, von Gais (Appenzell); Palamas, Niklaus, von Patras (Griechenland); Perl, Eduard, von Sz. Benedek (Ungarn); Perret, Henri, von Villars-Thiercelin (Waadt); Pets, Josef, von Budapest.

generelle Projecte von Bauten in Eisen enthalten, mit welchen vornehmlich bezweckt werden soll, der Anwendung des Eisens im Bauwesen neue Gebiete aufzuschliessen. Sie wird deshalb meistens solche Bauwerke zur Darstellung bringen, bei welchen das Eisen als Baumaterial vorherrschend verwendet wurde.

Neue Schlafwagen. Im Club österreichischer Eisenbahnbeamter theilte Regierungsrath Obermeyer mit, dass die Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb ein neues System von Schlafwagen in Vorschlag bringe, nach welchem je ein Waggon blos sieben von einander vollständig abgetrennte Schlafcoupés für je eine Person enthalten soll, während die Waggons alten Systemes für 20 Personen berechnet sind. Diese neuen Schlafwaggons werden mittelst Dampf geheizt.

Indische Eisenbahnen. Die Handelskammer von Bombay befürwortet in energischer Weise den Ausbau des indischen Eisenbahnnetzes und verlangt, dass in den nächsten zehn Jahren jährlich 3 000 — 5 000 km Stahlbahnen mit einem Aufwande von je einer halben Milliarde Franken gebaut werden sollen. Das erforderliche Capital soll in London in einem 3 1/2 procentigen Anlehen mit Zinsen-Garantie des Staates aufgenommen werden.

Zur Regelung des Arlbergverkehrs finden seit dem 27. dies von Seite der betheiligten Eisenbahnverwaltungen Conferenzen in Frankfurt a/M. statt.

Concurrenzen.

Zur Erlangung von Plänen für das zu erbauende Industrie- und Gewerbe-Museumsgebäude in St. Gallen eröffnet das dortige kaufmännische Directorium eine allgemeine Concurrenz. Verlangt werden: Grundrisse sämtlicher Stockwerke, eine Hauptansicht (Süd-façade), eine Seitenansicht (West-façade), ein Schnitt, Alles im Masstabe von 1 : 100; ferner die Einzeichnung des Baues in den den Concurrenten zur Verfügung stehenden Situationsplan im Masstabe von 1 : 200. Das Gebäude soll Raum bieten für das Industrie- und Gewerbemuseum, die Zeichnungsschule und zwei Directorwohnungen. Es soll massiv in Backstein projectirt werden, wobei im Aeussern und Innern Alles Luxuriöse und Ueberflüssige vermieden werden soll. Eine der wesentlichsten Bedingungen ist die, dass die Bausumme 350 000 Franken nicht überschreiten darf. Das Preisgericht besteht aus dem Präsidenten des kaufmännischen Directoriums, Herrn Oberst *Gonzenbach* in St. Gallen und aus den HH. Architecten *Vischer-Sarasin* in Basel, Prof. *Julius Stadler* in Zürich, Cantonsbaumeister *Gohl* in St. Gallen und Alt-Museumsdirector *H. Bendel* in Schaffhausen. Für die Prämiierung der drei besten Projecte sind 3500 Fr. ausgesetzt. Die Projecte werden öffentlich ausgestellt und die Beurtheilung derselben den Preisbewerbern mitgetheilt. Termin: 31 Mai 1884 Abends 6 Uhr. Ablieferung an Herrn Oberst *Gonzenbach* in St. Gallen, woselbst die Concurrenzbedingungen, das Bauprogramm und der Situationsplan bezogen werden können. Diese höchst interessante Concurrenz, deren Bedingungen sich streng an die vom schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein angenommenen Grundsätze hält, darf um so eher allen Fachgenossen empfohlen werden, als auch die Zusammensetzung des Preisgerichtes alle Gewähr für eine sachgemässe Beurtheilung der Projecte bietet.

Kirchenbau-Concurrenz in St. Gallen. Zu dieser in No. 2 d. B. veröffentlichten Concurrenz sind 56 Pläne eingegangen, welche gegenwärtig im Saal des dortigen Waisenhauses ausgestellt sind. Leider wird die Ausstellung schon mit heutigem Tage geschlossen. Der Bericht des Preisgerichtes ist bereits redigirt und wird demnächst zur Veröffentlichung gelangen. Den ersten Preis von 1200 Fr. erhielt das Project mit dem Motto „Ekkehard“ von Architect *Johann Vollmer* in Berlin, ein zweiter Preis wurde nicht ertheilt, dagegen wurden zwei dritte Preise von je 600 Franken ausgesetzt, wovon der eine den Plänen der Architecten *Vischer & Fueter* in Basel (Motto „Pax“) und der andere denjenigen von Architect *Paul Reber* in Basel mit dem Motto „Ad Dei Gloriam“ zufiel.

Auch hier, wie bei der letzten Tonhalle-Concurrenz in St. Gallen, ist einem *Nichtschweizer* die erste Auszeichnung zugefallen. Wenn wir auf dieses Factum aufmerksam machen, so sind wir weit davon entfernt, engherzigen Ansichten, wie sie hie und da etwa ausgesprochen werden, Ausdruck zu verleihen. Im Gegentheil glauben wir, dass das Gebiet der Concurrenzen ein durchaus cosmopolitisches sein und bleiben soll und dass Ausschliessungen von Angehörigen anderer Nationen einem schon längst überwundenen, zopfbürgerlichen Standpunkte angehören. Wenn wir aber unsererseits in der Schweiz so weitherzig sind, nicht darnach zu fragen, wess Landes Kinder die Bewerber sind, so sollte

unseres Erachtens schon das reine Rechts- und Billigkeitsgefühl einem Standpunkt der Reciprocität Geltung verschaffen, d. h. es sollte darauf Bedacht genommen werden, dass auch Schweizer von auswärtigen Concurrenzen nicht ausgeschlossen bleiben sollen. Wie oft lesen wir aber in derartigen Ausschreibungen: An dieser Concurrenz dürfen sich nur Angehörige der *deutschen, französischen, italienischen* Nation theilnehmen. Wir erlauben uns diesen Standpunkt den auswärtigen Fachzeitschriften, denen diese Zeilen etwa zu Gesicht kommen sollten, zur gefl. Berücksichtigung zu empfehlen.

Necrologie.

† **Dr. Isaac Todhunter.** In seiner Villa in Brookside bei Cambridge starb am 1. dieses Monates der durch seine zahlreichen mathematischen Schriften bekannte Dr. I. Todhunter, F. R. S. Honorary Fellow of St. John's College in Cambridge, geb. 1820. Von seinen meistens zu Unterrichtszwecken geschriebenen Werken erwähnen wir hier nur dessen Differentialrechnung und analytische Statik, die in England als ganz vortreffliche Lehrbücher gelten, während sie in Deutschland und der Schweiz viel zu wenig bekannt sind.

Literatur.

Die Bauten der Schweiz. Landesausstellung in Zürich 1883, von Ausstellungs-Architect *A. Pfister.* 26 Tafeln im Format 34/40 cm mit einer Generalansicht in Phototypie und mit Angaben über Baukosten und Dimensionen. Zürich, Verlag von Hofer & Burger. Preis der Sammlung in Cartonmappe 14 Fr.

Diese von unserem Collegen *Pfister* herausgegebene Sammlung von Plänen sämtlicher Bauten der Schweiz. Landesausstellung in grösserem Masstabe wird, wir zweifeln nicht daran, manchem unserer Fachgenossen eine willkommene Gabe und gewissermassen eine Vervollständigung der in unserer Zeitschrift veröffentlichten Darstellungen der Hauptgebäude sein. Die Ergänzung erstreckt sich namentlich auf folgende Objecte, die wir wegen des uns zugemessenen knappen Raumes nicht berücksichtigen konnten: Eingangs-Portal, Cassa- und Control-Häuschen, Pavillons für Post, Telegraph und Presse, Musik- und andere Pavillons, Gebäude für den Alpenclub, Jagd und Forstwissenschaft, Keramik-Pavillon, Conditorei *Sprüngli*, Aquarium, Bier-Keller und -Hallen, Vitrinen und Decorationen. Die Sammlung hat der Verfasser dem Präsidenten des Central-Comités, Herrn Oberst *Vögeli*, gewidmet.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Section Basel des Schweiz. Ingenieur- & Architekten-Vereins.

Im verflossenen Jahre fanden 12 Sitzungen und unter Führung von Hrn. Cantonsbaumeister *Reese* zwei gemeinschaftliche Besichtigungen der neuen Schulgebäude am Bläsiringweg (Primarschule) und an der Kanonengasse (Töcherschule) statt.

Der Vereinsvorstand wurde im Frühjahr wie folgt bestellt: Präsident: Architect *Maring*; Schreiber: Director *R. Frey*; übrige Mitglieder: Cantonsingenieur *Bringolf*, Architect *Kellerborn*, Ingenieur *Mohr S. C. B.*, Architect *Reber*, Cantonsbaumeister *Reese*.

Von Verhandlungsgegenständen sind zu erwähnen: Cantonsbaumeister *Reese*: Ueber Veranlassung, Organisation, bisherige Leistungen und Bau-Programm der vom Staat und Privaten (Münsterbauverein) gemeinschaftlich betriebenen Münsterrestauration; ferner: Ueber die Bestimmung betreffend Reinigung von Hochkaminen (gewerbliche Anlagen); Architect *Walser*: Ueber die Zahnradbahn auf den Schwabenberg bei Ofen; Architect *Vischer-Sarasin*: Ueber eine Eingabe an die national-räthliche Zolltarifcommission betreffend Verzollung von Baumaterialien; Alt-Oberingenieur *Buri*: Ueber Ungleichheit in dem Verfahren der Basler Behörde bei Ausschreibung von Bauarbeiten, ferner: Ueber Anlage und Betrieb der Glynobahn; Architect *Maring*: Ueber die Volksbad-Concurrenz und deren Ergebnisse, ferner: Ueber die von Seite des Staates projectirten grossen Neubauten, als Irrenhaus und Anatomie, beziehungsweise Umgestaltung des Zeughaus-Areales; Ingenieur *Mohr S. C. B.*, einem der von der Grossherzoglich Badischen Regierung bestellten Experten: Ueber das Eisenbahn-Unglück in Hugstetten; Adjunct *Markus*: Ueber die Verhandlungen resp. Beschlüsse der Delegierten-Versammlung (Jahresfest in Zürich); Ingenieur *Schuhmacher S. C. B.*: Ueber einige Vorrichtungen zur Sicherung des Betriebes auf der Glynobahn. —y.