

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 23

## **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>**

mässigen Betrieb einer Dampfmaschine verbunden sind, weiss Jedermann. Die oben erwähnten 40 bis 45 m<sup>3</sup> per Tag entsprechen einer Hebung von 1 l Wasser per Secunde während 12 Stunden; hiezu genügt eine 18-pferdige Dampfmaschine vollkommen. Da das gefüllte Reservoir Vorrath für 10 Tage hält, so ist es möglich, Dampfmaschine und Pumpen während mehrerer Tage einzustellen, ohne den Bahnbetrieb zu unterbrechen. Dampfmaschine und Pumpen werden von der Firma Escher Wyss & Co. in Zürich geliefert.

**Zugsgeschwindigkeit und Anzahl der Züge.** Die Zugsgeschwindigkeit hängt von dem Entscheid des eidg. Eisenbahndepartements ab. Wird eine Geschwindigkeit von 2 bis 3 m per Secunde angenommen, was einer verticalen Hebung der Wagen von 0,5 m entspricht, so könnten per Stunde 3 und per Tag 30 Züge ausgeführt werden. Es wird nun angenommen, dass die Seilbahn nur vom 1. Mai bis 1. October regelmässig betrieben werde und dass, innert dieses Zeitraumes, 110 Tage mit je 6—7 Zügen, 20 Tage mit je 15 Zügen und 20 Tage mit je 25 Zügen vorkommen, d. h. dass im Ganzen während der Saison ungefähr 1500 Züge ausgeführt werden, was einem durchschnittlichen Verkehr von 10 Zügen entsprechen würde.

**Baukosten.** Die Baukosten werden im Gesammtten auf 420 000 Fr. veranschlagt; hievon entfallen 140 000 Fr. auf den Unterbau, 135 000 Fr. auf den Oberbau, 38 000 Fr. auf mechanische Einrichtungen, 20 000 Fr. auf das Betriebsmaterial, 20 000 Fr. auf Hochbauten und 57 000 Fr. auf die Wasserversorgung.

**Betriebsrechnung.** Die Betriebsausgaben werden bei einem Maximum von 1 500 Zügen auf 10 000 Fr. und bei einem solchen von 2 000 Zügen auf 11 000 Fr. veranschlagt. Hievon entfallen 6 000 Fr. auf die Besoldung des nur während der Saison anzustellenden Personals, während die übrigen 4 000 bis 5 000 Fr. für Materialausgaben ausreichen sollen. Bei 1 500 Zügen würden die Wasserförderungskosten 4 500 Fr., (Kohle und Schmiere 3 500 Fr., Mechaniker 1 000 Fr.) oder 3 Fr. per Zug betragen. Die Gesammtausgaben per Zug, also einschliesslich derjenigen für das Personal, würden sich auf 7 Fr. bei 1 500 und auf 5½ Fr. bei 2 000 Zügen stellen.

**Verkehr und Rentabilität.** Der Verkehr wird auf 28 000 Reisende während der Saison geschätzt. Ob diese Annahme berechtigt ist, wird schwer zu sagen sein, da ein Vergleich mit den Seilbahnen am Giesbach, bei Territet und am Gütsch in mancher Hinsicht nicht zutreffend sein wird. Da der Preis des Bilettes für die Hin- und Rückfahrt auf 1 Fr. 50 Ct. angenommen wird, so ergäbe sich bei obiger Verkehrsquantität eine Betriebseinnahme von 42 000 Fr., zu welcher noch 1 000 Fr. für Gepäckentnahmen und Verschiedenes hinzuzurechnen wären, so dass sich die Gesamteinnahme auf 43 000 Fr. erheben würde.

Hievon sind abzurechnen:

Die Betriebsausgaben mit	10 000 Fr.	
Allgemeine Ausgaben „	2 000 „	
Einlage in den Erneuerungsfonds	4 000 „	16 000 „
somit ergäbe sich ein Einnahmenüberschuss von 27 000 Fr.		
der eine Verzinsung des Actien Capitals von 450 000 Fr. zu 6% zulassen würde.		

Wir fügen noch bei, dass sämtliche Pläne, Zeichnungen und Berechnungen von Herrn Oberingenieur Niclaus Riggenbach in Olten genau geprüft und als vollständig fachgemäss und richtig befunden worden sind. Die Betriebsrechnung findet Herr Riggenbach so bescheiden gehalten, dass nach den bisherigen Resultaten der Seilbahnen in der Schweiz auf ein noch günstigeres Ergebniss gerechnet werden dürfe.

### Miscellanea.

**Drahtseilbahn auf den Gurten bei Bern.** Zu Händen einer zu bildenden Actiengesellschaft sucht die aus den Herren *Pümpin, Herzog*

& Co. in Bern bestehende bernische Baugesellschaft für Specialbahnen die Concession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Gross-Wabern bei Bern auf die Anhöhe des Gurten nach. Dieselbe soll der leichtern Ersteigung der schon jetzt vielbesuchten, eine grossartige Rundschau bietenden Gurtenhöhe dienen, diesen beliebten Aussichtspunkt den Stadtbewohnern zugänglicher machen und auf den Fremdenverkehr in Bern belebend einwirken. Die 1,06 km lange Bahn würde am Fusse des Gurten bei Gross-Wabern beginnen und in ziemlich genau nordsüdlicher Richtung über den Grünboden und durch den Gurtenwald gegen die Gurtenhöhe zu verlaufen. Stationen sind bloss an den beiden Endpunkten vorgesehen. Die Niveaudifferenz derselben beträgt 270 m. — Die Bahn soll nach dem schon bei verschiedenen andern Bahnunternehmungen zur Anwendung gebrachten Drahtseilsystem mit Verwendung von Wassergewicht als bewegender Kraft erstellt werden. Das erforderliche Betriebswasser soll mittelst Wasser- oder Dampfkraft auf die Höhe der obern Station gepumpt und dort in einem grösseren Reservoir gefasst werden. — Als Steigung der Bahn sind durchschnittlich 25½%, im Maximum 30% vorgesehen. Die Spurweite soll 1 m betragen, und der Oberbau in der Art der Marzilibahn mit drei Schienen, welche zwei Geleise bilden und mit zwei Zahnstangen erstellt werden. In der Mitte würde eine Ausweichvorrichtung angebracht; die Curvenradien an dieser Kreuzungsstelle sollen 200 m betragen. In der Concessionsconferenz erklärten die Petenten, dass möglicherweise auch zwei Geleise mit vier Schienen erstellt werden, was dann eine besondere Ausweichvorrichtung unnöthig machen würde.

Die Gesamtkosten werden auf höchstens 500 000 Fr. veranschlagt, nämlich:

1) Allgemeine und Capitalbeschaffungskosten . . . . .	20 000 Fr.
2) Projectverfassung und Bauleitung . . . . .	10 000 „
3) Landerwerb . . . . .	55 000 „
4) Unterbau . . . . .	150 000 „
5) Oberbau . . . . .	95 000 „
6) Hochbau und Anlagen . . . . .	55 000 „
7) Mechanische Einrichtungen . . . . .	70 000 „
8) Rollmaterial . . . . .	20 000 „
9) Unvorhergesehenes und Verschiedenes . . . . .	20 000 „
Total	495 000 Fr.

Im Hinblick auf die Betriebsergebnisse anderer Seilbahnen (Territet-Glion, Giessbach, Marzili-Bern) glauben die Petenten auf eine Rendite der Gurtenbahn mit Sicherheit rechnen zu können.

Mit Botschaft vom 24. November a. c. beantragt der Bundesrath der demnächst zusammentretenden Bundesversammlung die Ertheilung der Concession unter den in neuerer Zeit für ähnliche Unternehmungen gestellten Bedingungen von welchen wir folgende erwähnen: Concessionsdauer: 80 Jahre; Sitz der Gesellschaft: Bern; Frist für Finanzausweis und technische Vorlagen: 12 Monate nach der Concessionsertheilung; Beginn der Arbeiten: 6 Monate nach der Plangenehmigung; Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn: 2 Jahre nach der Plangenehmigung. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Touristensaison beschränken. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt. Taxen: Bergfahrt Fr. 1,50; Thalfahrt Fr. 0,75; Hin- und Rückfahrt Fr. 2,00 mit Rabatt von 30 bis 50% für Abonnements- und Gesellschaftsbillete. Gepäck: 20 Cts. per Collo bis zu 10 kg mit Zuschlag von 2 Cts. für jedes kg mehr; Güter: 1 Ct. per kg. Das Rückkaufsrecht beginnt mit 1. Mai 1903. — Wenn der Reinertrag drei Jahre nacheinander 8% übersteigt, so ist das Maximum der Transporttaxen entsprechend herabzusetzen. Die Gesellschaft hat für Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen.

### Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des San Salvatore.

Mit Eingabe vom 10. August a. c. an den schweizerischen Bundesrath stellt Herr Dr. *Antonio Battaglioni* in Lugano, Namens einer zu gründenden Actiengesellschaft, das Gesuch um Concessionsertheilung für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des südlich davon gelegenen, 909 m (über Meer) hohen San Salvatore. Der Concessionspetent bezweckt durch Erstellung dieser Bahn zum Besuche des schon jetzt vielbestiegenen, nach allen Richtungen eine prachtvoll Fernsicht bietenden, in nächster Nähe Luganos gelegenen Aussichtspunktes des S. Salvatore zu veranlassen und damit für den Fremdenzugang einen neuen Anziehungspunkt zu schaffen, wodurch der ganzen Gegend ein bedeutender materieller Vortheil zugewendet würde. Petent führt weiter aus, dass die projectirte Bahn keine bevölkerten Ortschaften berühre und daher nicht sowol zur Bedienung des allgemeinen Verkehrs, als vielmehr ausschliesslich zur Beförderung von Fremden oder

Touristen überhaupt bestimmt sei, welche in der Nähe von Lugano ein herrliches Panorama geniessen wollen. Die Bahn soll in dem nahe bei Lugano am See gelegenen Paradiso ihren Ausgangspunkt haben, bis oberhalb dieser Ortschaft Culturland durchschneiden, von da durch Gehölz und unbebautes Land bis zum Gipfel sich hinziehen. Sie kreuzt das Tracé der Gotthardbahn an einem hiezu günstigen Punkte, nämlich bei dem Einschnitt von Paradiso, den sie mittelst einer Brücke überschreitet. In gleicher Weise wird auch die höher liegende Verbindungsstrasse überschritten. Beide Brücken sollen in mehr als genügender Höhe über der Fahrbahn der Gotthardbahn und der Strasse erstellt werden, um deren Verkehr nicht zu beeinträchtigen. Andere Kunstbauten von Bedeutung sind mit Rücksicht auf den gleichmässigen, keine namhaften Terrainhindernisse aufweisenden Abhang nicht vorgesehen. — Die Bahn wird eine Länge von ungefähr 3866 m erhalten. Die zu überwindende Niveaudifferenz beträgt circa 600 m. Es sind Stationen nur an den Endpunkten in Aussicht genommen; dagegen können in den definitiven Plänen noch Haltstellen vorgesehen werden, insbesondere an einer Stelle, um dem Touristen den Besuch der auf der Südseite gelegenen interessanten Punkte, wie Carona, Zorello, zu ermöglichen. — Die Anlage und der Betrieb der Bahn soll nach dem bei der Rigibahn angewendeten und in Bezug auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit die grössten Garantien bietenden Zahnstangensystem erfolgen, und zwar in dem Sinne, dass die Rigibahn nicht bloss was die Anlage als Bergbahn im Allgemeinen betrifft, sondern auch in Bezug auf die Details, wie Steigungen, Curvenradien, Betriebsmaterial und Betriebssystem, als Vorbild dienen soll. Auf der ganzen Strecke ist nur eine grössere, halbkreisförmige Curve vorgesehen. Für diese wie die andern, unbedeutenderen Curven soll kein geringerer Radius als 180 m zur Anwendung kommen. Auch ist an Stelle dieser halbkreisförmigen Curve für das definitive Project eventuell ein Zurückgehen (schleifenförmige Curve) vorgesehen, was dann noch eine Verringerung der Steigerung ermöglichen würde. — Die Maximalsteigung würde 27,77%, die mittlere 15,3% betragen. Der Oberbau soll eine Breite erhalten von 4,20 m, die Abzugsgraben inbegriffen. — Die Gesamtanlagekosten werden auf 570 300 Fr. veranschlagt.

Die Betriebskosten werden jährlich zu . . . . .	53 310 Fr.
Die Kosten der Verzinsung des Anlagecapitals zu 5% mit . . . . .	28 515 „
zusammen zu	81 825 Fr.

berechnet, zu deren Deckung auf der Personenbeförderung eine Einnahme von . . . . .	80 000 Fr.
und auf Gepäck und Gütern von . . . . .	1 825 „
zusammen	81 825 Fr.

erzielt werden muss. Der Concessionspetent glaubt auf eine solche Einnahme rechnen zu dürfen, indem er annimmt, dass von 35 000 bis 40 000 jährlich Lugano besuchenden Fremden im Mittel circa 16 000 die Bahn benutzen werden, was bei der Taxe von 5 Fr. für Hin- und Rückfahrt den Betrag von 80 000 Fr. ergeben würde.

Mit Rücksicht auf dieses Gesuch, beantragt der Bundesrath mit Botschaft vom 24. November a. c. der Bundesversammlung die Genehmigung desselben unter ähnlichen Bedingungen wie für die Drahtseilbahn auf den Gurten. Abweichend hievon sind bloss folgende: Frist für Finanzausweis und technische Vorlagen: 24 Monate nach der Concessionsertheilung; Taxen: Bergfahrt 3 Fr., Thalfahrt 2 Fr. Verpflichtung zur Ausgabe von Abonnementsbilletten. Handgepäck bis zu 5 kg ist frei; für das übrige Gepäck bis zu 10 kg 25 Cts. pro Collo mit Zuschlag von 2,5 Cts. für jedes kg mehr. Güter 30 Cts. bis auf 20 kg mit Zuschlag von 15 Cts. für je 10 kg mehr. Das Rückkaufsrecht beginnt 25 Jahre nach Inbetriebsetzung der Bahn. — Sitz der Gesellschaft ist Lugano. —

Wir glauben, dass sich Herr Dr. Battaglini einer argen Selbsttäuschung hingibt, wenn er annimmt, dass die 3,8 kg l ange Zahnradbahn zu 570 000 Fr. oder zu 150 000 Fr. per km hergestellt werden könne. Wenn wir ähnliche schweizerische Bahnen in Vergleich ziehen, so kommen wir auf viel höhere Beträge. Laut unserer letzten Nummer betragen die Gesamt-Anlagekosten der Rorschach-Heiden-Bahn 377 276 Fr., der Rigibahn 387 413 Fr. und der Arth-Rigi-Bahn sogar 486 213 Fr. per kg, also mehrmals das Doppelte und Dreifache der veranschlagten Herstellungskosten.

**Fristverlängerung für den Simplon-Uebergang.** Mit Eingabe an den Bundesrath vom 28./30. März 1885 sucht der Verwaltungsrath der westschweizerischen Bahnen und des Simplon neuerdings um Verlängerung der schon mehrfach, letztmals am 18. December 1883, erstreckten Frist zum Beginn der Bauarbeiten für den Simplonübergang nach. — Zur Begründung verweist der Gesuchsteller zunächst auf die Gründe,

welche zur Bewilligung der frühern Fristverlängerungen geführt haben und in den bezüglichen Botschaften des Bundesrathes, namentlich derjenigen vom 27. Mai 1880 des Nähern ausgeführt sind. Weiter wird geltend gemacht, dass seit der letzten Fristverlängerung unausgesetzt auf die Verwirklichung des Projectes hingearbeitet worden sei und die bedeutenden Vorarbeiten für den Durchstich nach verschiedenen Richtungen Ergänzungen erfahren haben. Die französische Regierung habe vom Gesichtspunkt der Handelsinteressen aus die Frage eines neuen Alpendurchstichs zum Gegenstand von Studien gemacht, während die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft bezügliche technische Erhebungen veranlasst habe. Auch habe das Bestreben, die interessirten Finanzkreise in engere Verbindung zu bringen, zu der Gründung der neuen schweizerischen Eisenbahnbank in Genf geführt, welche den Simplondurchstich als einen ihrer hauptsächlichsten Zielpunkte bezeichnet habe. Sodann habe die Gesellschaft der Schweiz Westbahnen und des Simplons in Nachachtung ihrer concessionsmässigen Verpflichtungen die Linie Bouveret-St-Gingolph erstellt, um die Verbindung der Walliserlinie mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf dem linken Ufer des Genfersees zu ermöglichen. Die Gesuchstellerin glaubt daher ihrerseits nichts versäumt zu haben, um dem längst angestrebten Ziele näher zu kommen. Indessen zwingen sie die vielfachen Unterhandlungen und die nothwendig damit verbundenen Schwierigkeiten und Zögerungen, um eine nochmalige Fristverlängerung einzukommen, und zwar wieder um zwei Jahre, d. h. bis zum 31. December 1887. Nachdem der grosse Rath des Cantons Wallis sich in seiner Sitzung vom 10. Novembers a. c. für die Bewilligung einer ferneren zweijährigen Frist zum Beginn der Arbeiten für den Simplondurchstich ausgesprochen, beantragt nun auch der Bundesrath mit seiner Botschaft vom 24. November der dieser Tage zusammen tretenden Bundesversammlung die Erstreckung der Baufrist auf den 31. December 1887. Diese Fristverlängerung geschieht in der Meinung, dass, wenn die genannten Arbeiten nicht vor diesem Termin begonnen werden, der Bund und eventuell der Canton Wallis das Recht hat, sich wieder in den Besitz der Eisenbahn der Ligne d'Italie zu setzen, wobei der Gesellschaft der ursprüngliche Ankaufspreis, gemäss der Steigerung, und alle für Bauten, Betriebsmaterial und Zugehörigen gemachten Ausgaben sammt Zinsen zu 5%, jedoch unter Abzug der den Actionären bezahlten Zinsen und Dividenden, zu vergüten wären.

**Betrieb der Eisenbahn im Neuenburger-Jura.** Am 10. October dieses Jahres hat sich in Neuenburg eine Gesellschaft, mit einem Actien-capital von Fr. 250,000, unter dem Namen Société d'exploitation du chemin de fer du Jura Neuchâtelois, und mit dem Zweck constituirt, den Betrieb der Eisenbahn zu übernehmen, welche der Canton Neuenburg durch Vertrag vom 25. Mai 1885 von der Gesellschaft der Berner Jurabahnen erworben hat, und welche die Linie von Neuenburg nach Convers, Chaux-de-fonds, Locle und Col des Roches (Landesgrenze) in sich begreift. Der Vertrag, durch welchen die Regierung des Cantons Neuenburg den Betrieb dieser Eisenbahn der genannten Gesellschaft übergibt, datirt vom 16. October 1885 und ist vom Grossen Rathe des Cantons am 26. October und am 19. October von der Generalversammlung der Actionäre der Betriebsgesellschaft genehmigt worden. Der Bundesrath beantragt nun mit Botschaft vom 24. November unter dem Vorbehalt aller dem Canton Neuenburg gesetzlich und concessionsgemäss obliegender Verpflichtungen dem eingegangenen Betriebsvertrag die Genehmigung zu ertheilen.

**L'ancien chemin de fer du Jura Industriel, cause de tant de ruines et de dissentiments, vient d'être racheté par l'état de Neuchâtel qui a à pourvoir à son exploitation dès le 1<sup>er</sup> Janvier prochain. Il était difficile de remettre cette exploitation à l'une des deux compagnies voisines, celles du J. B. L. et de la S. O. S. C'est à la première de ces compagnies qu'appartenait la ligne au moment du rachat, ce ne pouvait donc guère être le cas de lui en remettre l'exploitation d'autant plus que ce rachat était dû en bonne partie à la manière peu conforme aux intérêts du pays dont la ligne était exploitée. C'est ainsi du moins que l'ont envisagé en majorité les électeurs neuchâtelois qui ont eu à se prononcer sur la question. — Remettre cette exploitation à la compagnie S. O. S. ne paraissait pas non plus possible, celle-ci ne jouit pas d'une grande popularité auprès des habitants de nos montagnes. — Il ne restait place qu'à une compagnie indiquée, c'elle-ci s'est formée sous le nom de compagnie d'exploitation du Jura neuchâtelois. En dehors de toute autre préoccupation et sans se faire d'illusion sur les difficultés de l'exploitation d'une ligne de 40 km enserrée entre trois puissantes compagnies elle cherchera à répondre dans les meilleures conditions possibles aux exigences du trafic et des populations. Il sera intéressant de voir dans quelle mesure elle pourra atteindre son but et quel en**

sera le résultat financier, c'est une tentative qui a de l'importance pour la Suisse entière. — L'état de Neuchâtel nomme 4 délégués dans le conseil d'administration, les 3 municipalités de Neuchâtel, Chaux-de-fonds et le Locle en nomment de même chacune un; les 8 administrateurs formant avec ceux-ci le nombre statutaire de 15 sont nommés par les actionnaires; nous y voyons figurer deux techniciens, MM. Perrenoud-Hayes, ingénieur, et Alfred Rychner, architecte. La direction est confiée à M. Nelson-Convert, ingénieur; M. P. L. Jacottet, ingénieur également, est appelé provisoirement au secrétariat de la direction. Le service de la traction a été confié par la nouvelle compagnie à celle de la S. O. S.

—β—

**Constructions publiques et privées à Neuchâtel.** Il n'est bruit à Neuchâtel en ce moment que des projets formés par une compagnie de Manchester tendant à ériger une trentaine de villas à l'usage de familles anglaises désireuses de faire des séjours prolongés en Suisse; un casino ou clubhouse serait construit en ville même et servirait de point de ralliement aux habitants anglais dont les villas seraient disséminées de droite et de gauche. L'affaire paraît sérieuse, un agent de la compagnie visite en ce moment des emplacements disponibles en attendant l'arrivée prochaine des ingénieurs chargés d'en arrêter le choix définitif. — Notre ville devrait cet honneur à sa position agréable, sa grande tranquillité et ses bonnes écoles. Nous serons fixés sous peu et tout en se gardant d'illusions exagérées espérons que le projet aboutira, à la plus grande joie des Neuchâtelois, aussi bien des constructeurs que des autres habitants de la ville. — Ajoutons que cette compagnie anglaise ne formule aucune demande de subsides, indemnités ou autres, il est vrai d'un autre côté qu'elle n'offre la construction d'aucun pont Kirchenfeld. — La construction est du reste très ralentie à Neuchâtel, la panique qui s'est répandue dans le temps parmi les propriétaires se maintient toujours quoi qu'elle ne se justifie guère — ce qui est le propre des paniques — et les logements sont à des prix peu en rapport avec les exigences des locataires, toujours croissantes, et le prix de la construction qui n'a pas subi une marche descendante égale à celle du prix des loyers. — Le nouveau musée de peinture est achevé et installé, le nouveau bâtiment académique va l'être prochainement. Ce sont là les deux principales constructions érigées à Neuchâtel depuis longtemps, il n'a pu être obtenu ni pour l'un ni pour l'autre que les plans en fussent mis au concours!

—β—

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

### Vereinsnachrichten.

#### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

II. Sitzung bei Webern, den 27. November 1885.

Eröffnung der Sitzung durch den Präsidenten. Aufgenommen in den Verein wird Herr Ingenieur *Hiltmann*, neu angemeldet Herr Architect Lindt.

Als erstes Tractandum folgt der Bericht der Commission, welche eingesetzt worden war, um die Frage für bessere Einrichtungen der Zugänglichkeit der abonnierten technischen Zeitschriften des Vereins zu untersuchen. Mitglieder derselben sind die Herren Ingenieure *Bieri*, *König*

und *Wys*. Die endgültige Beschlussfassung wurde verschoben und die Commission unter Verdankung der bisherigen Bemühungen eingeladen, die Angelegenheit weiter zu verfolgen und später Anträge zu bringen.

Als II. Tractandum folgt die Besprechung der Frage der Entfernung des Käfichthurms, welche von den Quartierleuten angeregt worden war, von welchen bereits eine diessbezügliche Eingabe an die Staatsbehörde eingereicht worden ist. Der Präsident zeigt an, dass von mehreren Seiten im Verein der Wunsch geäußert wurde, es möchte die Frage in unserem Kreise behandelt werden. Er glaubt der Wunsch sei berechtigt, indem der Verein Elemente besitze, die Fragen von baulichen Veränderungen unserer Stadt mit Sachkenntnis nach verschiedenen Richtungen zu beurtheilen in der Lage seien. Er gibt einen kurzen historischen Rückblick über den Käfichthurm, und erwähnt, dass jetzt, wo in der ganzen gebildeten Welt die Tendenz immer mehr hervortrete, die Kunstwerke unserer Voreltern in Ehren zu halten und besonders unter den Architekten den Ruf für Erhaltung der Baudenkmäler immer lauter werde, es angezeigt sei genau zu erwägen, ob der Nutzen, der aus der Entfernung erwachse, im Verhältniss stehe mit der Einbusse eines der wenigen alten Baudenkmäler, das über 600 Jahre die guten und bösen Tage unserer Vaterstadt gesehen habe und das der äussern Erscheinung seiner Umgebung einen eigenen Character gibt.

Herr Regierungsrath Rohr ergreift hierauf das Wort und erklärt vor Allem, dass die Frage des Käfichthurms keine brennende sei, indem der Staat vor der Hand denselben noch als Strafgefängnis nothwendig habe. Er begreift die Idee, dass sich der Ingenieur- und Architektenverein mit den Fragen der baulichen Entwicklung der Stadt befasse, und wünscht, es möchten mit obigem Tractandum gleichzeitig noch weitere Fragen dieser Art in den Bereich der Verhandlungen gezogen werden. Er anbietet sich einen diesbezüglichen Bericht in der nächsten Sitzung zu bringen.

Das Anerbieten wird vom Präsidium bestens verdankt. Die folgende Discussion gibt zu erkennen, dass der Vorschlag des Herrn Regierungsrath Rohr Anklang findet. Das nähere Eingehen auf die Frage des Käfichthurms wird daher verschoben, und beschlossen nach Anhörung des angekündigten Vortrags eine Commission niederzusetzen die untersuchen soll, in welcher Weise sich der Verein bei den Fragen der baulichen Entwicklung betheiligen könnte und hierüber Vorschläge zu bringen.

L.

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Gesucht: Ein Maschineningenieur in eine Werkzeugmaschinenfabrik in Oberitalien. Kenntniss der französischen Sprache erforderlich, wo möglich auch der italienischen. (430)

Gesucht: In eine Maschinenfabrik ein Techniker, der mit dem Bau von Gas- und Dampfmaschinen etwas vertraut ist. (431)

Gesucht: Ein jüngerer Ingenieur mit einiger Praxis auf das Bureau einer Wasserversorgung. (432)

Auskunft ertheilt

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

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Behörde	Ort	Gegenstand
8. December	Eidg. Departement des Innern	Bern	Maurer-, Zimmer- und Schmidarbeiten im Betrage von 172 500 Fr. sowie Lieferung des Hartsteinsockels, der Steinhauerarbeit in Sandstein, der Treppentritte und Ruhplatten, eisernen Unterzüge, Balkenlager und Säulen im Betrage von 101 500 Fr. für das eidg. Postgebäude in St. Gallen.
10. December	Jb. Bärtschi	Lützelflüh (Ct. Bern)	Ausführung einer Kirchenguhr mit Viertelstundenschlag.
13. December	Jos. Erne, Maurermeister	Leibstadt (Ct. Aargau)	Bauarbeiten an einem Neubau in Felsenau.
15. December	J. Kunkler, Architect, Sohn	St. Gallen	Die Erd-, Zimmermanns-, Schindeldecker- und Schmiedearbeiten zu den Festbauten des eidg. Sängerstes.
15. December	Die erweiterte Kirchenpflege	Seen	Maurer-, Steinhauer-, Gypser-, Zimmermanns-, Schreiner-, Schlosser- und Glaserarbeit der dortigen Kirche.
17. December	Directorium der S. C. B.	Basel	Die Gypser-, Schreiner- und Malerarbeiten zum neuen Aufnahmegebäude im Bahnhof Neu-Solothurn.
20. December	Emil Wild, Architect	St. Gallen	Lieferung und fertige Erstellung einer Wendeltreppe von ca. 100 Stufen und einem Durchmesser von 2,25 m für den Neubau des Industrie- und Gewerbe-Museums in St. Gallen.
20. December	Emil Wild, Architect	St. Gallen	Lieferung und fertige Erstellung eines mit mechanischem Antrieb versehenen Lifts für den Neubau des Industrie- und Gewerbe-Museums.
20. December	Albert Mooser, Schulpfleger	Altstätten (Ct. St. Gallen)	Schreiner- und Glaserarbeit zum neuen Schulhausbau im Betrage von 14 000 Fr.