

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 7/8 (1886)
Heft: 14

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>

Die Bestrebungen der Sprachreiner sind auf einem durch die lobenswerthe Erstarkung des deutschen Nationalismus befruchteten Boden aufgewachsen. Sie sind aber durchaus kein nothwendiger Factor für das materielle oder geistige Wohl des Vaterlandes. Zudem ist der Zeitpunkt, wo die deutsche Industrie ihre Absatzgebiete mit Erfolg auf dem Weltmarkt ausdehnt, schlecht gewählt, um technische Ausdrücke, die überall verstanden werden konnten, zu verdeutschen.

Als Grund für die Verdeutschung wird der *Wolklang* angeführt. Nun ist es doch eine ausgemachte Thatsache, dass die romanischen Sprachen, zu denen jene Ausdrücke gehören, wolklingender sind als die deutsche, und nur ein barbarisches Ohr kann in den Verdeutschungen, die in Nr. 10 der „Schweiz. Bauzeitung“ als Beispiele angeführt sind, einen Gewinn an Wolklang finden.

Aber man meint wol nicht speziell den *Wolklang*, sondern die innere *Harmonie* der Sprache, welche besser werden soll. Hier muss man zugeben, dass die Fremdwörter dem einheitlichen, nationalen Laute einer Sprache Eintrag thun; aber wir schätzen den Werth einer sprachlichen Absonderung nicht höher, als den eines eigenen Münzsystems.

Die ideale Verbesserung des einheitlichen Lautes wird schon aufgewogen durch die Verschlechterung des *Klanges*, welche uns die Verdeutschung bringt.

Schliesslich ist hervorzuheben, dass die Sprachreiner oft mit den *Begriffen* umgehen, als wären sie Nebensache. Wenn für ein Fremdwort ein *neues* deutsches Wort gemacht wird — wie Spitzkant für Pyramide —, so lässt sich der Begriff schon gut übertragen; wenn aber ein *vorhandenes* deutsches Wort herbeigezogen wird, so ist dies meist nicht möglich, ohne es seinem Begriffe zu entfremden. Wer „reizvoll“ für „interessant“, „Bauweise“ für „Baustil“, „Zeichen“ für „Signal“ sagt, begeht diesen Fehler. Wenn der Begriff des deutschen Wortes in den des Fremdwortes übergehen soll, so ist das Resultat eine Verminderung der Begriffe.

Die Sprachreiner sollten sich doch den Fehler am allerwenigsten zu Schulden kommen lassen, dass sie die *deutsche* Sprache *ärmer* machen.

Neustadt (Schwarzwald), 19. September 1886.

A. T.

Miscellanea.

Musterlager von Bauartikeln. Am 27. dies wurde im Hause des Herrn Architect Ernst (Rämistrasse 33) zu Zürich das erste schweizerische Musterlager von Bauartikeln in feierlicher Weise eröffnet. Das Unternehmen, welches seine Eäntstehung Herrn Architect Ernst verdankt, verfolgt den Zweck durch eine permanente Ausstellung der neuesten concurrenzfähigsten Artikel aus dem Gebiete des Bauwesens den Consumenten mit dem Producenten in Verbindung zu bringen und so dem ersteren zu ermöglichen, rasch und ohne grosse Mühe diejenigen Gegenstände und deren Preis kennen zu lernen, die er zu verwenden hat. Es soll somit diese Ausstellung in gewisser Beziehung als eine Ergänzung der Gewerbemuseen betrachtet werden können. Die Ausstellungsräume umfassen in drei Geschossen mit einer Frontlänge von 27 m eine Bodenfläche von 500 m². Die Anordnung ist übersichtlich und geschmackvoll; sie bietet Raum für etwa 140 Aussteller. Bis dahin ist die Ausstellung von 60 baugewerblichen Firmen besichtigt. Mit der Ausstellung ist ein monatlich zweimal erscheinendes Offertenblatt, das gratis versendet wird, verbunden.

Excursion nach der Pilatusbahn. Zur Besichtigung der bis jetzt fertig gestellten ungefähr 350 m langen Probestrecke der Pilatusbahn machte die Zürcher Section gemeinsam mit der Section Waldstätte des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins am 26. vergangenen Monats eine Excursion nach Alpnach-Stad, die von 66 Theilnehmern besucht war. Die Pilatusbahn wird von unten nach oben hin gebaut und die jeweiligen fertig gestellte Strecke zur Hinaufschaffung des für die Fortsetzung nothwendigen Baumaterials betrieben. Für die Bauzeit ist die den Lesern dieser Zeitschrift bekannte Locomotive, welche zugleich als Wagen dient, derart abgeändert worden, dass an Stelle des Personenwagens vorläufig ein offener Güterwagen (Brückenwagen) functionirt. Auf diese Weise gestaltet sich die Bauperiode zugleich zur ausgiebigen Vorprobe für den Betrieb und es ist dadurch die beste Gelegenheit geboten, das, von den zur Zeit bestehenden Zahnradbahnen wesentlich abweichende System nach allen Richtungen kennen zu lernen. Die nach Alpnach-Stad gereisten Theilnehmer an dem Ausflug hatten somit die seltene Gelegenheit, gleichzeitig mit den Anfängen des kühnen Baues auch den Betrieb einer kurzen Strecke zu sehen und sich ein Urtheil hierüber bilden zu können.

Was den Bau anbetrifft, so fand die vortreffliche Ausführung des steinernen Unterbaues und die innige Verbindung desselben mit dem soliden, eisernen Oberbau allseitiges Lob, wie dies auch bei der anerkannten Tüchtigkeit der Unternehmer nicht anders zu erwarten war, und hinsichtlich des Betriebes konnte ersehen werden, dass die Auf- und Abwärtsbewegung des Locomotiv-Wagens auf der 370 und 272 ‰ steilen Rampe mit Sicherheit und Präcision vor sich geht. Die Besichtigung der Bahn wurde an Ort und Stelle durch einen kurzen Vortrag von Herrn Oberst Eduard Locher, Theilhaber der Unternehmer-Firma Locher & Co. in Zürich, unterstützt. Den gemüthlichen Theil des vom schönsten Wetter begünstigten Ausfluges bildeten ein gemeinsames Mittagmahl im Hotel Pilatus zu Alpnach-Stad und Abends, nach der Rückfahrt nach Luzern, ein Abendschoppen auf dem wundervoll gelegenen Gütsch, bei welchem Anlass die Section der Waldstätte die Collegen aus Zürich mit der liebenswertesten Gastfreundschaft empfing. Erfüllt von dem vielen Interessanten, das der Tag gebracht und begeistert über den freundlichen Empfang, mussten die Zürcher — leider nur allzufrüh — von dem im schönsten electrischen Lichte strahlenden Gütsch und den werthen Collegen in Luzern Abschied nehmen.

Eisenbahnbauten in Kleinasien. Endlich scheint der längst gehegte Plan, Kleinasien mit einem umfassenden Eisenbahnnetz zu überziehen, seiner Verwirklichung entgegenzugehen. Die „Neue freie Presse“ erzählt nämlich aus Constantinopel, dass der Sultan einen Irade unterzeichnet habe, laut welchem die von Oberingenieur W. Pressel in den Jahren 1872—1874 ausgearbeiteten generellen Pläne für ein kleinasiatisches Eisenbahnnetz zur Ausführung gelangen sollen. Die Linien, deren Herstellung vorläufig in Aussicht genommen wird, haben eine Gesamtlänge von etwa 4500 km. Die Hauptlinie schliesst an die bereits bestehende Strecke: Scutari-Ismid an (welche mit Ausnahme zweier kurzen Linien von Smyrna in das Innere des Landes, die einzige kleinasiatische Eisenbahn ist) und zieht über Angora und Diarbekr quer durch das Land, um von da süd-östlich bis Bagdad geführt zu werden. An diese Hauptlinie schliessen sich mehrere Zweiglinien an, nämlich eine solche von Ismid nach Brussa und Mudania am Marmara-Meer, zwei Verbindungen mit dem Schwarzen Meer, die eine nach Bender Eregli, die andere nach Samsun und endlich eine Abzweigung nach dem Mittelländischen (Syrischen) Meer bei Bajas, Iskanderun bis nach Antakio, dem alten Antiochia. Oberingenieur Pressel hat sich zur Leitung des Baues angeboten und hat auch Vorschläge zur Beschaffung des Baukapitals gemacht, die vom Sultan gebilligt worden seien. Nach Pressels Vorlagen belaufen sich die Baukosten des gesammten, schmalspurig auszuführenden Netzes auf rund 600 Millionen Franken oder auf 133 000 Fr. per km. Die türkische Regierung räumt der zu bildenden Bau- und Betriebsgesellschaft wesentliche Begünstigungen und materielle Vortheile ein, knüpft aber an die Concessionirung die Bedingung, dass in der zukünftigen Verwaltung die europäischen Staaten gleichmässig vertreten seien. Da durch die Verwirklichung des Projects der Ueberlandweg nach Indien um 6 Tage abgekürzt würde, so gewinnt dasselbe hiedurch eine internationale Bedeutung.

Bündnerische Eisenbahnen. Die zur Concessionsertheilung und zum Bau nothwendigen Vorarbeiten für die Eisenbahnlinie Landquart-Davos sind an die HH. Philipp Holzmann & Cie. und Ingenieur J. Mast in Zürich vergeben worden. Im Prättigau ist bereits ein ganzer Stab von Ingenieuren mit den Aufnahmen zur Tracirung dieser Schmalspurbahn beschäftigt. Dieselbe wird wahrscheinlich Meterspurweite und, da das Rollmaterial mit Klose'schen Lenkachsen versehen werden soll, sehr starke Curven erhalten. Für einzelne Strecken mit starken Steigungen ist Zahnstangenbetrieb vorgesehen.

Concurrenzen.

Neue Stempelzeichnung für das Fünf Frankenstück. Für die vom eidgenössischen Finanzdepartement erlassene, in Nr. 1. d. B. veröffentlichte Preisbewerbung zur Erlangung von Stempelzeichnungen für das schweiz. silberne Fünf Frankenstück ist das Preisgericht durch den Bundesrath aus den HH. Th. de Saussure in Genthod bei Genf, Nationalrath Vögelin in Zürich, Kunstmaler Stückelberg in Basel, Heraldiker Bühler und Münzdirector Platel in Bern bestellt worden.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.