

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 9/10 (1887)  
**Heft:** 12

## **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:** 14.03.2025

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

Gegenstand:	1882	1883	1884	1885	1886	Total
Künstl. u. nat. Bausteine	2	1612	117	460	86	2277
Bindemittel	5697	3718	7429	5849	10783	33476
Bauholz	—	666	24	25	—	715
Metalle	391	354	371	915	716	2747
Seile und Riemen	34	32	18	81	29	194
Verschiedenes	—	44	—	40	49	133
Total	6124	6426	7959	7370	11663	39542

Die Einnahmen der Anstalt betragen im Berichtsjahre: Fr. 18 510,23 einschliesslich von 7000 Fr. Beitrag aus der Bundeskasse und 8,36 Fr. Saldo letzter Rechnung. Die Ausgaben bezifferten sich auf „ 18 452,50 Es verblieb somit ein Ueberschuss von Fr. 66,64 dem jedoch eine ungedeckte Schuld von Fr. 550,80 entgegensteht, so dass die Jahresrechnung thatsächlich mit einem Deficit von Fr. 484,16 abschliesst.

Durch Anstellung eines ständigen Assistenten und Zuzug von Hilfsarbeitern ist der Posten für die Besoldungen auf Fr. 8891,47 angewachsen und wird auch künftig eher zu- als abnehmen. Der Bundesbeitrag reicht somit nicht einmal zur Deckung dieses Postens aus, ein Umstand, der schon deshalb lähmend auf die Thätigkeit der Anstalt einwirken muss, weil die stete Sorge für Besoldung und Deckung der nothwendigsten Betriebsauslagen der Inangriffnahme allgemein wissenschaftlicher oder volkswirtschaftlich wichtiger Untersuchungen entgegentritt. Dazu kommt noch, dass in Folge des provisorischen Characters der Anstalt die vorhandenen Einrichtungen selbst den dringendsten Bedürfnissen nicht genügen und dass deshalb aus der Betriebsrechnung erhebliche Neuanschaffungen und Reparaturen (diesmal für mehr als 3500 Fr.) bestritten werden müssen.

Wir wollen unsere Berichterstattung mit dem Wunsche schliessen, dass der Bund, welcher die eidg. Festigkeitsprüfungsanstalt auf die Anregung der schweizerischen Technikerschaft eingerichtet hat, auch einem zeitgemässen Ausbau derselben seine thatkräftige Unterstützung nicht entziehen möge.

### Miscellanea.

**Wasserbauwesen in der Schweiz.** Dem soeben herausgekommenen Berichte des eidg. Departements des Innern (Abtheilung Bauwesen) über dessen Geschäftsführung im abgelaufenen Jahre entnehmen wir auszugsweise nachfolgende Mittheilungen von allgemeinerem Interesse:

**Wildbach-Verbauungen und Fluss-Correctionen:** Unter den vom Bunde subventionirten Werken nimmt die Verbauung der Wildbäche eine keineswegs unbedeutende Stelle ein. In der ganzen Länge unserer Alpenkette von dem östlichsten Punkte im bündnerischen Münsterthale, durch die viel verzweigten Theile dieses Cantons, dann in den Cantonen St. Gallen, Tessin und Glarus, weiter, und zum Theil in recht hervorragender Weise, in Schwyz, beiden Unterwalden, Uri und Luzern, endlich in Bern, Wallis, Freiburg und bis zu der Abdachung gegen die Rhone und den Genfersee im Canton Waadt finden sich diese Wildbachverbauungen in sozusagen ununterbrochener Reihe. Dabei handelt es sich selbst in kleinern Cantonen um Werke dieser Art von einer Vollständigkeit und einem Umfange, wie solche in frühern Jahren überhaupt nicht vorgekommen sind. — Neben den Wildbachverbauungen ist es die Regelung des Laufes der Gewässer in deren unterm Laufe, welche in der Subventions-Liste ebenfalls in zahlreichen Fällen vertreten ist. Diese beziehen sich zum Theil — bei kleinern Gewässern — auf Correctionen von bedeutendem Umfange, zum Theil auf Partialcorrectionen grösserer Flüsse. In letzterem Falle müssen die Arbeiten soweit es die Localverhältnisse mit sich bringen, beziehungsweise gestatten, nach einem allgemeinen Plane ausgeführt werden, mit Eingehung der Verpflichtung, weitere Arbeiten auch diesem entsprechend auszuführen. In Folge des Bundesgesetzes betreffend die Förderung der Landwirtschaft vom 27. Juni 1884 erschien es oft fraglich, ob gewisse zur Subventionirung angemeldete Arbeiten nach den Bestimmungen dieses oder des Wasserbaupolizeigesetzes zu behandeln seien. Diese Frage ist bisher von Fall zu Fall, soweit es sich eben um einen diesbezüglichen Zweifel handeln konnte, im Verkehre zwischen den beiden beteiligten Departements beantwortet worden. Dabei hat sich aber auch Folgendes als vorläufig angenommene Regel ausgebildet: Die Rege-

lung eines bestehenden Wasserlaufes wird als unter das Wasserbaupolizeigesetz fallende Correction auch dann angesehen, wenn es sich dabei wesentlich mit um die Senkung des Wasserspiegels behufs Ermöglichung der Sanirung anliegenden Landes handelt. — Dies gilt ebenfalls in Beziehung auf Entwässerungs- oder sogenannte Binnenanäle, welche parallel zu Flusscorrectionen und als Ergänzung derselben ausgeführt werden (wie z. B. an Rhein und Rhone), und zwar auch dann, wenn sie als Hauptcanal eines Entschlammungssystems dienen. — Dagegen werden als specifisch landwirthschaftlichen Zwecken dienende und daher nach dem hierauf bezüglichen Gesetze zu behandelnde Arbeiten alle weitem auf Drainirung des Bodens abzielende Anlagen angesehen, mögen sie im Zusammenhange mit Gewässercorrectionen und Hauptcanälen obiger Art oder ohne solchen stattfinden.

**Rhein-Correction:** Als, im Zusammenhange mit der Regelung des St. Gallischen Rheinuferes von der Cantonsgrenze unterhalb der Tardisbrücke bis Monstein, auch diejenige des gegenüberliegenden Ufers von Graubünden subventionirt wurde, blieb das unterste Stück des letztern, zunächst der Liechtensteingrenze, von 1 km Länge, unberücksichtigt. Die eidg. Experten fanden die Ausführung dieser Wuhrstrecke mit Rücksicht auf den nicht weit davon entfernten Fuss des Fläschberges nicht nöthig, und Graubünden, beziehungsweise die Territorialgemeinde Fläsch, verlangte dieselbe nicht. Von dortiger Seite geschieht dies auch jetzt nicht, dagegen von St. Gallen, und zwar mit der Begründung, dass bei dieser, auf eine längere, beiderseits eingeschlossene Strecke folgenden Erweiterung der Fluss die Geschiebe liegen lasse, dadurch das Bett erhöhe und zugleich einen dem linksseitigen Ufer schädlichen, verwilderten Lauf annehme. — Von Graubünden wird die Uebernahme des Baues und des Unterhaltes dieser Wuhrstrecke nicht abgelehnt, aber die Bedingungen bezüglich des ersteren von der Ansicht ausgehend gestellt, dass zufolge des nur schmalen und nicht unbarisirten Bodenstreifens zwischen Rhein und Berg dortseits gar kein oder nur ein ganz secundäres Interesse an der Sache bestehe. — Diese bildete bereits den Gegenstand hierseitigen Verkehrs mit beiden beteiligten Regierungen, blieb aber zu Ende des Berichtjahres noch in Behandlung. — In der Rheindurchstich-Angelegenheit ist zu melden, dass über das von Oesterreich für den auf dortigem Gebiete auszuführenden Fussacherdurchstich vorgelegte, revidirte Project Commissionsverhandlungen, wie dann auch Correspondenzen der Regierung von St. Gallen einerseits mit der k. k. Statthalterei zu Innsbruck und andererseits mit dem Bundesrath stattgefunden haben. Indem die österreichische Regierung bei Vorlegung dieses Projectes sich dahin ausgesprochen hat, dass man nach definitiver Feststellung desselben zur Verhandlung über den diese ganze Angelegenheit regelnden Staatsvertrag werde übergehen können, so kann angenommen werden, dass dies im laufenden Jahre stattfindet.

**Juragewässer-Correction:** Der Hagneckcanal hat sich nun, nachdem die an demselben vorgesehenen Arbeiten schon früher vollendet waren, auch durch Abschwemmung soweit ausgebildet, dass er selbst die Hochwasser der Aare abzuführen vermag. Eine pendente Frage ist bezüglich desselben nur noch die, ob der im Hagneck-Durchstiche eingetretenen starken Vertiefung der Sohle durch Einbauten zu begegnen sei, um der Fortpflanzung dieser Vertiefung nach dem oberen Theile des Canales vorzubeugen.

**Hydrometrie.** Durch die Anstellung eines zweiten Ingenieurs kann die angestrebte Reorganisation des hydrometrischen Bureaus als durchgeführt betrachtet werden. Von den 89 Pegelstationen, deren Besorgung und Einrichtung indessen noch Manches zu wünschen übrig lässt, entfallen auf den Rhein 17 (wovon 6 ausserhalb der Schweiz), die Aare 32, Reuss 14, Limmat 9, Rhone 11, den Tessin 6, inbegriffen die auf See'n der betreffenden Gebiete bezüglichen. Im Berichtsjahre wurden die von diesen Stationen eingegangenen Beobachtungen sämmtlich bearbeitet und graphisch aufgetragen, was früher nur in wesentlich geringerem Umfange geschehen konnte. Publicirt wurden 70 Wasserstandscurven (bisher nur 57) und je 13 Lufttemperatur- und Regenmengen-curven gegen bisherige je 7. Dabei bilden letztere das Ergebniss nicht nur einzelner meteorologischer Stationen, sondern das des Mittels aus mehreren Stationen des betreffenden Flussgebietes, oder von Theilen desselben. Das benutzte meteorologische Material lieferte die schweiz. meteorologische Centralanstalt. Durch die Vermehrung der publicirten Curven war auch die der hydrometrischen Bulletins bedingt. Eine Erweiterung des Beobachtungsgebietes wird wol kaum auf sich warten lassen, wenn man bedenkt, dass selbst Flüsse wie der Inn, die Thur, Töss und Glatt noch nicht in dasselbe einbezogen sind. Nimmt man dazu, dass die Wasserstandsbeobachtungen erst eigentlich nutzbar gemacht werden durch diejenigen Aufnahmen und Messungen, mit dere-

Hülfe die entsprechenden Abflussmengen berechnet werden können, so eröffnet sich damit die Aussicht auf ein ungemein grosses Arbeitsfeld, dessen einigermaßen genügende Bearbeitung den dafür bestimmten eidgenössischen Functionären allein auch jetzt noch nicht möglich ist, sondern die geeignete Mitwirkung von Seiten der Cantone nothwendig voraussetzt.

**Schneeverwehungen in Deutschland.** In der vom deutschen Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — im Monat December 1886 beförderten Züge und deren Verspätungen sind die Betriebsstörungen besonders aufgeführt, welche infolge der Schneeverwehungen auf den einzelnen Bahnen eingetreten sind. Danach sind auf sämtlichen genannten Bahnen zusammen 2716 Züge ganz und 711 streckenweise ausgefallen, während ausserdem noch 2315 Anschlüsse versäumt wurden — ein Missstand, der seit dem Bestehen dieser Bahnen in auch nur annähernd ähnlichem Masse noch nicht vorgekommen ist. Auf der Weimar-Geraer Eisenbahn musste der Verkehr für die Zeit vom 21. bis 24. December theils ganz eingestellt, theils — auf der Linie Gera-Jena — auf einzelne Sonderzüge beschränkt worden, wodurch 111 Anschlüsse versäumt wurden. Die Landstriche, welche (ausserhalb Bayerns) von den Schneeverwehungen hauptsächlich heimgesucht wurden, werden ungefähr bezeichnet durch die Städte Strassburg i. E., Karlsruhe, Frankfurt a. M., Erfurt, Nordhausen, Berlin — und Erfurt, Leipzig, Dresden, Breslau mit den angrenzenden und zwischenliegenden Gebieten. In nachstehender Uebersicht, die wir dem Centralblatt der Bauverwaltung entnehmen, ist die Vertheilung der Störungen auf die verschiedenen Bahnbezirke im einzelnen angegeben.

Nr.	Bezeichnung der Bahnbezirke	Zahl der		
		ganz ausgefallenen Züge	streckenweise ausgefallenen Züge	Anschlussversäumnisse
1.	K. Eisenbahn-Direction Erfurt . . . . .	265	158	238
2.	Sächsische Staatseisenbahnen . . . . .	1483	—	125
3.	Main-Neckarbahn . . . . .	12	3	25
4.	Nordhausen-Erfurter Eisenbahn . . . . .	43	12	164
5.	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn . . . . .	62	65	98
6.	Elsass-Lothringische Eisenbahnen . . . . .	68	26	151
7.	Hessische Ludwigsbahn . . . . .	215	84	69
8.	Badische Staatseisenbahnen . . . . .	87	—	234
9.	K. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. . . . .	186	155	70
10.	Oberhessische Bahnen . . . . .	7	—	32
11.	K. Eisenbahn-Direction Berlin . . . . .	145	85	202
12.	K. Eisenbahn-Direction Magdeburg . . . . .	142	117	907
13.	K. Eisenbahn-Direction Breslau . . . . .	1	6	—
	Zusammen . . . . .	2716	711	2315

**Zur Sprachreinigung.** Für die beiden Fremdwörter: Perron und Coupé werden von Herrn Sarrazin folgende deutsche Ausdrücke in Vorschlag gebracht:

1. Für Perron: Bahnsteig, Bühne, Fahrbühne, Rampe, Flur, Bahnflur, Geleisgang, Geleissteig, Wartesteig, Platte, Plattform, Vorplatz, Halteplatz, Wartplatz, Fahrplatz, Zugplatz, Zügeplatz, Standplatz, Stand, Söller, Staden, Bahnstaden, Lände, Anlände, Bahnlände — zusammen 25 Benennungen.

2. Für Coupé: Abtheil, Abschlag, Verschlag, Schlag, Sperrschlag, Abtheilung, Abschnitt, Gelass, Fach, Wagenfach, Koje, Schott, Zelle, Fahrzelle, Wagenzelle, Raum, Sitzraum, Fahrraum, Querraum, Quertheil, Wagentheil, Fahrtheil, Fahrklasse, Verschluss — zusammen 24 Wörter.

Der Genannte empfiehlt, als am zutreffendsten, die Benennungen: Bahnsteig und Abtheil.

## Necrologie.

† **Wilhelm Schmiedlin.** Ueber den am 7. dies an einem Hirn-schlag verstorbenen Ingenieur *Wilhelm Schmiedlin-von der Mühl* sind uns von befreundeter Seite folgende Notizen zugestellt worden: Wilhelm Schmiedlin war am 3. November 1840 in Basel geboren. Er besuchte die dortigen Schulen und bildete sich an der von seinem vortrefflichen Vater, dem nachherigen Centralbahndirector Schmiedlin, geleiteten Gewerbeschule speciell für den technischen Beruf vor. Nach einer Lehrzeit im Baugeschäfte des Herrn Stehlin in Basel vollendete er seine theoretische Ausbildung am eidg. Polytechnikum in Zürich und an der Bauacademie zu Berlin; hierauf folgte eine Studienreise nach

Paris und ein Aufenthalt im Norden Frankreichs. Im Jahre 1864 kehrte er wieder nach der Schweiz zurück wo er sich zuerst als Unternehmer eines Bauloses der Linie Zürich-Luzern beschäftigte und dann in Basel als Ingenieur der dortigen Wasserversorgungsgesellschaft unter der Oberleitung von Oberbaurath Moore die Fassung der Quellen bei Greligen, den Bau des Reservoirs auf dem Bruderholz, die Zuleitung und die Ausführung des Röhrennetzes beaufsichtigte. Hierauf folgte eine Reihe von Arbeiten an denen sich Schmiedlin theils allein, theils in Verbindung mit Anderen als Unternehmer betheilte und von welchen folgende erwähnt sein mögen: Wasserleitung der Stadt Lausanne 1867/68. Quaibrücke in Luzern 1869/70. Eisenbahnbrücke und Bahnhof Brugg 1874/75. Kunsthalle und Musiksaal in Basel (Maurer- und Zimmerarbeiten). Leider waren die meisten dieser Unternehmungen nicht von finanziellem Erfolge begleitet, so dass sich Schmiedlin im Jahre 1877 vom bautechnischen Beruf ab und der ihm jederzeit lieb gewesenen militärischen Carriere zuwandte. Zum Oberstlieutenant avancirt übernahm er in jenem Jahre die Stelle eines Instructors des Genie. Rücksichten auf seine Familie bewogen ihn jedoch schon nach wenigen Jahren diese Stelle, die ihn zu längerer Abwesenheit von Hause nöthigte, wieder zu verlassen um im Sommer 1881 in die Betriebsverwaltung der Schweizerischen Centralbahn einzutreten. Inzwischen hatte seine frühere gute Gesundheit Störungen erlitten und er konnte sich von einer schweren Operation, der er sich im April 1885 unterziehen musste, nur langsam erholen. Ein Aufenthalt in Lugano im Winter 1885/86 brachte nur theilweise Besserung; doch konnte er bald wieder seine regelmässige Thätigkeit aufnehmen und dieselbe mit kurzen Unterbrechungen bis zum Vorabend seines Hinschiedes fortführen. — Eine grosse Erholung und Freude bereitete es ihm an Feiertagen im Sommer und Winter, grössere, oft anstrengende Fusstouren zu unternehmen, an die er von Jugend auf gewöhnt war. So machte er auch vorletzten Sonntag, scheinbar in gutem Wohlbefinden, einen grösseren Ausflug in die Umgebung Basels, von welchem er Abends wohlgemuth zurückkehrte. Wenige Schritte vor seiner Wohnung brach er, von einem Hirn-schlag getroffen, plötzlich zusammen und starb ohne das Bewusstsein wieder erlangt zu haben Montags früh 1 Uhr im Alter von 46 Jahren. Die Lücke, welche der so rasch und unerwartet Dahingeschiedene im Kreise seiner Familie und Freunde zurücklässt ist eine überaus schmerzliche. Seine Liebenswürdigkeit, Treue und Dienstfertigkeit, sein gerades, offenes Wesen hatten ihm viele warme Freunde erworben.

## Concurrenzen.

**Grabmal für Franz Liszt.** Zu dieser in Bd. VIII, No. 20 erwähnten Preisbewerbung sind 52 Entwürfe eingesandt worden. Das aus den HH. Maler Jukowsky, Bürgermeister Muncker, Baurath Schlee, Architect Seidl und Dr. Tode bestehende Preisgericht hat den ersten Preis dem Entwurfe des Herrn *Professor Dollinger* in München und den zweiten demjenigen des Herrn Architecten *Bruno Schmitz* in Berlin zuerkannt.

\* \* \*

**Berichtigung.** Auf Seite 71, l. No. Spalte 2, Zeile 16 und 17 von unten steht, dass in Pont St. Martin auf electrolytischem Wege in 2 Stunden 1000 kg Kupfer gewonnen werden, während es richtig heissen sollte in 24 Stunden. So steht es auch im Manuscript und im durch-correctirten Abzug. Während des Druckes ist jedoch unglücklicher Weise die 4 herausgefallen. Es ist dies ein erneuter Beweis dafür, dass auch bei der gewissenhaftesten Correctur Druckfehler nie ganz vermieden werden können.

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

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Referat über die Sitzung vom 2. März 1887.

Vorsitz: Prof. Ritter. 45 Anwesende, worunter als Gäste die HH. Professoren *Geiser* und *Rebstein*, sowie mehrere Mitglieder der G. e. P., welche vom Präsidenten zu dieser Sitzung eingeladen worden waren. Herr Baumeister *Ferd. Meili* in Wollishofen zeigt seinen Austritt aus dem Verein an. Bezüglich der Vorträge vide No. 11 d. B.

### Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

#### Stellenvermittlung.

On cherche un ingénieur chef d'études pour un atelier de construction de ponts, charpentes et de matériel de tramways (Waggon). (477).  
Auskunft ertheilt  
Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.