

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 11/12 (1888)  
**Heft:** 14

## **Wettbewerbe**

### **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:** 01.04.2025

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

über Tschita nach Nertschinsk geführt werden. Von letzterem Orte aus soll dann die Wasserstrasse des Amur bezw. seiner Quell- und Nebenflüsse benutzt werden. Nur im äussersten Osten wird noch der Bau einer etwa 400 km langen Eisenbahn — der sogen. „Ussuri-Bahn“ geplant, welche von Wladiwostok aus in nördlicher Richtung führen soll. Von den geplanten Bahnen ist die Strecke von Samara bis Ufa-Slatoust seit Sommer 1887 im Bau; auf den übrigen Strecken sind Ingenieure mit den Vorarbeiten beschäftigt. Die Länge der geplanten Bahnen beträgt von Samara bis Nertschinsk etwa 5000 km, wovon 485 km (Samara-Ufa) bereits nahezu fertig und 438 km (Ufa-Slatoust) im Bau sind. Einschliesslich der 400 km langen Ussuri-Bahn beabsichtigt die russische Regierung den Bau von im Ganzen rund 6300 km sibirischer Eisenbahnen. Die Länge des Schifffahrtweges zwischen Nertschinsk bis Wladiwostok beträgt etwa 3000 km.

**Erfindungsschutz.** Mit dem 2. dieses Monats ist die Einspruchsfrist gegen das in Nr. 1 dieses Bandes veröffentlichte Bundesgesetz betreffend die Erfindungspatente abgelaufen, ohne dass hierauf bezügliche Einsprachen erfolgt sind. Der schweiz. Bundesrath wird daher dasselbe nächster Tage in Kraft erklären und dem Vernehmen nach voraussichtlich auf den 1. November dieses Jahres in Wirksamkeit setzen.

**Electriche Dampf-Dynamo-Maschine.** Diese interessante, Herrn R. H. Mather der Mather Electric Company patentirte Erfindung besteht aus einer Dynamomaschine mit Gramme'schem Ring, in dessen Innern eine drehbare Dampfmaschine montirt ist, so dass die Dampfkraft direct zum Anker geführt wird, anstatt durch Riemen- oder Wellenkuppelung übertragen zu werden. Mit anderen Worten, die Treibmaschine ist gänzlich innerhalb des Ankers der Dynamo angeordnet. Die Maschine ist eine Dreicylindermaschine, bei welcher die drei Kolben nach einander Dampf empfangen, wodurch der Anker in Umdrehung kommt. Die ganze Maschine ist innerhalb eines dampfdichten Metallgehäuses eingeschlossen, auf dessen Aussenseite der Ringanker angebracht ist. — Wegen der Nothwendigkeit der Kesselverbindung und der daraus entstehenden Neigung zum Erdboden hat der Erfinder eine isolirte Verbindung in der Dampfrohre nahe der Dynamomaschine angebracht, wodurch die letztere und die Dampfmaschine vom Kessel gänzlich isolirt sind. Der Dampf tritt an dem einen Ende in die hohle Ankerwelle und entweicht in ähnlicher Weise am anderen Ende derselben. Die Construction ist sehr gefällig und soll sich in der Praxis sehr gut bewähren. Die ganze Dampf-Dynamomaschine nimmt nur einen geringen Raum ein, da der innere Theil des Ankers die Dreicylindermaschine enthält, und es kann daher diese Dynamo auch in beschränktem Raum ohne Nachtheil aufgestellt werden. Die „Electrotechnische Zeitschrift“, welche diese Mittheilung einem in der New-Yorker „Electrical Revue“ erschienenen Artikel entnimmt, fügt die Bemerkung bei, dass sie voraussetze, der Erfinder werde bei dieser Maschinentype ein abgeschlossenes, automatisches Ausschaltventil anwenden, damit sie beim Gebrauch ökonomisch unter verschiedener Ladung arbeiten kann.

**Gashammer.** Der im vorigen Jahre von Robson & Penkong erfundene Gashammer soll sich, wie der „Patentanwalt“ vernimmt, gut bewähren und bereits ein beträchtliches Absatzgebiet erworben haben. Seine Unabhängigkeit von einem Motor, seine sofortige Betriebsbereitschaft und grosse Billigkeit sind dessen Hauptvorteile. Bei einem Hammergewicht von 150 kg und einer Fallhöhe von 30 cm können mit 1 m<sup>3</sup> Gas 3200 Schläge ausgeführt werden.

**Der Eiffel-Thurm in Paris** wird einen Anstrich von rostfarbigem Roth erhalten. Zahlreiche Versuche, welche an einem Modell im Hundertstel vorgenommen wurden, haben zur Wahl dieser Anstrichfarbe geführt.

## Concurrenzen.

### Preisbewerbung für die Neugestaltung der Domfaçade in Mailand.

Die Leser dieser Zeitung erinnern sich, dass von den 129 Entwürfen, welche im Frühjahr letzten Jahres zu der Vorconcurrenz eingesandt worden sind, laut den Bestimmungen des Programmes 15 ausgewählt, deren Verfasser zu einer engeren Concurrenz eingeladen wurden. Dieser zweite Theil der Preisbewerbung findet nunmehr in Mailand statt. Von den 15 Architekten konnten sich jedoch nur 14 an der engeren Concurrenz betheiligen, indem einer derselben, Architect Th. Ciaghin in St. Petersburg inzwischen gestorben ist. Ueber den Eindruck, den die Ausstellung der 14 Entwürfe macht, veröffentlicht die „Deutsche Bauzeitung“ eine vorläufige Berichterstattung, die ihr von einem auf der Durchreise in Mailand begriffenen Fachmann zugesandt wurde. Obschon

auf die bezüglichen Bemerkungen kein allzugrosses Gewicht gelegt werden darf — die Deutsche Bauzeitung bezeichnet sie selbst als „flüchtige Mittheilungen“ — so glauben wir doch einem Theil unserer Leser durch die Wiedergabe derselben willkommen zu sein, indem wir selbstverständlich die Verantwortlichkeit dafür der genannten Quelle überlassen müssen. Der erwähnte Berichtersteller schreibt:

„Die Ausstellung der 14 neuen Entwürfe zur Domfaçade macht im Ganzen einen wahrhaft grossartigen Eindruck. Sämmtliche Verfasser haben sich sichtlich bemüht, ihr Bestes zu leisten, und sind auch einige derselben nur wenig über ihre vorjährige Arbeit hinausgekommen, so ist dagegen der Erfolg, den andere erzielt haben, mit dankbarer Anerkennung zu begrüssen. Neue Gedanken in Bezug auf die grundsätzliche Lösung der schwierigen Aufgabe sind mir allerdings nicht aufgefallen; der frühere Wettkampf scheint alle Möglichkeiten, welche dafür vorhanden waren, bereits erschöpft zu haben, und es haben daher auch fast alle Bewerber, an dem Hauptgedanken ihres ersten Entwurfes festhaltend, sich mehr oder weniger darauf beschränkt, denselben in den Einzelheiten weiter auszugestalten. Dass ihnen letzteres immer gelungen wäre, soll nicht behauptet werden; namentlich leidet die Mehrzahl der Entwürfe noch daran, dass für die Portale Formen und Motive verwendet sind, welche der französischen und deutschen Gothik angehören, der italienischen aber völlig fremd sind.

Es ist dieser Fehler auch der Arbeit von Ludwig Becker in Mainz zu eigen geblieben, bei der im Übrigen noch der Parallelismus der Dach- und Portallinien Bedenken erregt, während die Gediegenheit der Einzelheiten an sich auf ihrer Höhe sich behauptet. Der zweiten deutschen Arbeit von Hartel & Neckelmann in Leipzig darf man unter denjenigen Entwürfen, welche Thürme an der Façade anordnen, wol den ersten Rang zuerkennen; eine Aussicht auf Erfolg dürfte allen derartigen Lösungen aber nach wie vor verschlossen sein. Weber und Dick in Wien, namentlich aber Nordio in Triest haben ihre Entwürfe sehr erheblich verbessert; Brade in Kendal und Deperthes in Paris sind dagegen im Wesentlichen bei ihren vorjährigen Lösungen stehen geblieben. Von den Italienern zeigen sich Cesa-Bianchi und Ferrario der Aufgabe diesmal leider nicht ganz gewachsen. Bei weitem besser sind die Arbeiten von Moretti, Azzolini, Locati, und Beltrami. Täuscht mich nicht Alles, so wird der Sieg aber keinem von diesen allen zufallen, sondern dem Entwurf von Gius. Brentano in Mailand, der trotz mancher unreifen Einzelheiten durch seine meisterhafte Mache — ein echtes italienisches Feuerwerk — die Besucher der Ausstellung geradezu bezaubert. — Dass der Entwurf demnächst auch ausgeführt werden würde, glaube ich freilich nicht annehmen zu können. Die ganze Frage scheint mir trotz dieser zweimaligen Preisbewerbung noch lange nicht spruchreif zu sein und es dürfte zunächst wieder einmal eine grosse Summe ernstestrebens und mühevoller Arbeit vergeblich aufgewendet sein.“

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

## Vereinsnachrichten.

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

#### Stellenvermittlung.

*On cherche un ingénieur-mécanicien qui a fait du service pratique, comme chef d'un dépôt de locomotives.* (571)

*Gesucht ein junger Maschineningenieur, der schon practisch arbeitete, auf das Bureau eines Uebernehmers von Drahtseilbahnen. Derselbe muss der deutschen und französischen Sprache vollständig mächtig sein.* (575)

*Für einen Bahnbau in der Schweiz werden einige tüchtig gebildete Ingenieure mit Praxis im Eisenbahnbau gesucht. Schriftliche Eingabe mit Zeugnissabschriften und Angabe der Gehaltsansprüche erforderlich.* (576)

Auskunft ertheilt

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

**Zur Notiz.** In Nr. 11 der Schweiz. Bauzeitung vom 15. Septbr. leththin kam unter Nr. 574 eine Stelle zur Ausschreibung, welche, weil auf Irrthum beruhend, hiemit zurückgezogen wird.

#### Warnung.

Von mehreren Mitgliedern unserer Gesellschaft (England, Norddeutschland, Elsass, Schweiz) wurde uns mitgetheilt, dass sie von einem angeblich von Panama kommenden Ingenieur belästigt wurden, welcher als einzige Legitimation ein Adress-Verzeichniss unserer Gesellschaft vorweist.

Wir machen aufmerksam, dass derselbe keinen Glauben verdient und behalten uns vor, seinen Namen zu publicieren. H. Paur.