

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 19/20 (1892)  
**Heft:** 7

## 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>**

3<sup>o</sup> Il sera délivré un troisième prix de seize cents francs au projet: Ville de Neuchâtel.

4<sup>o</sup> Ils seront délivrés trois quatrièmes prix „ex aequo“ aux projets „Vivent nos vieilles villes suisses“, „Fourmie“ et „S. P. Q. H.“

Après avoir pris les décisions ci-dessus, le président a procédé à l'ouverture des plis cachetés accompagnant les dits projets. Cette ouverture fait connaître comme étant les auteurs, les architectes suivants:

„1<sup>er</sup> juillet“: Monsieur Alfred Romang à Bâle.

Ville de Neuchâtel: Monsieur Jean Béguin à Neuchâtel.

„Vivent nos vieilles villes suisses“: Messieurs Alfred Rychner à Neuchâtel et André Lambert à Stuttgart.

„Fourmie“: Monsieur Gustave Clerc à la Chaux-de-fonds.

„S. P. Q. H.“: Messieurs Prince, Bouvier et Colomb à Neuchâtel.

Agrééz, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos sentiments respectueux,

Berne, le 6 juillet 1892.

#### Les membres du jury:

sig. Charles Boissonnas, Conseiller d'Etat, architecte;

„Flükiger, Directeur des travaux publics de la confédération;

„A. Fuchsli, architecte;

„E. Höhn, Directeur général des postes;

„A. Tüche, architecte.

#### Miscellanea.

**Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.** Im Auftrage des Central-Comites des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins erlauben wir uns neuerdings auf die vom 28. bis 31. dieses Monates in Leipzig stattfindende X. Wanderversammlung genannten Verbandes aufmerksam zu machen, deren Programm wir, seinem hauptsächlichsten Inhalte nach, bereits in Nr. 2 u. Z. vom 9. Juli mitgeteilt haben. Die Mitglieder unseres Vereines sind durch das nachfolgende, verbindliche Schreiben zur Theilnahme an der Versammlung eingeladen worden.

„Dem Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein in Zürich beehrt sich der unterzeichnete Vorstand sehr ergebenst anzuzeigen, dass der Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in diesem Jahre seine X. Wanderversammlung während der Tage vom 28.—31. Aug. in Leipzig abhalten wird, woselbst im Jahre 1842 die erste Vereinigung deutscher Baukünstler stattgefunden hat.

An die Versammlung in Leipzig schliesst sich am 1. Sept. eine Excursion nach Dresden an, woselbst das vom Verbands deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine errichtete Denkmal unseres grossen Meisters, Gottfried Semper, enthüllt und der Stadt Dresden übergeben werden soll.

Wenn somit für den „Verband“, welcher nahezu 7000 Mitglieder zählt, die Veranlassung gegeben ist, mit der bevorstehenden Wanderversammlung zugleich die Feier des 50-jährigen Bestehens der Vereinigung deutscher Architekten und Ingenieure festlich zu begehen, so glaubt der unterzeichnete Vorstand nicht unterlassen zu dürfen in dem freudigen und stolzen Gefühle der durch Sprache und Beruf begründeten und durch freundschaftliche Beziehungen befestigten geistigen Zusammengehörigkeit mit den Fachgenossen der Schweiz auch diese zur Theilnahme an den Festtagen in Leipzig hiermit freundlichst und ergebenst einzuladen.

Indem wir eine Anzahl Programme der X. Wanderversammlung beilegen und auf Wunsch noch eine grössere Anzahl derselben zur Verfügung zu stellen bereit sind, bitten wir sehr ergebenst, die hierdurch an die Fachgenossen der Schweiz ergangene Einladung Ihren dortigen sehr geehrten Vereinen zur Kenntniss bringen zu wollen.

Mit der wiederholten Versicherung, dass durch zahlreiche Theilnahme der Schweizerischen Fachgenossen den Festtagen in Leipzig ein erhöhter Glanz verliehen und uns eine besondere und herzliche Freude bereitet werden wird, zeichnet in grösster Hochachtung und Ergebenheit

Leipzig, den 25. Juli 1892.

Für den

Vorstand des Verbands deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine:

Arwed Roszbach,

Königlich Sächsischer Baurath.\*

Das Programm für die Enthüllungsfeier des Semper-Denkmal am 1. September zu Dresden ist folgendes: Vormittags 9 Uhr Abfahrt von Leipzig mit Sonderzug, 11 Uhr Ankunft in Dresden, 11 $\frac{1}{2}$  Uhr Besichtigung der Semper-Ausstellung im neuen Academiegebäude, 12 $\frac{1}{2}$  Uhr Enthüllung des Denkmals (Festrede von Prof. Lipsius), 2 Uhr Mittagessen im Belvédère, 5 Uhr Fahrt im Dampfschiff nach Loschwitz und Blasewitz, Concert daselbst, 8 $\frac{1}{2}$  Uhr Rückfahrt im Dampfschiff nach Dresden, Uferbeleuchtung.

Der Preis der Theilnehmerkarte beträgt 16 Mark für diejenigen, die das Werk: Leipzig und seine Bauten (Preis 16 Mk., später 25 Mk.) kaufen, für solche, die das Werk nicht erwerben, 19 Mark. Der Preis der Damenkarten ist auf 12 Mark festgesetzt.

**Breitspurgeleise der badischen Staatsbahn.** Zu der Notiz in unserer letzten Nummer über die Umwandlung der Breitspur in England ist uns von einem der hervorragendsten Maschineningenieure unseres Landes nachfolgende, interessante Reminiscenz an frühere Zeiten eingesandt worden:

„Aeltere Ingenieure, die an der Karlsruher polytechnischen Schule studirt haben, werden sich wohl noch erinnern, dass die badische Staatsbahn von Heidelberg bis nach Offenburg, oder sogar bis nach Freiburg, die breite Spur von 2,135 m und das Langschwelen-System hatte. Das haben seiner Zeit die englischen Ingenieure der badischen technischen Commission, welche nach England reisten, um sich dort Rath zu holen, empfohlen. Baden war ja eines der ersten Länder Deutschlands, welche Eisenbahnen bauten. Anfragen, welche die badische Regierung an diejenigen der deutschen Nachbarländer richtete, ob sie nachfolgen wollen, wenn das Breitspur-System angenommen werde, wurden bejaht, und — man hat die Badenser im Stich gelassen. Bevor man sich zur Umwandlung der Breitspur in die Normalspur entschloss, hat man es mit einer Reihe von Wagen-Constructions versucht, die für beide Spurweiten, d. h. für den durchgehenden Verkehr dienen sollten. Die nur für den internen Verkehr bestimmten Locomotiven blieben selbstverständlich intact. Redtenbacher, bei welchem ich damals Assistent war, wurde mit der Begutachtung dieser Constructions betraut und war merkwürdiger Weise leidenschaftlich dafür eingenommen. Manchen Nachmittag habe ich mit Projecten und Constructions-Aenderungen dieser Art zugebracht. Endlich wurde ein solcher Wagen in der Werkstätte der badischen Staatsbahn zu Karlsruhe gebaut. Auch eine badische Maschinenbauanstalt stellte einen Wagen ihrer Construction zur Verfügung; derselbe brach jedoch nach einer Probefahrt von 4 km bei Durlach zusammen!

Nach dem Bau der Main-Neckar-Bahn war es mit dem Breitspurwesen in Baden aus. Ende der vierziger Jahre wurde umgebaut, sowohl in der Spurweite, als auch im Schwellensystem. Ohne alle Betriebsstörungen ging der Wechsel vor sich und in 8 bis 10 Tagen, ich weiss nicht mehr genau, mit wie viel tausend Arbeitern, war die ganze Strecke umgebaut.

Dieser englische Rath hat den Badensern viel gekostet. Die Schwaben aber, die sich bei Vignolles, Stephenson u. A. Rath holten, sind klüger gewesen; sie haben ihrem Etzel gefolgt, sonst wären sie am Ende auch in die Tinte gerathen!“

**Eidg. Polytechnikum. Diplom-Ertheilung.** Mit dem Schluss des Schuljahres 1891/92 wurden auf Grund der bestandenen Prüfung folgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der chemisch-technischen- und Fachlehrer- (VI) Abtheilung des eidg. Polytechnikums Diplome ertheilt. Es erhielten das Diplom als:

*Technische Chemiker:* HH. Fritz Binder, von St. Gallen; Friedrich Bossel, von Bukarest; Rudolf Brentano, von Mannheim; Gottlieb Epprecht, von Affoltern a. Albis, Zürich; Stephan Freund, von Budapest; Joseph Koetschet, von Delémont; Alex. Lwoff, von Sinfieropol, Russland; Epaminondas Menunos, von Patras, Griechenland; Karl Raczkowski, von Klonowicz, Russisch Polen; Willem v. Rietschoten, von Rotterdam; Moses Schochor-Tscherni, von Mohilew, Russland; Wilh. Sievers, von St. Gallen; Julius Subak, von Trebitsch, Mähren; Gustav Weiss, von Wien; Alexander Wolkowicz, von Warschau.

*Fachlehrer in mathematischer Richtung:* Werner Beglinger, von Mollis, Glarus; Samuel May, von Rances, Waadt.

*Fachlehrer in naturwissenschaftlicher Richtung:* August Grob, von St. Gallen, mit Auszeichnung; Samuel Aubert, von Le Chenit, Waadt.

*Preisaufgaben.* Für die Lösung der von der Bauschule aufgestellten Preisaufgabe: „Aufnahme des Stadthauses in Lausanne“ erhielt den Nahepreis: Herr Oskar Oulevey von Chezalles (Waadt), Studirender des IV. Curses, und für die Preisaufgabe der VI. Abtheilung B: „Ueber

die Natur der Knallsäure und des Knallquecksilbers“ den Hauptpreis: Herr Dr. Roland Scholl von Würzburg.

**Pariser Stadtbahn.** Da die Verwirklichung des in Bd. XVI Nr. 16 u. Z. besprochenen Eiffel'schen Entwurfes für eine Stadtbahn in Paris wieder in weitere Ferne gerückt ist, so treten auch die früher bei Seite geschobenen Wettbewerbsentwürfe wieder mit grösseren Ansprüchen auf. Bemerkenswerth ist davon der Entwurf der „Vorbereitungsgesellschaft für die innere Stadtbahn“ (Société d'Etudes de l'Intra-Urbain), der eine alle bestehenden Bahnen verbindende, in den Mittelpunkt von Paris eindringende strategische Hochbahn von allgemeinem Interesse zum Zweck hat. Der Entwurf wurde dem Präfecten des Seinedepartements am 27. Februar 1891, dem Minister der öffentlichen Arbeiten am 3. April 1891 eingereicht und durch die Vorlagen an den Minister vom 23. Juni und 2. December 1891 ergänzt. Nach diesem Entwurf soll durch Paris eine 50 m breite Verkehrsader gelegt werden, in deren Mitte auf 7 m hohen Säulen eine 16 m breite Plattform für vier Eisenbahngleise hergestellt wird, während darunter ein bedeckter Mittelweg für Fussgänger, daneben je eine 13 m breite Fahrstrasse und an den beiden Seiten je ein 4 m breiter Fussgängersteig angelegt werden soll. Die Linie geht, wie die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen meldet, vom Bahnhof Saint Lazare aus, überschreitet die Amsterdamer-Strasse, den Tivolidurchgang, die Saint Lazarestrasse und die Victoirestrasse, wendet sich dann nach links, folgt der Provencer Strasse, um in die Cité d'Antin einzutreten, übersetzt die Lafayettestrasse, läuft in gerader Richtung bis zu den Boulevards an der Ecke der Drouotstrasse und führt auf einer schönen Brücke bis zur Richelieu- und Vivienestrasse, um in die beim Panoramadurchgang gelegene Station Börse einzutreten. Dann führt sie durch die Montmartrestrasse nach der Markthallenstation, dem 21 000 m<sup>2</sup> einnehmenden Centralbahnhof, durchzieht den Marais (Pariser Gemüsegärten), das Viertel des Stadthauses, übersetzt nach dem Verlassen der Station Stadthaus zwei Mal die Seine bei der St. Louis-Insel, überschreitet den Weinmarkt, tritt in die Station Botanischer Garten ein und folgt der Seine bis zum Anschluss an die Gürtelbahn.

**Explosion auf dem Dampfboot „Mont-Blanc“ bei Ouchy.** Wie die Tagesblätter der Westschweiz melden, ist die gerichtliche Untersuchung über diese Katastrophe abgeschlossen und die Acten befinden sich bereits in den Händen des Bundesanwaltes. Unsere frühere Mittheilung, dass es sich in vorliegendem Falle um ein schweres Verschulden des Directors Rochat handle, wird durch die Untersuchung bestätigt. Es hat sich nämlich ergeben, dass zwei Tage vor dem Unglück, am 7. Juli, ein Schiffsangestellter mit der Anzeige auf die Direction gesandt worden war, es seien am Kessel Risse bemerkt worden. Eine genaue Untersuchung des Kessels sollte stattfinden, wenn das Dampfboot in Ouchy anlange. Dieselbe hätte ohne Zweifel eine sofortige Versetzung des Dampfers in die Reparaturwerkstätte zur Folge gehabt. Die Untersuchung wurde aber um 48 Stunden verzögert und hätte nun gerade vorgenommen werden sollen, als die Explosion stattfand. Aber dies ist nicht Alles. Nach der Katastrophe gelang es dem Director, vom Maschinisten Fornerod einen zweiten Bericht zu erlangen, welcher den ersten, in welchem die zu Tage getretenen Schäden des Dampfkessels

constatirt waren, aufhob. Dieser zweite Bericht konnte vom Director Rochat nur dadurch erlangt werden, dass er gegenüber dem Maschinisten in missbräuchlicher Weise seine Autorität als Vorgesetzter geltend machte. Ein noch erhaltener Entwurf des ersten Berichtes stellt die Richtigkeit dieser Angaben fest. Es ist also actengemäss constatirt, dass Director Rochat die ganze schwere Verantwortlichkeit der Katastrophe vom 9. Juli zu tragen hat.

**Wengernalp-Bahn.** Der Bau der Wengernalp-Bahn (Lauterbrunnen-Wengernalp-Kleine Scheidegg-Grindelwald) ist im Laufe dieses Sommers derart gefördert worden, dass am 10. dies die Berglocomotive den höchsten Punkt (Station: Kleine Scheidegg) dieser Zahnradbahn erreicht hat.

**Die Berner Brückenfrage** ist durch die Gemeindeabstimmung vom letzten Sonntag neuerdings verschoben worden, indem die Vorlage des Stadtrathes mit 2410 gegen 2118 Stimmen verworfen wurde.

**Gesellschaft deutscher Naturforscher und Aerzte.** Die 65. Versammlung dieser Gesellschaft findet vom 12. bis 16. September a. c. in Nürnberg statt.

## Concurrenzen.

**Evangelische Kirche in Pforzheim.** Der Kirchengemeinderath von Pforzheim schreibt zur Erlangung von Entwürfen für eine evangelische Kirche einen allgemeinen Wettbewerb aus. Termin: 1. November a. c. Preise: 2500, 1500 und 1000 Mark. Ankauf weiterer Entwürfe bleibt vorbehalten. Bausumme: 320 000 Mark. Die Kirche soll 1200 Sitzplätze erhalten. Verlangt werden Zeichnungen im Masstab von 1:200 (Hauptansicht 1:100), Lageplan, Perspective als Federzeichnung, Kostenüberschlag. Im Preisgericht sitzen: Prof. Otzen, von Egle, Brth. Behagel (Heidelberg), Arch. Klein (Pforzheim) und ein Nichtfachmann. — Programme mit Lageplan können bezogen werden bei Herrn Maschinenfabrikant W. Grossmann, Brettenerstrasse 7 in Pforzheim.

**Cantonschule und Gewerbemuseum in Aarau.** Der in Bd. XIX Nr. 22 vom 28. Mai vorläufig angezeigte Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Gewerbemuseum mit Gewerbeschule und ein Cantonschulgebäude in Aarau ist von der Staatskanzlei des Cantons Aargau nunmehr ausgeschrieben und es können sich an demselben alle in der Schweiz niedergelassenen oder im Ausland wohnenden schweizerischen Architekten beteiligen. Termin: 1. December 1892. Preisgericht und Prämiensumme sind bereits genannt. Programm und Lageplan können bei der Staatskanzlei in Aarau bezogen werden.

**Post- und Telegraphen-Gebäude in Neuenburg.** Das eidg. Departement des Innern (Abtheilung Bauwesen) hat die H. H. Arch. Béguin & Rychmer mit der Ausarbeitung eines definitiven Entwurfes für das neue Post- und Telegraphen-Gebäude in Neuenburg beauftragt und es wird denselben voraussichtlich die Bauleitung übertragen.

**Evangelische Kirche zu St. Johann an der Saar.** (Bd. XVIII S. 160.) Eingelangt sind 58 Entwürfe. I. Preis: Arch. Richard Tschammer in Leipzig. II. Preis: Arch. Heinrich Güth zu St. Johann a. d. S. III. Preis: Arch. Franz von Gerlach in Osnabrück.

**Pfarrkirche in Zug.** Auf schweizerische Architekten beschränkter Wettbewerb. Termin: Ende October. Prämiensumme: 3500 Fr. Programme bei der Canzlei des Kirchenrathes Zug.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
15. August	Joh. Dünki, Gemeinderathspräsident	Ossingen, Ct. Zürich	Herstellung eines etwa 400 Hektoliter fassenden Feuerweihers in Gysenhart.
15. "	Bauinspection, Obmannamt (Zimmer Nr. 4)	Zürich	Lieferung von Granitarbeiten (Tritte und Podestplatten) und Buchenriemen für das Polytechnikum und die Hochschule nebst Versetzarbeiten.
15. "	A. Hafner, Architekt, Lindengasse 57	Oberstrass-Zürich	Herstellung der Parkettböden, Bodenplattenbeläge, sämtlicher Thürbeschläge etc., Kunstschlosser- und Malerarbeiten zum neuen Schulhaus Oberstrass.
15. "	R. Zollinger, Mühlebachstrasse 40	Riesbach-Zürich	Ausführung der Gypser-, Schreiner-, Maler- und Parkettarbeiten, der Gas- und Wasserleitungen, sowie Lieferung der Beschläge für das Wirthschaftsgebäude im Zürichhorn.
15. "	Gemeindencanzlei	Ober-Entfelden	Maurer- und Schlosserarbeit der neu zu erstellenden Mühlebrücke (Brücke über die Subre) in Entfelden.
15. "	Bauverwaltung	Baden	Umbauten im Spital Baden (Fensterlichter).
15. "	Bauamt	Baden	Gusseiserne Röhrenleitung von etwa 200 m Länge sammt Grabarbeit.
16. "	Reform. Kirchenpflege	Zurzach (Aargau)	Anstrich und Ausbessern des Blechdaches auf der reformirten Kirche in Zurzach sowie einige andere Spenglerarbeiten.
19. "	Bauführer Lüdi, Hafnerstrasse 47	Zürich	Sämmtliche Bauarbeiten sowie Lieferung der eisernen Balken und Säulen für fünf Gebäude des Alkoholdepot in Romanshorn.
20. "	Cartonsbauamt	Bern	Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Zimmermanns-Arbeiten zu den Erweiterungsbauten der Irrenanstalt Waldau.
20. "	Georg Schudel	Begglingen, Ct. Schaffhausen	Lieferung von 24 Stück Schultischen.
?	Unger, Gemeinderath	Gais, Ct. Appenzell	Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zu einem Friedhofe.