Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 25

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.08.2025

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

b) Die Hörer der Ecole nationale et spéciale des Beaux Arts sollen in eigenen Kursen (Cours de la Salubrité) Unterricht über hygieinische Grundsätze, gesundheitsgemässe Einrichtungen, Beheizung und Ventilation etc. empfangen; dieser Unterricht soll jedoch derart stabilisiert werden, dass sich alle Hörer successive daran gewöhnen, ihre architektonischen Entwürfe nicht nur den Forderungen der Gesellschaft und der modernen Wissenschaften, sondern auch jenen der Hygieine (unter Anwendung der richtigen Materialien) anzupassen.

c) Der auf der Ecole Centrale des Arts et Manufactures eingeführte hygieinische Unterricht soll weiter ausgebildet werden.

d) In den Handwerkerschulen und jenen des Arts et Métiers soll der hygieinische Unterricht durch Einführung von Handarbeiten über Installationen vervollständigt werden.

e) Die Unterrichts-Genossenschaften sollen ihre hygieinischen Kurse weiter entwickeln.

f) Auf dem Conservatoire des Arts et Mines sollen die Konstruktions-Kurse verdoppelt und eine eigene Lehrkanzel für Hygieine geschaffen werden.

g) Der Regierung soll der Wunsch unterbreitet werden, dass im Interesse einer richtigen Volks-Erziehung in Schulen und Kasernen Reinlichkeit gelehrt werde.

h) Transport-Unternehmungen soll die Beobachtung strengster Reinlichkeit und die Erfüllung der Elemente der Hygieine zur Pflicht gemacht werden; Ankündigungs-Gesellschaften und touristische Vereine sollen jene Firmen bevorzugen, welche diese Bedingungen erfüllen.

i) Die Frequentanten der Kurse des Plombiers sanitaires sollen nach Beendigung ihrer Uebungen ein Certificat erhalten, mit welchem ihre specielle Befähigung zur Ausführung von Installationen dokumentiert wird.

2. Ueber die Notwendigkeit eines Gesetzes, mit welchem einerseits die Staatsbehörden ermächtigt werden, auf die städtischen Behörden sowohl hinsichtlich der Kontrolle bestehender, als auch in Bezug auf die Schaffung neuer sanitärer Vorschriften Einfluss zu nehmen und den städtischen Behörden andererseits das Recht gegeben wird, von demselben Gesichtspunkte aus auf die Privaten hinsichtlich der Beschaffenheit öffentlicher oder privater Gebäude Einfluss zu nehmen. Vortrag von *Paul Pignant*, Ingénieur des Arts et Manufactures. Die in Vorschlag gebrachten Resolutionen, mit welchen die Schaffung neuer, auf einer genauen Kenntnis der Hygieine der Wohnungen und der Städte beruhenden Sanitätsgesetze gefordert und eine Reform der zur Pflege und Wahrung der Sanitätsgesetze berufenen Körperschaften angestrebt wird, kamen mangels einer geeigneten Formulierung und nachdem die Mehrheit der Anwesenden mit der Zuerkennung einer judiciellen Jurisdiktion an die Conseils d'Hygiène nicht ganz einverstanden war, nicht zur Abstimmung.

Die Stellung, welche die Franzosen zu allgemein wichtigen hygieinischen Fragen heute einnehmen und die gegenwärtigen Bestrebungen der französischen Ingenieure und Architekten auf dem Gebiete des Gesundheitswesens finden in den oben skizzierten Arbeiten des Kongresses einen entsprechenden Ausdruck. Von den mannigfachen Anregungen des Kongresses scheint uns besonders auch anderwärts der Beherzigung wert die Forderung einer durchgreifenden Reform des die Hygieine betreffenden Unterrichtswesens, die unseres Erachtens jedoch nur dann erspriessliche Resultate zeitigen dürfte, wenn die bezüglichen Kurse für die Studierenden des Baufachs, wie auf dem eidgen. Polytechnikum in Zürich, unter die obligatorischen Fächer eingereiht werden. Ausser den Verhandlungen hat der Kongress einen Teil seiner Zeit interessanten Exkursionen gewidmet zur Besichtigung technischer Werke, die hygieinischen Zwecken dienen. Auf Einladung des Munizipalrats der Stadt Paris wohnte er der Eröffnung des Aquäduktes von Achères und der Pumpstation von Colombes bei, welche die von den Rieselfeldern bei Gennevilliers nicht absorbierten Schmutzwässer den neuen Rieselfeldern von Achères zuführt.*) Von weiteren Ausflügen sind zu erwähnen die Besichtigung der pneumatischen Kanalisation in Levallois-Perret, eines Hauptrecipienten der Pariser Kanalisation und der grössten städtischen Desinfektionsanstalt in der Rue des Récollets.

*) Vide Bd. XXV S. 6.

Miscellanea.

Ueber die maximale Windgeschwindigkeit während des Verlaufs der Sturmperiode der vorletzten Woche (5.—7. Dezember), die im Gefolge eines aussergewöhnlich tiefen, nördlich gelegenen Luftwirbels auftrat, liegen einige bemerkenswerte Daten vor, die das Interesse unserer Techniker insofern beanspruchen dürften, als dieselben die absolut grössten registrierten Windstärken enthalten, welche innerhalb der letzten fünf Jahre, seit Aufstellung des vortrefflichen Munro-Anemographen auf der eidg. meteorologischen Centralanstalt in unserer Gegend zur sichern Kenntnis gelangt sind. Am Frühmorgen des 6. Dezember, in der ersten Stunde nach Mitternacht, hob sich die mittlere stündliche Windgeschwindigkeit bereits auf 20,0 *m* pro Sekunde, um dann unter starken Schwankungen bis zum Nachmittag 2—3^h und 6—8^h Abends auf die ständliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 24,2 *m* in der Sekunde anzusteigen.

Innerhalb dieses Zeitintervalles war aber die orkanartige Wucht des Sturmes noch erheblich grösser, indem sich auf dem Anemogramm einzelne kurz andauernde Windstösse von sogar 28—30 *m* sekundlicher Geschwindigkeit vorfinden; von 10 Uhr Vormittags des 5. Dezember bis zur selben Stunde am 7. d. M. registrierte das Instrument einen Windweg von nahezu 3000 *km*, die *höchste* bis jetzt während 48 Stunden vom Anemometer gelieferte Kilometerzahl. Ganz naturgemäss schliesst sich daran die Frage, wie gross wohl der entsprechende *Winddruck* zur Zeit des Maximums gewesen sein mochte, und da wollen wir nicht unterlassen auf die sehr wichtigen, sorgfältigen und umfangreichen Beobachtungen hinzuweisen, welche Prof. C. F. Marvin vom amerikanischen Signal Office in den letzten Jahren neuerdings über die Beziehung zwischen Winddruck und Windgeschwindigkeit auf dem Mount Washington angestellt und im «American Meteorolog. Journal, Vol. VII» publiziert hat. Die an Platten von 0,37 und 0,84 m^2 direkt beobachteten Winddrucke bei Windgeschwindigkeiten bis zu 21,7 *m* pro Sekunde, lassen sich nach Umrechnung in unsere gebräuchlichen Masseinheiten sehr gut durch die Formel darstellen:

$$p = 0{,}098 \cdot v^2 \cdot \frac{b}{b_0}$$

worin p den Winddruck in Kilogramm pro Quadratmeter, v die Windgeschwindigkeit in Meter pro Sekunde, b_0 den normalen Barometerstand von 760 *mm* und b den thatsächlich an der Station beobachteten in *mm* Quecksilberhöhe darstellt.

Für das oben angegebene Maximum der Windgeschwindigkeit von 30 *m* pro Sekunde liefert die Marvin'sche Formel demnach (mit $b = 709$ *mm*) einen Winddruck von 82,3 *kg* pro Quadratmeter.

Da uns die bezügliche Litteratur über die verschiedenen im Laufe der Zeit gemachten Versuche, eine Relation zwischen Winddruck und Windgeschwindigkeit aufzustellen, ziemlich vollständig zur Verfügung steht, so dürfte es wohl nicht überflüssig sein, im Anschlusse an diese Notiz, ein kurzes Résumé der Zahlenkoefficientenwerte aus den bekannteren Winddruckformeln hier wiederzugeben. Unsere obigen konventionellen Einheiten (Meter, Sekunde und Kilogramm) zu Grunde gelegt, lautet die bekannte theoretische Formel, welche das Verhältnis von Winddruck und Windgeschwindigkeit angiebt und in der die Viskosität der Luft gleich o gesetzt ist, nach Ferrel (Amer. Met. Journal, Vol. IV)

$$p = \frac{0{,}0659\, v^2}{1 + 0{,}004\, t} \cdot \frac{b}{b_0}$$

wenn t noch die Lufttemperatur in Graden Celsius bedeutet. Bei $t = 15°$ und $b = 760$ *mm* wird demnach theoretisch

$$p = 0{,}0623\, v^2$$

Damit ergiebt sich dann das Verhältnis der *theoretischen* zu den *empirischen* Werten des Zahlenkoeffizienien in den verschiedenen, in der Praxis gebrauchten Formeln wie folgt:

alte Ingenieurformel ($p = 0{,}12\, v^2$)	1 : 1,96
Rouse	1 : 1,90
Mariotte	1 : 1,73
de Borda	1 : 1,66
Marvin	1 : 1,57
Hagen	1 : 1,35
Houtton	1 : 1,24
Woltmann	1 : 1,19

Man ersieht hieraus, dass die Marvin'sche empirische Relation zwischen Winddruck und Windgeschwindigkeit nahezu den glücklichen Mittelweg gefunden hat zwischen der alten Faustregel der Ingenieure, die für die normal gestellte *Quadratmeterfläche* unbedingt etwas zu grosse Werte liefert und der theoretischen Formel, die mit ihrem Zahlenkoefficienten umgekehrt den Winddruck wieder bedeutend zu klein ansetzt. *M.*

Eine neue Verwendung von Elektromotoren. Auf dem der Aktiengesellschaft Lauchhammer gehörigen Eisenwerke in Gröba bei Riesa kommt, wie in Glasers Ann. berichtet wird, neuerdings eine maschinelle Einrichtung zur Verwendung, die allen Fachmännern lebhaftes Interesse abgewinnen wird. Das Beschicken der auf genanntem Werke befindlichen Martin-Oefen mit etwa 250 Zentner Eisen, welches sich achtmal täglich wiederholt, ist eine ausserordentlich zeitraubende und anstrengende Arbeit, weil die betreffenden Leute dicht an die Thür des Ofens treten müssen, in dem eine Temperatur von etwa 2000° herrscht. Vier Mann brauchen im Durchschnitt drei Stunden zu einer Beschickung und müssen namentlich im Sommer sehr stark unter der Hitze leiden, die den Ofenthüren, gleichzeitig zum Nachteile des Ofens selbst bezw. des Betriebes, entströmt. Mit der oben erwähnten Beschickungsmaschine bewirkt ein Mann durch mühelose Bewegung von vier Hebeln die ganze Arbeit in kaum dem zehnten Teile der Zeit, so dass man durch diese Maschine nicht nur eine wesentliche, für die Gesundheit wertvolle Ersparnis an Arbeitskräften, sondern auch eine erhöhte Leistungsfähigkeit des Ofens erzielt. Anstatt, dass das Material, welches aus altem Eisen in den verschiedensten, oft sperrigen Formen und von allen möglichen Grössen besteht, nach der Hütte gefahren und ein zweites Mal in einzelnen Stücken in die Hand genommen wird, um in den Ofen geworfen zu werden, ladet man dasselbe gleich auf dem Hofe in eiserne Mulden, deren drei oder vier auf einem kleinen Wagen liegen. Die Wagen fahren als ein Zug mittelst eines elektrischen Motors vor den Ofen; auf einem zweiten, parallel laufenden Geleise bewegt sich die eigentliche Beschickungsmaschine, ein grosser Wagen, auf dem ein grösserer und drei kleinere Elektromotoren durch einen Mann gesteuert werden, der in etwa 6 *m* Entfernung vom Ofen durch die Hitze in keiner Weise belästigt, alle Handgriffe ausführen kann, durch welche der Inhalt der Mulden in den Ofen befördert wird. Der Beschickungswagen fährt, durch einen Hebel in Gang gesetzt, schnell vor eine der Mulden; ein langer eiserner Schwengel tritt heraus, erfasst die Mulde, hebt sie vom Wagen, fährt damit vor die Thür des Ofens, schiebt die Mulde hinein, schüttet durch eine Umdrehung den Inhalt aus, zieht sich ebenso schnell wieder zurück und legt die leere Mulde an ihren früheren Platz. Der erforderliche Mechanismus ist sehr einfach, da jede der einzelnen Bewegungen durch einen besonderen Elektromotor, der rückwärts wie vorwärts laufen kann, bewirkt wird. Eine Dynamo bewegt den Wagen parallel zur Front der Oefen nach beiden Seiten, eine zweite streckt den Schwengel heraus und zieht ihn zurück, eine dritte, ganz kleine, bewirkt die Drehung der Mulde, und eine vierte, wesentlich stärkere Dynamomaschine, besorgt das Heben und Senken des Schwengels mit der am Ende befindlichen geladenen Mulde, deren Inhalt bis 20 Zentner wiegen kann. Die Maschine ist nach einer in Amerika gemachten Skizze auf dem Eisenwerke Lauchhammer konstruiert worden und ist die Zweite der Art, welche überhaupt existiert; die elektrischen Einrichtungen wurden von der Firma Aktiengesellschaft Elektricitätswerke (vorm. O. L. Kummer & Cie.) Dresden, geliefert. Jede Bewegung der Maschine wird durch Vor- oder Zurücklegen eines Hebels eingeleitet und unterbrochen; beim Einschalten der grössten Dynamo tritt ausserdem selbstthätig noch die elektrische Auslösung einer Bremse ein, die ein Herabgehen der bedeutenden Last verhindert, welche in dem Schwengel selbst und der daran hängenden Last von Mulde mit Inhalt besteht. Diese elektrische Beschickungsmaschine zeichnet sich vorteilhaft dadurch vor anderen vorzugsweise in Amerika angewendeten, mit Dampf, Presswasser oder Pressluft angetriebenen, aus, dass sie nicht so viel Raum beansprucht und den Ueberblick der ganzen Anlage nicht hindert; das Wesentliche in der praktischen Verwendbarkeit ist aber der Umstand, dass die Mulde, durch welche das Material in den Ofen befördert wird, nicht am Schwengel befestigt ist, sondern dass der letztere einzelne Mulden erfasst, die irgendwo im Werke geladen und der Beschickungsvorrichtung zugeführt werden können.

Thermo-elektrische Oefen. An der bekanntlich sehr geringen Leistungsfähigkeit der Thermosäulen sind alle Experimente, welche bisher zum Zweck der direkten Umwandlung der Wärme in Elektricität angestellt wurden, gescheitert. Die mit den besten Thermosäulen vorgenommenen Versuche haben ergeben, dass man von der Wärme des zur Erregung dieser Elektricitätserzeuger benutzten Leuchtgases nur etwa 0,5 % in elektrische Energie umzuwandeln vermag. Dieser geringe Nutzeffekt macht die Thermosäulen für den Fall, wo die Wärme nur zur Elektricitätserzeugung benutzt wird, zu sehr kostspieligen Apparaten. Dem Physiker Dr. *Giraud* zu Chantilly soll es, wie «Der Techniker» berichtet, nunmehr gelungen sein, eine erfolgreiche Lösung dieses Problems herbeizuführen, indem er einen Ofen konstruiert hat, welcher ermöglicht, die zu Heizzwecken erzeugte Wärme gleichzeitig mittels Benützung einer Thermosäule für die Elektricitätserzeugung zu verwerten. Der thermo-elektrische Ofen des Herrn *Giraud* erscheint von aussen als ein cylindrischer, mit Rippen versehener Heizofen. Die Rippen dienen zur reichlichen Wärmeausstrahlung und zur Beförderung der Luftcirkulation im Zimmer. In dem Hohlraum, der durch den inneren und äusseren Ofenmantel gebildet wird, befinden sich die Elemente der thermo-elektrischen Säule in Ringen übereinander angebracht, sodass sie den Ofen in der ganzen Höhe umgeben. Jedes dieser Elemente besteht aus einem flachen Stück Nickel oder Weissblech und einer Legierung, die in der Hauptsache aus Antimon und Zink unter Hinzufügung einer geringen Menge anderer Metalle zusammengesetzt ist. Die Mischung ist so gewählt, dass die Stücke die nötige Festigkeit und Haltbarkeit erhalten. Auf die richtige Zusammensetzung dieser Legierung wird besonderer Wert gelegt. Jedes Element ist mit einer Umhüllung von Asbest versehen und in ein aus Eisenblech gestanztes viereckiges Kästchen eingesetzt. Die Elemente sind in Reihen geschaltet, um die nötige elektrische Spannung zu erhalten und die Cirkulation der Feuergase ist so geregelt, dass die inneren Seiten der Elemente sich möglichst gleichmässig erwärmen, während die äusseren Seiten durch die am Ofen emporstreichende Zimmerluft eine niedere Temperatur erhalten, wodurch der zur Erregung des elektrischen Stromes nötige Temperaturunterschied herbeigeführt wird. Ein solcher thermo-elektrischer Ofen mit Nickelelementen produciert angeblich eine elektromotorische Kraft von 160 Watt. Diese Leistung entspricht dem normalen Betrieb; bei schwächerer Heizung wird dieselbe auch entsprechend reduciert.

Augenblickshemmung von Maschinenbetrieben. Zur augenblicklichen, auch aus der Entfernung von den äussersten Punkten der Werkstätte aus zu erzielenden Hemmung der Maschinen ist von Ingenieur *Lucian Meyer* ein Apparat konstruiert worden, welcher nach «Genie Civil» allen bisher gebräuchlichen, diesem Zweck dienenden Einrichtungen überlegen sein soll. Der Apparat besteht aus zwei miteinander kombinierten Teilen, und zwar einem Verschluss-Mechanismus, welcher, durch den Druck auf einen der an beliebigen Stellen der Werkstatt angebrachten Knöpfe elektrisch ausgelöst, den Eintritt der bewegenden Kraft (Dampf, Gas, Druckluft) in die Maschine verhindert und zugleich eine Bremse zur Funktion bringt, welche durch das Zusammenpressen eines Kautschuckballens wirkt. Durch den Verschluss-Mechanismus allein kann der Stillstand der Maschine, in welcher schon motorische Kraft aufgespeichert ist, nicht rasch genug herbeigeführt werden und erst der Hinzutritt der durch die eigenartige Bremse ausgeübten Wirkung macht die Hemmung zu einer beinahe momentanen. Die Bremse kann auch unbenutzt bleiben oder für sich allein, und auf grössere Entfernung, beispielsweise von ausserhalb des Werkstattraumes, in Funktion gesetzt werden, wozu dann ein spezieller Mechanismus erforderlich ist. In diesem Falle wird die elektrische Auslösung durch einen Umschalt-Apparat bewirkt, welcher den Strom zuerst nach der Verschluss-Vorrichtung und unmittelbar darauf nach der Bremse sendet. Bei Versuchen, welche an einer 20pferdigen, mit dem Drucke von 7 *kg* und der Geschwindigkeit von 30 Umdrehungen arbeitenden Maschine angestellt wurden, erzielte man Hemmungen in 2 Sekunden mit dem Verschluss-Mechanismus allein und in weniger als zwei Drittel Sekunden durch das kombinierte Zusammenwirken des Verschlusses mit der Bremse. Der beschriebene Hemmungsapparat hat den Vorteil, dass er die Organe der Maschinen verschiedener Systeme gar nicht anstrengt, so dass man denselben nicht nur in Momenten der Gefahr, sondern regelmässig zur Mittagszeit oder beim Schluss der Arbeit zum Abstellen der Maschinen verwenden kann.

Das tiefste Bohrloch der Erde ist jenes von Paruschowitz bei Rybnik in Oberschlesien. Dasselbe wurde, wie Bergrat *Köbrich* auf dem im Monat September in Halle a. S. abgehaltenen Kongress der Bohringenieure berichtete, in der Zeit vom 26. Januar 1892 bis zum 17. Mai 1893 auf eine Tiefe von 2003,34 *m* niedergebracht. In Bezug auf die Tiefe steht es anderen Bohrlöchern, wie folgende, «Stahl und Eisen» entnommene Zusammenstellung zeigt, weit voran.

Paruschowitz	2003,34 *m*
Schladebach	1748,40 »
West-Virginien . . .	1600,00 »
Lieth (Holstein) . . .	1338,00 »
Sperenberg	1273,01 »
Sennewitz	1111,45 »

Die Bohrung fand nicht allein aus wissenschaftlichem Interesse statt, sondern auch zu Muthungszwecken. Von Kohlenflötzen wurden nicht weniger als 80 mit einer Gesamtmächtigkeit von 89,5 *m* Kohle durchteuft. Die sorgfältig ausgeführten Temperaturmessungen ergaben eine Wärmetiefenstufe von 34,1 *m*. Das Bohrgestänge, dessen man sich in Paruschowitz bediente, wog insgesamt 13875 *kg*. Da die Bohrdauer 399 Tage betrug, so entfällt auf jeden Tag im Durchschnitt ein Bohrfortschritt von 5,01 *m*. Ohne Amortisation der Anlagekosten und ohne Gestänge-

verluste hat die Bohrung 94031,25 Fr. gekostet, also jeder laufende Meter Tiefe 46,96 Fr. In Schladebach betrugen die Kosten für 1 *m* Bohrlochtiefe 151,25 Fr. und die Gesamtkosten stellten sich dort auf 151630 Fr. Die Oberleitung lag in den Händen des durch seine Tiefbohrungen bekannten Bergrats *Köbrich* aus Schönebeck.

Die erste elektrische Strassenbahn in Berlin ist vor kurzem auf der Strecke Gesundbrunnen-Pankow eröffnet worden. Die Linie berührt allerdings nicht die centralen Stadtteile, sondern dient zur Verbindung eines im Norden an der Peripherie der Stadt gelegenen Viertels mit dem als Sommeraufenthalt beliebten Vorort Pankow. Die nach dem System der oberirdischen Zuleitung eingerichtete Bahnstrecke hat auf Berliner Gebiet eine Länge von 911,3 *m*, ihre Gesamtlänge ist 3 *km*. Sie ist grösstenteils zweigleisig und normalspurig angelegt; die Maximalsteigungen überschreiten nicht 3,3 %. Krümmungen hat die Bahn nur zwei aufzuweisen, eine mit 300 *m* und eine mit 150 *m* Halbmesser. Die elektrische Centrale befindet sich in Pankow, von wo der Strom vermittelst der an Mannesmannsäulen angebrachten Luftleitung den Motorwagen zugeführt wird. Die mit 18 Sitz- und 12 Stehplätzen versehenen, elegant und solid gebauten Wagen sind mit allen erforderlichen mechanischen und elektrischen Vorrichtungen ausgerüstet; die Fahrgeschwindigkeit beträgt 15—20 *km* in der Stunde.

Konkurrenzen.

Nordböhmisches Gewerbemuseum in Reichenberg. Die sechs vom Kuratorium angekauften Entwürfe haben folgende Verfasser: Arch. Prof. Ohmann in Prag (3000 Kr.), Arch. Prof. M. Olbrich in Wien (3000 Kr.), Arch. Rob. Raschka in Wien (2000 Kr.), Arch. Kuder und Müller in Strassburg i. E. (1000 Kr.), Arch. Emil Hagberg in Berlin (1000 Kr.), Prof. Rob. Stübchen-Kirchner in Gablonz a. N. (1000 Kr.). Das Kuratorium hat bereits mit Professor Ohmann wegen der Ausführung seines Projektes unterhandelt.

Bau eines Rathauses in Duisburg. Allgemeiner Wettbewerb. Termin: 15. April 1896. Bausumme: 500000 M. Preise: 7000, 5000, 3000 M Das Preisgericht bilden die Herren Oberbürgermeister Lehr in Duisburg, Geh. Reg.-Rat Prof. Ende in Berlin, Prof. F. Thiersch in München, Stadtbaurat Stübben in Köln, Stadtbaurat Quedenfeldt in Duisburg. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind beim dortigen Stadtbauamt kostenfrei erhältlich.

Zur Erlangung von Entwürfen für den Bau eines neuen Friedhofes in Lugano eröffnet der dortige Stadtrat unter den schweizerischen Architekten einen Wettbewerb mit Einlieferungstermin bis zum 31. Januar 1896. Dem uns noch nicht bekannten Preisgericht stehen zur Prämiierung der zwei besten Projekte 2000 Fr. zur Verfügung. Programme und Situationsplan können vom Stadtingenieur in Lugano bezogen werden.

Rathaus in Grosswardein. Allgemeiner Wettbewerb. Termin: 31. März 1896. Bausumme: 350000 fl. Preise: 3000, 2000, 1000 fl. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind vom dortigen Bürgermeisteramt zu beziehen.

Provinzialmuseum in Hannover (Bd. XXVI, S. 155). Der mit dem I. Preise ausgezeichnete Entwurf von Prof. Stier in Hannover ist vom Provinzial-Ausschuss für die Ausführung bestimmt worden.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

III. Sitzung vom 4. Dezember 1895,
abends 8 Uhr, im Hôtel Central.

Vorsitzender: Herr Ingenieur Hs. v. Muralt.

Als Traktandum war die Zürcher-Bahnhoffrage angekündigt und die Sitzung als öffentlich erklärt worden; es fanden sich deshalb viele Nichtmitglieder ein und die Zahl der Anwesenden betrug zwischen 150 und 200. Das Hauptreferat über die Frage hatte Herr Stadtingenieur Süss, der die Angelegenheit vom Gesichtspunkt der Stadt aus beleuchtete. Nach ihm ergriffen das Wort die Herren Professor Gerlich, um das Projekt der Experten zu verteidigen, Direktor Brack für den Standpunkt der Nordostbahn, Oberingenieur Moser, der das offizielle Projekt gleichfalls kritisierte und ausführte, wie die Aufgabe nach seinen Ideen hätte gelöst werden können, Architekt Ernst, der die Frage aufwarf, ob das Aufnahmsgebäude nicht noch weiter nach Aussersihl hinaus, etwa in die Gegend der Langgasse, verlegt werden könnte. Wegen vorgerückter Zeit wurde auf Antrag von Herrn Professor Gerlich beschlossen, die Diskussion dieser so wichtigen Frage in einer nächsten Sitzung fortzusetzen, und auf Antrag der Herren Oberst Huber und Stadtbaumeister Gull der Vorstand beauftragt, die Stellungnahme des Vereins durch eine besondere Kommission prüfen zu lassen und darüber einen Antrag zu bringen.

Schluss der Sitzung 10¾ Uhr.

Basler Ingenieur- und Architekten-Verein.

In der letzten Sitzung, welche am 16. Dezember unter dem Vorsitz von Herrn Direktor Miescher stattfand, wurde einer Anregung des Herrn Architekt F. Walser grundsätzlich beigepflichtet, wonach diejenigen Vereins-Verhandlungen, die sich zur Veröffentlichung eignen, von nun an *regelmässig* in der Schweiz. Bauzeitung und, wenn sie von spezifisch lokalem Interesse sind, auch in den Tagesblättern Aufnahme finden sollen. — Die schon wiederholt aufgetauchte Idee wurde diesmal namentlich von den beiden Herrn Protokollführern Ed. Riggenbach und Jul. Kelterborn lebhaft befürwortet, was wohl die beste Garantie dafür bieten dürfte, dass derselben künftighin auch Folge gegeben werde. *)

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht ein junger *Ingenieur* in ein Tiefbauamt im Elsass. (1017)

On cherche pour une usine en Alsace un jeune *ingénieur-mécanicien* qui a déjà travaillé dans un bureau ou dans un atelier de construction de machines. (1018)

Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

*) Wir freuen uns aufrichtig über diese den Basler Jngenieur- und Architekten-Verein ehrende Beschlussfassung und möchten nur wünschen, dass dieselbe auch in andern Sektionen, welche bisher nur summarisch oder gar nicht über ihre Verhandlungen berichtet haben, Nachahmung finden möge. Die Red.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
24. Dez.	Karl Beeler z. Neuhof.	Neuhof-Sonnenberg (St. Gallen)	Bau einer neuen Käserei und Schweinestallung für die Käsereigesellschaft Sonnenberg, Altwil.
25. »	Kant. Bauamt	Chur	Herstellung der Widerlager und Regulierung der Zufahrten für die projektierte eiserne Brücke an Stelle der alten Zollbrücke bei Landquart. Kostenvoranschlag 6500 Fr.
26. »	Gemeinderat Scheibli	Niederweningen (Zürich)	Bau einer Holzstrasse von 916 *m* Länge, und durchschnittlich 6 *m* Breite. Erdbewegung etwa 12500 m^3.
27. »	Hochbauamt I Stadthaus	Zürich	Schlosserarbeiten für den Neubau der Materialverwaltung und das Wärterhaus im Albishof.
28. »	Präsident Müller	Waltenstein (Zürich)	Bau einer neuen Strasse II. Klasse Wenzikon-Jakobsthal. Kostenvoranschlag 1663 Fr.
28. »	Jung & Bridler, Architekten	Winterthur	Bau von sieben Doppelhäusern mit zusammen 42 Wohnungen im Tössfeld-Winterthur für die Gesellschaft zur Erstellung billiger Wohnungen.
30. »	Kant. Bauamt	Chur	Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion für eine Strassenbrücke von 27 *m* lichte Spannweite über die Landquart in der Nähe der Station Landquart.
31. »	Josef Bucher im Wyssenbach	Wiggen (Luzern)	Ilfis-Korrektion von der Längmattenbrücke bei Wiggen bis zur Kantonsgrenze in einer Länge von etwa 1100 *m*.
31. »	Pfarrhaus Weisslingen	Weisslingen (Zürich)	Maurer-, Steinhauer- und Zimmermannsarbeiten für den Bau eines neuen Sekundarschulgebäudes in Weisslingen.
8. Jan.	Akermann, Ammann	Riniken (Aargau)	Anlage einer Wasserversorgung mit Leitungen von etwa 1800 *m*, Reservoir 200 m^3 Wassergehalt, Hydrantenanlage etc.