

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 3

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: 05.02.2025

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

Wettbewerb für den Neubau einer Oberen Realschule in Basel.

II. (Schluss.)

Den Abschluss unserer Veröffentlichungen über diesen Wettbewerb bilden die auf Seite 26 u. 27 wiedergegebenen Darstellungen der beiden Entwürfe, welchen dritte Preise (1000 Fr.) zuerkannt wurden. Verfasser derselben sind die HH.: Arch. E. La Roche-Heusler mit F. Stehlin-von Bavier, und E. Faesch, P. Huber und F. Werz in Basel.

Miscellanea.

Elektrische Trambahn mit gemischtem Betriebe in Paris. Die «Compagnie des tramways» in Paris hat seit Anfang vorigen Jahres den gemischten Betrieb — Akkumulatoren und oberirdische Stromzuführung — auf ihren Linien von der Place de la République nach Aubervilliers und nach Pantin eingeführt. Die Installation derselben wurde von der «Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston» besorgt. Im Hinblick auf den Umstand, dass derartige Betriebseinrichtungen noch selten sind und in Paris sehr befriedigende Ergebnisse zeigen sollen, dürften einige der Zeitschr. des österr. Ing.- und Arch.-Vereins entnommene Daten über diese Anlage interessieren.

Die Gesamtlänge der Linien beträgt 14,650 km, hievon werden 7,870 km ausserhalb Paris mittels Trolley und 6,780 km innerhalb Paris mittels Akkumulatoren betrieben. Letztere werden durch den Strom, der während der Fahrt ausserhalb Paris den Wagen zugeführt wird, geladen. Für den Betrieb stehen 33 Motorwagen in Verwendung, von denen 30 mit Imperiale versehen und für den gemischten Betrieb auf den beiden in die Stadt einlaufenden Linien und die Linie Aubervilliers-Pantin eingerichtet sind; die übrigen drei Wagen von der Bauart Thomson-Houston verkehren auf den Linien: Porte d'Allemagne-Prés St. Gervais und Quatre-Chemins-Cimetière de Pantin. Um das schwierige, oft fast unmögliche Umdrehen der Wagen in den Endstationen zu vermeiden, sind diese vollständig symmetrisch mit vorderer und rückwärtiger Plattform und Verbindungstreppe mit dem Imperiale gebaut. Ein besonderer Abschluss verhindert jeden Verkehr der Fahrgäste mit dem Führer, gestattet jedoch dem Kondukteur, im Falle eines plötzlichen Unwohlseins des Führers den Dienst desselben — soweit dies zulässig ist — zu übernehmen. Zur Sicherung der vollständigen Ausführung des gemischten Betriebes sind die Wagen, die mittels Trolley allein auf der Transversallinie Pantin-Aubervilliers und mittels Trolley und Akkumulatoren auf den inneren Stadtlinien bethätigt werden müssen, mit einer besonderen Ausrüstung versehen, welche ermöglicht, den Kontrollern, Parallelsérien B. A. der Compagnie Thomson-Houston, den Strom der Trolleylinie oder jenen der Akkumulatoren-Batterie, oder endlich den Kontrollern und den Motoren, sowie gleichzeitig auch den Akkumulatoren zum Zwecke ihrer Ladung während der Fahrt Strom zuzuführen. Dies wird durch eine doppelte Reihe von Unterbrechern, welche vorne und rückwärts am Wagen angebracht sind, auf einfache Weise ermöglicht. Die Durchfahrt durch die sehr niedrigen Brücken der Gürtelbahn machte eine Abänderung des Trolleyarmes notwendig, welche darin besteht, dass dieser durch eine einfache Handhabung während der Fahrt durch die Stadt in eine auf dem Dache des Wagens befindliche Rinne vollständig eingelegt werden kann; die Federn des Trolleyarmes sind in einer cylindrischen Umhüllung, welche in der Achse des Imperials gelegen ist, untergebracht.

Die Akkumulatoren-Batterie hat bei einer Länge von 1,725 m, einer Breite von 2,080 m und einer Höhe von 0,605 m ein Gewicht von 3800 kg. Sie besteht aus 24 Elementen mit einer Kapazität von 45—48 Amp.-Stunden, welche bei einer minimalen Spannung von 400 V am Ende der Entladung noch zwei Fahrten durch die Stadt und zwar ohne Ladung nach einer Fahrt gestattet. Die Anbringung der Batterie unter dem Wagenkasten schützt die Passagiere vor den lästigen Säureausdünstungen; sie erleichtert die Entfernung der Batterie von den Wagen für die Fahrt auf der Linie Pantin-Aubervilliers, sowie die Handhabung und Untersuchung der Batterie im Depot sehr wesentlich und erhöht auch die Stabilität des Wagens durch die tiefe Lage des Schwerpunktes. Der Rahmen des Wagens ruht auf zwei Drehgestellen, durch deren Konstruktion — Verlegung des Drehpunktes gegen die äussere Achse und Anbringung der Motoren auf diesen Achsen — fast die ganze Adhäsion des Wagens ausgenützt wird, was beim Befahren der Strecken mit starken Steigungen (bis zu 33‰) vereint mit Kurven von kleinen Radien, wie

solche namentlich in der Vorstadt St. Denis vorkommen, notwendig ist. Die Wagen können 56 Fahrgäste aufnehmen und haben bei voller Besetzung mit den Akkumulatoren ein Gewicht von 17 bis 18 t. Der Antrieb der zwei Motorachsen erfolgt durch je einen 25pferdigen Motor G. E. Soo der Thomson-Houston-Type. Die Wagen sind mit einer elektromagnetischen und einer Spindelbremse, sowie mit einem Sandstreuapparat, durch welchen Sand nach vorne und rückwärts abgegeben werden kann, ausgerüstet. Bei den offiziellen Versuchsfahrten wurde der mit 4,4 t überlastete Wagen auf einem Gefälle von 24‰ bei einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km per Stunde mit der elektromagnetischen Bremse allein auf weniger als 14 m angehalten. Zur Beleuchtung der Wagen dienen zehn Glühlampen von 16 Kerzenstärken. — Die Kraftstation, welche sich auf dem Platze des ehemaligen Depots von Aubervilliers befindet, besitzt eine Kesselhaus mit drei Röhrenkesseln, System Roser, von 193 m² Heizfläche und zehn Atm. Dampfdruck. Für einen vierten Kessel ist der notwendige Raum reserviert. Der Maschinenraum enthält drei horizontale, ein cylindrige Corliss-Dampfmaschinen mit Kondensation von Lecouteux und Garnier. Ihre Leistung beträgt bei 75 Umdrehungen in der Minute 250 P. S. Auch hier kann im Bedarfsfalle eine vierte Maschine aufgestellt werden. Jede Dampfmaschine treibt mittels Riemen eine sechsspölige Thomson-Houston-Dynamomaschine von 150 Kilowatt und 400 Umdrehungen an. Letztere verbraucht bei normalem Gange 300 A bei 550 V Spannung und kann 375 A liefern, ohne aufzuhören gut zu funktionieren und ohne Funkenbildung im Kollektor. Um im Bedarfsfalle mit diesen Maschinen eine vollständige Belastung der Akkumulatorenbatterie zu sichern, lässt die Nebenschluss-Entladung dieser Dynamos die Batterien gleich Shunt-Dynamos funktionieren, indem ein Potentialunterschied in den Grenzen von 575 bis 600 V erreicht werden kann. Die Schalttafel ist derart angeordnet, dass jede Maschine nach Belieben für zwei Ströme und zwar von 500 bis 530 V und von 550 bis 575 V gruppiert werden kann. Von diesen beiden Hauptströmen kann nach Belieben einer der vier für das gemischte System notwendigen Speiseströme abgeleitet werden. Jeder der vier Ströme ist mit automatischen Ausschaltern der gewöhnlichen Type und mit Thomson-Zähler versehen. Das in der Nähe der Kraftstation befindliche Depot besitzt 520 m Geleise, welche derart angelegt sind, dass das Verschieben und Untersuchen der Wagen sofort nach ihrem Einlauf in das Depot ohne Rücksicht auf die Reihenfolge, in welcher sie eintreffen, vorgenommen werden können. Mittels eines eigens konstruierten hydraulischen Elevators lässt sich die Akkumulatorenbatterie innerhalb drei bis vier Minuten von einem Wagen heben und durch eine andere ersetzen. Die für die Reparaturen notwendigen Werkzeugmaschinen werden durch einen elektrischen Motor, der durch den Strom von 500 V von der Centrale aus gespeist wird, angetrieben. Die Geleise sind dort, wo sie in der Mitte der Strasse liegen, aus Rillenschienen System Broca, von 44 kg pro Meter und dort, wo sie auf der Seite der Strasse liegen, aus Vignolschienen hergestellt.

Der neue photographische Refraktor für das astrophysikalische Observatorium bei Potsdam. Der preussische Landtag hat vor einiger Zeit die Mittel bewilligt, um das astrophysikalische Observatorium auf dem Telegraphenberg bei Potsdam mit einem Fernrohre auszustatten, dessen Konstruktion gestattet, an die nächtlichen Aufgaben der Stellarastonomie heranzutreten, welche die grossen ausserdeutschen Fernrohre zu lösen begonnen haben. Das Instrument ist jetzt in allen mechanischen Teilen von der bekannten Firma A. Repsold & Söhne in Hamburg fertig gestellt, und da auch die Linsen von Steinheil in München geschliffen sind, dürfte die Aufstellung in nächster Zeit unter der für diesen Zweck erbauten Kuppel erfolgen. Es ist ein Doppelfernrohr, das auf einer mächtigen Säule an zwei zu einander senkrechten Achsen zwei Rohre trägt. Das eine besitzt eine photographische Linse von 80 cm Durchmesser und 12 m Brennweite. Diese Linse ist so geschliffen, dass sie die violetten und ultravioletten Strahlen aus dem Farbenkomplex des von den Sternen ausgesandten Lichtes in einen mathematischen Punkt vereinigt, 12 m hinter der Linse. Wird in dieser Entfernung eine photographische Platte angebracht, so erscheint auf ihr ein scharfes Bild des Sterns. Um indes das gewaltige Fernrohr auch für die direkte Beobachtung der Sterne brauchbar zu machen, kann dicht beim Okular eine Korrektionslinse eingeschaltet werden, welche bewirkt, dass die gelben, für das Auge hauptsächlich wirksamen Strahlen zu scharfen Bildern zusammengefasst werden. Da aber das Fernrohr besonders zum Photographieren der Sterne und ihrer Spektre bestimmt ist, so ist es mit einem zweiten, dem Leitfernrohr, verbunden, das auch allein sich als ein mächtiges und sehr brauchbares Instrument erweist. Es hat eine Oeffnung von 50 cm bei einer Länge von 12½ m und übertrifft das bisher grösste deutsche Fernrohr der Strassburger Sternwarte von nur 45 cm Apertur. Während nun im Hauptfernrohr die photographische

Platte exponiert ist, wird das ganze System durch ein Uhrwerk der Umdrehungsbewegung des Himmels nachgeführt und zugleich hält im Leitfernrohr der Beobachter ununterbrochen einen Stern an der Kreuzungsstelle zweier Fäden, um die kleinen Schwankungen im Gange des Uhrwerkes auszugleichen. Durch diese geschickte Operation erreicht man, dass das Licht der Sterne stets auf denselben Punkt der photographischen Platte fällt, so dass scharfe Bilder entstehen. Besonders dürfen wir von dem Fernrohr in den bewährten Händen der Potsdamer Astrophysiker Untersuchungen über die Bewegungen der Fixsterne in der Gesichtslinie erwarten. Diese werden bestimmt durch Ausmessung der Verschiebungen gewisser Linien in den Spektren der Sterne. Da hierbei die Spektre stark in die Länge gezogen werden, so verteilt sich die Helligkeit des Sternes auf eine grosse Fläche, deren Partien daher recht schwach erscheinen. Für die bisher in Potsdam verfügbaren Hilfsmittel war es z. B. nicht möglich, schwächere Sterne als solche zweiter bis dritter Grösse in dieser Beziehung zu untersuchen. Mit der Oeffnung des Fernrohres wächst aber die Lichtstärke des erhaltenen Bildes nahezu im Quadrat. Es wird nun möglich sein, die Bewegung von Sternen fünfter Grösse in der Richtung zur Erde nach Grösse und Vorzeichen zu messen. Damit aber thut der Menschengestalt einen gewaltigen Schritt hinaus in den Weltraum. Wir können einen linearen Masstab anlegen an die Raumverhältnisse, in welchen die nächsten etwa 1000 Fixsterne uns umgeben, von denen wir mit wenigen Ausnahmen bisher nur die Richtungen kannten, in welchen sie für uns erscheinen. Wir gewinnen einen genaueren Aufschluss darüber, wie sich die Sonne und mit ihr die Erde unter diesem Sternheere bewegt, und doch ist dies nur eine der Fragen, zu denen das Potsdamer Riesenfernrohr die Lösung liefern soll. Der Preis des Fernrohres nebst Zubehör ist auf eine Million Fr. angesetzt worden.

Der Neubau des preussischen Abgeordnetenhauses in Berlin ist anlässlich der Eröffnung des Landtages am 16. d. M. seiner Bestimmung übergeben worden. Das vom Geh. Baurat *Fr. Schultze* in den Formen freientwickelter italienischer Hochrenaissance errichtete Abgeordnetenhaus gehört zu einer Gruppe von Neubauten für den preussischen Landtag, welche die ganze Tiefe eines von der Leipziger Strasse nach der Prinz-Albrecht-Strasse durchgehenden Grundstückes bedecken. Den vordern Teil desselben, an der Leipziger Strasse, nimmt der noch nicht vollendete Neubau des Herrenhauses mit den zu beiden Seiten in die Strassenflucht tretenden Wohnhäusern der Präsidenten ein, während das auf dem Hinterlande des Grundstückes liegende Abgeordnetenhaus seine Front der Prinz-Albrecht-Strasse zuwendet. Ein niedriger Verbindungsbau zwischen beiden Häusern des Landtages enthält Räume für den Hof, die Minister, Regierungskommissäre und die Stenographen. Erst im Jahre 1900 ist die Vollendung der ganzen Bauanlage zu erwarten. — In seinem Vorderbau enthält das Abgeordnetenhaus, ausser einem in die Erde versenkten Kellergeschoss und einem kräftig gequadraten Sockelgeschoss, nur noch ein Erdgeschoss und ein erstes Stockwerk, welche die beiden Hauptgeschosse bilden. Jenes mit dem grossen Sitzungssaal dient zur Abhaltung der Plenarsitzungen, dieses, das sogenannte Arbeitsgeschoss, zur Abhaltung der Fraktions-, Abteilungs- und Ausschuss-Sitzungen. In letztgenanntem Geschoss sind daher ausser den an der Hinterfront angeordneten Bureau-Räumen, den sich anschliessenden Arbeits- und Leseräumen für Abgeordnete und der vom Sockelgeschoss bis zum Dachgeschoss durchgeführten Bücherei nur Beratungszimmer untergebracht. Weitere Beratungszimmer finden sich im zweiten Geschoss des Hinterbaues, der ein Erdgeschoss, ein Halbgeschoss (Tribüengeschoss) und zwei Stockwerke aufweist.

Der grosse Sitzungssaal bietet bei 28,8 m Breite, 21,9 m Tiefe und 16 m Höhe Raum für 433 Abgeordneten-Plätze und auf allen vier Saalseiten Tribünen für die Presse und Zuhörer. Quer vor dem Sitzungssaal ist, von diesem durch einen 2 m breiten Gang für den Verkehr der Diener getrennt, eine geräumige Wandelhalle angelegt, welche durch Ober- und Seitenlicht erhellt wird. Ebenso ist hinter der Rückwand des Saales ein langgestreckter Quergang angeordnet, bestimmt, eine bequeme Verbindung zwischen den zu beiden Seiten des Präsidentensitzes befindlichen Ministertischen herzustellen, und zugleich von den Regierungsvertretern als Wandelhalle benützt zu werden.

Durch den Haupteingang an der Prinz-Albrecht-Strasse eintretend, gelangt man zunächst in eine geräumige, durch zwei Geschosse geführte, überwölbte Vorhalle und aus dieser in die durch Sockel-, Haupt- und Obergeschoss reichende Haupttreppenhalle, an deren Längseite sich im Untergeschoss die Garderoben anschliessen. Im Obergeschoss ist die Halle mit einer ringum laufend Verbindungsgalerie versehen. Zur Rechten und Linken führen breite einläufige Treppen in das Hauptgeschoss und finden dort ihre Fortsetzung in dreiläufigen Treppen bis zum ersten Stockwerk. Um die Treppenhalle gruppieren sich im Hauptgeschoss die

Lesesäle mit der Hausbibliothek und die Erfrischungsräume, im ersten Stock die Säle und Zimmer für Abteilungen und Ausschüsse. Ausser dem Haupteingang an der Prinz-Albrecht-Strasse ist für die von der Leipziger-Strasse herkommenden Abgeordneten an der nordöstlichen Ecke des Hauses noch ein besonderer Eingang vorgesehen. Vier innere Höfe ermöglichen eine bequeme und gut beleuchtete Verbindung zwischen den wichtigsten Geschäftsräumen. Die Fronten des Vorderbaues haben durchweg Sandsteinverblendung erhalten, während an den Gartenfronten nur die Gesimse aus Sandstein, die Flächen aber aus hellen Ziegeln hergestellt wurden.

Feier des 70. Geburtstages von Prof. Jul. Stadler. In Rüslikon bei Zürich wohnt in ländlicher Abgeschiedenheit einer der wenigen noch lebenden Professoren, die schon bei der Eröffnung des eidgen. Polytechnikums dem Lehrkörper desselben angehörten: Herr Prof. Jul. Stadler von Zürich. Als Docent für Stillehre, Leiter der Uebungen im Ornamentzeichnen, sowie zum Teil der Uebungen im architektonischen Entwerfen übte er eine fruchtbare und anregende Thätigkeit aus. Mit wenigen flotten Pinselstrichen verstand er es, die Schüler in der Kunst der aquarellistischen Darstellung von Entwürfen zu unterweisen. Bei Exkursionen trug mancher in seinem Skizzenbuch einige Striche von Stadlers Hand mit nach Hause, kleine Skizzen, die ihm als Vorbild dienten, aber welche so meisterhaft zu Papier zu bringen, wenigen seiner Schüler zu erlernen vergönnt war. So kam es, dass sich die Studierenden der Bauschule in einer Petition an den eidg. Schulrat wandten, es möchte auch die Professur für Landschaftenzeichnen Herrn Prof. Stadler übertragen werden, als diese durch Krankheit des Herrn Prof. Holzhalb frei wurde. Es geschah, und auch in diesem Fache entwickelte Herr Prof. Stadler noch eine mehrjährige, reiche Thätigkeit. Ausgezeichnet durch einen nobeln Charakter, an dem nichts Kleinliches laftete, war es ihm gegeben, die Kunst in idealer Weise zu erfassen und so auf seine Schüler zu übertragen. Sein Vortrag war oft durch einen trockenen, aber treffenden Humor gewürzt. Kein Wunder, dass die Anhänglichkeit und Dankbarkeit seiner Schüler nicht nur dem verdienten Lehrer, sondern auch dem trefflichen, sympathischen Menschen galt und ihm nachfolgte, als leider Krankheit ihn zum Rücktritt von der Lehrthätigkeit veranlasste.

Als im August vorigen Jahres sein 70. Geburtstag herannahte, vereinigten sich Schüler von nah und fern, um ihm bei dieser Gelegenheit ein Zeichen ihrer Verehrung und Dankbarkeit zu geben. Auch Freunde Stadlers wollten sich der Kundgebung anschliessen und die G. e. P. ernannte ihn zu ihrem Ehrenmitgliede. Ein Trauerfall in der Familie Stadlers, der Tod seiner Gattin, verhinderte die geplante Feier. Erst gegen Ende des verflossenen Monats konnten ihm die Ehrengeschenke überreicht werden — zwei Wappenscheiben mit seinem und seiner Frau Familienwappen und ein silberner Becher, erstere durch Herrn Architekt Lütthy in Frankfurt a. M., der Becher nach einer Zeichnung des Herrn Stadtbaumeisters Gull durch Bossbard in Luzern ausgeführt. Dass diese Werke aus Entwürfen ehemaliger Schüler hervorgegangen sind, gerichte dem Jubilär zu besonderer Freude. Mögen sie ein Heim schmücken, in dem nach trüben Tagen freundlichere wieder einkehren. *M. G.*

Ein Fabrikgebäude aus Stahl und Glas. Die Veeder Mfg. Co. in Hartford, Conn., fabriciert die unter dem Namen Veeder Cyclometer bekannten Wegmesser für Fahrräder. Um ein für dieses Produkt der Feinmechanik möglichst günstiges Fabrikgebäude zu erhalten, liess sich die genannte Gesellschaft von der *Berlin Iron Bridge Co.* in East Berlin, Conn., ein Haus errichten, das im wesentlichen nur aus Stahl und Glas besteht. Bei der Projektierung des Gebäudes wurde Wert darauf gelegt, dass jeder Quadratmeter vollkommen beleuchtet ist, was durch die Anwendung der genannten Materialien in ausgezeichneter Weise erreicht wurde.

Das Gebäude ist drei Stockwerke hoch und hat bei einer Breite von 9,14 m eine Länge von 34 m, sodass die drei Stockwerke eine Nutzfläche von insgesamt 930 m² ergeben. Die Glaswände sind in einzelne Abschnitte geteilt; jedes zweite auf diese Weise entstandene grosse Fenster kann geöffnet werden, wodurch genügende Luftcirculation bewirkt und im Sommer die Hitze in den Sälen auch nicht grösser wird, als bei Fabrikgebäuden, die nach der gewöhnlichen Art gebaut sind. Das verwendete, entweder raube oder wellige Glas hat eine Dicke von 3,1 mm. Die Fussböden werden von Trägern, welche die ganze Breite überspannen, getragen, infolgedessen ist der Raum gänzlich frei von schattenwerfenden Säulen. Die Dachträger sind stark genug, um die Transmission daran anhängen zu können. In einem Nebengebäude befindet sich der Dampfkessel für die Luftheizung. Die warme Luft wird in den hohlen, aus Blech genieteten Säulen weiter geleitet, und zwar tritt sie am Fusse der Säulen aus. Im Sommer kann durch die Säulen kalte Luft geblasen werden. Ziegelsteine sind bei dem Gebäude nur als schmale Streifen an den Fussböden, sowie an den Eckpfeilern der einzelnen Stockwerke zur Verwendung gelangt.

Der II. internationale Acetylen- und Carbid-Kongress soll in Budapest in den Monaten April und Mai d. J. abgehalten werden und gleich dem Berliner Kongress mit einer grösseren Fachausstellung verbunden sein. Für dieselbe wird der Industriepalast der Milleniums-Ausstellung vom ungarischen Handelsministerium zur Verfügung gestellt.

Die Feier des 50jährigen Bestandes des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins in Wien soll nunmehr am 18. März d. J. stattfinden. Für die Abhaltung der Festsitzung hat der Wiener Gemeinderat dem Verein den grossen Sitzungssaal im neuen Rathause überlassen.

Konkurrenzen.

Bauten für die kantonale Strafanstalt in Payerne (Waadt). Anschliessend an den in unserer letzten Nummer erschienenen Auszug aus dem Programm dieses Wettbewerbes möchten wir allfällige Bewerber darauf aufmerksam machen, dass dasselbe zwei Bestimmungen unserer «Grundsätze» nicht entspricht. Erstens dem § 11, welcher eine mindestens vierzehntägige Ausstellungsdauer vorschreibt, und zweitens dem § 6, der bestimmt, dass die Mehrheit der Preisrichter aus *Fachmännern* bestehen soll, während hier das genannte Preisgericht aus fünf Nichttechnikern und bloss drei Architekten zusammengesetzt ist. Uebrigens haben die Mitglieder des Preisgerichtes — wie aus Pos. 4 des Programms (allgemeine Bestimmungen) hervorgeht — die Konkurrenzbedingungen vor der Veröffentlichung gebilligt. — Wenn auch auf Beteiligung von Architekten aus der deutschen Schweiz gezählt wird, so hätte man diesen billigerweise bei der Bestellung der Jury eine entsprechende Vertretung gewähren sollen.

Die Ausgestaltung des Karlskirchenplatzes in Wien (Bd. XXXII S. 78). Es sind acht Entwürfe eingegangen; einer derselben wurde als verspätet von der Konkurrenz ausgeschlossen. Den ersten Preis (2500 Kr.) erhielt das Projekt von Arch. *Max Fabian*, den zweiten Preis (1600 Kr.) Baurat *R. v. Neumann* mit Arch. *Wildback* und *Hegele*, den dritten Preis (1200 Kr.) Arch. *Karl Haala*. Dem gartenarchitektonischen Entwurf «Utilitas» wurde ein Ehrenhonorar zuerkannt, ein weiteres Projekt ist zum Ankauf empfohlen worden.

Neue Bahnhofanlagen in Stockholm (Bd. XXXI S. 36, 166). Bis zum Endtermin dieses internationalen Wettbewerbes, dem 31. Dezember v. J., sind 15 Entwürfe eingegangen, welche sich auf folgende Länder verteilen: Deutschland 5, Schweden 4, Vereinigte Staaten von N. A. 2, England 1, Frankreich 1, Schweiz 1, Kanada 1. Gemäss Programm ist für die Preisrichter zur Beurteilung der Entwürfe eine Frist von zwei Monaten vorgesehen.

Nekrologie.

† **Ernst Häberle**, Professor an der Baugewerksschule in Karlsruhe, in weiteren Fachkreisen namentlich bekannt geworden durch die von ihm mit Prof. A. Neumeister gemeinsam herausgegebenen Veröffentlichungen «Deutsche Konkurrenzen», «Die Holzbaukunst», «Das Bauernhaus», ist am 30. Dezember v. J. in Karlsruhe im 45. Lebensjahre gestorben.

Litteratur.

Kalender für Eisenbahntechniker, begründet von Edm. Heusinger von Waldegg. Neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von *A. W. Meyer*, kgl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Hannover. Nebst Beilage einer Eisenbahnkarte von Mittel-Europa, Masstab 1 : 3 500 000. Sechszwanzigster Jahrgang 1899. Wiesbaden, Verlag J. F. Bergmann. Preis 4 M.

Die Einteilung des Kalenders ist im allgemeinen die gleiche wie im vorigen Jahrgang geblieben, während der Inhalt wiederum wesentliche Veränderungen aufweist. Neu bearbeitet sind: «Vermessungswesen» von Prof. Dr. *Hammer* in Stuttgart, «Eisenbahnbetrieb» von Prof. *J. Meyer* in Berlin und «Strassenbahnen» von Oberingenieur *Jürges* in Hannover. Neu aufgenommen wurden: «Oberbau-Anordnung der kgl. Preuss. Staatseisenbahnen» von Eisenbahndirektor *Schubert* in Sorau und eine Abhandlung «Die Schmiermittel und das Schmieren» von *Joseph Grossmann*, Insp. der Oesterr. Nord-Westbahn. Andere Abschnitte sind durch zahlreiche Zusätze vermehrt, die Preisangaben, die Eisenbahnkarte, die Statistik der Fabriken für Eisenbahnbedarf, und das Verzeichnis der zum Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörenden Bahnen der Jetztzeit entsprechend richtig gestellt.

Kalender für Strassen-, Wasserbau- und Kultur-Ingenieure 1899, begründet von *A. Rheinhard*. Neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von *R. Scheck*, kgl. Baurat in Frankfurt a. d. O. 26. Jahrgang. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. Preis 4 M.

Auch in diesem Jahre hat eine teilweise Umarbeitung des Kapitels Wasserbau, namentlich in Bezug auf den Schiffsfahrtsbetrieb stattgefunden. Das Kapitel über Thalsperren ist ergänzt und einer völlig neuen Bearbeitung sind das Vermessungswesen, sowie die Anlage von Strassenbahnen unterzogen worden. Eine in Farbendruck ausgeführte Eisenbahnkarte von Mittel-Europa (nördl. Teil 1 : 3 500 000), der gewohnte Schreib- und Notiz-Kalender, Notizen über den Verkehr mit der Post und Telegraphie, Zeit- und Massvergleiche, eine Chronik des Ingenieur- und Eisenbahnwesens, sowie Projektierpapier sind dem Kalender beigegeben.

H. Recknagels Kalender für Gesundheitstechniker. Taschenbuch für die Anlage von Lüftungs-, Centralheizungs- und Badeeinrichtungen. Herausgegeben von Hermann Recknagel, Ingenieur. Mit 57 Abbild. und 57 Tabellen. — München und Leipzig. 1899. Verlag von R. Oldenbourg. Preis 4 M.

Mit Ausnahme einzelner Erweiterungen betreffend physikalische, mathematische und hygienische Tabellen sind Aenderungen im wissenschaftlichen Teil dieses 3. Jahrganges nicht zu verzeichnen. Eine wesentliche Ergänzung hat die Liste der Firmen erfahren, welche Centralheizungen bauen.

Der Zeitungskatalog und Insertionskalender von Rudolf Mosse für das Jahr 1899 ist gleich seinen Vorgängern als Pultmappe, Schreibunterlage und Notizkalender, aber in neuer geschmackvoller Ausstattung erschienen. Eine namentlich für Inserenten nützliche Erweiterung hat das Kapitel über die Ausstattung von Annoncen aufzuweisen, deren Entwürfe in illustrativer und dekorativer Beziehung sichtlich vielfach unter dem Einfluss der modernen Kunstrichtung und Zeichentechnik entstanden sind. Das übliche, vervollständigte Verzeichnis der politischen und Fachpresse des In- und Auslandes unterrichtet über alle Einzelheiten, deren Kenntnis für den Inserenten von Interesse ist.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Handbuch der Schulhygiene. Zum Gebrauche für Aerzte, Sanitätsbeamte, Lehrer, Schulvorstände und Techniker. Von Dr. *Adolf Baginsky*, a. o. Professor der Kinderheilkunde an der Universität Berlin. Mit Unterstützung von *Otto Janke*, Lehrer a. d. Gemeindegemeinschaft in Berlin. Dritte, vollständig umgearbeitete Auflage. Erster Band: Mit 238 in den Text gedruckten Abbildungen. Stuttgart 1898. Verlag von Ferdinand Enke. Preis 16 M.

Massenermittlung, Massenverteilung und Transportkosten der Erdarbeiten. Ein einheitliches graphisches Verfahren zur Ermittlung und Veranschlagung der Erdbewegung bei allgemeinen und ausführlichen Vorarbeiten. Von *A. Goering*, Professor a. d. kgl. techn. Hochschule zu Berlin. Dritte Auflage. Berlin 1898. Polytechnische Buchhandlung A. Seydel. Preis 2,50 M.

Katechismus der Baukonstruktionslehre. Mit besonderer Berücksichtigung von Reparaturen und Umbauten. Von *Walther Lange*, Direktor des Technikums in Bremen. Vierte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 479 in den Text gedruckten Abbildungen und drei Tafeln. Leipzig 1898. Verlag von J. J. Weber. Preis 4,50 M.

Skizzen aus Bern. Von *H. Eggimann*, Architekt. Bern, Verlag von W. Goepper, Buch- und Kunsthandlung. Preis 6 Fr.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Ingenieur-Assistent auf das Bureau einer Wasserversorgung. (1179)

Gesucht in eine schweiz. Maschinenfabrik ein Ingenieur mit Praxis im Dampfmaschinen-, allgemeinen Maschinen- und Kesselbau. (1180)

Gesucht in dauernde Stellung nach Russland ein tüchtiger Ingenieur mit Praxis für Kanalisation (Beton) und Wasserleitungen. (1181)

Gesucht nach Burma (Indien) in eine Lokomotiv- und Maschinenwerkstätte ein junger Maschineningenieur mit Praxis. Kenntnis des Englischen erforderlich. (1182)

Auskunft erteilt

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