

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 5

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: 04.02.2025

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

Das Bett der an der Ausstellung gezeigten Maschine besass eine Länge von 3 m, der Gleichstrommotor hatte $2\frac{1}{2}$ P. S. und die Maschine konnte Löcher bis 35 mm Durchmesser und 626 mm Tiefe bohren.

(Fortsetzung folgt.)

Miscellanea.

Neues Telephonkabel im Gotthard-Tunnel. Die Telephonlinie, durch die der Kanton Tessin an das schweizerische Telephonnetz angeschlossen wird und die bestimmt ist auch den Telephonverkehr der Innerschweiz mit Oberitalien zu vermitteln, ist längs der Gotthardbahn geführt. Eine besondere offene Leitung aus 4 mm dicken Bronzedrähten auf Holzgestänge ist für dieselbe längs der Bahn von Luzern und von Chiasso her bis zum Gotthardtunnel geführt, während durch den Gotthardtunnel eine Kabelleitung in Aussicht genommen wurde. Telegrapheninspektor A. Baechtold teilt über die Herstellung des letzteren in der E. T. Z. folgendes mit: Die Ausführung der Arbeit wurde der Kabelfabrik von Felten & Guillaume in Mülheim a. R. übertragen, die bereits bei früheren Arbeiten dieser Art im Gotthardtunnel Gelegenheit hatte die Schwierigkeiten derselben kennen zu lernen und ihre Vorkehrungen darnach traf. Vor allem handelte es sich darum, das Kabel gegen die verderblichen chemischen Einflüsse zu schützen, denen es im Tunnel ausgesetzt ist. Hauptsächlich ist die ätzende Wirkung des an den Tunnelwänden herabrieselnden Sickerwassers zu befürchten, das durch Bestandteile der im Lokomotivenrauch enthaltenen Gase verunreinigt ist und dadurch sogar dem Oberbau des Bahnkörpers gefährlich werden kann.

Ein weiterer Punkt, dem bei der Herstellung des Kabels Rücksicht zu tragen war, ist die hohe Temperatur im Tunnel, die häufig bis auf

Maschinenfabrik Oerlikon.

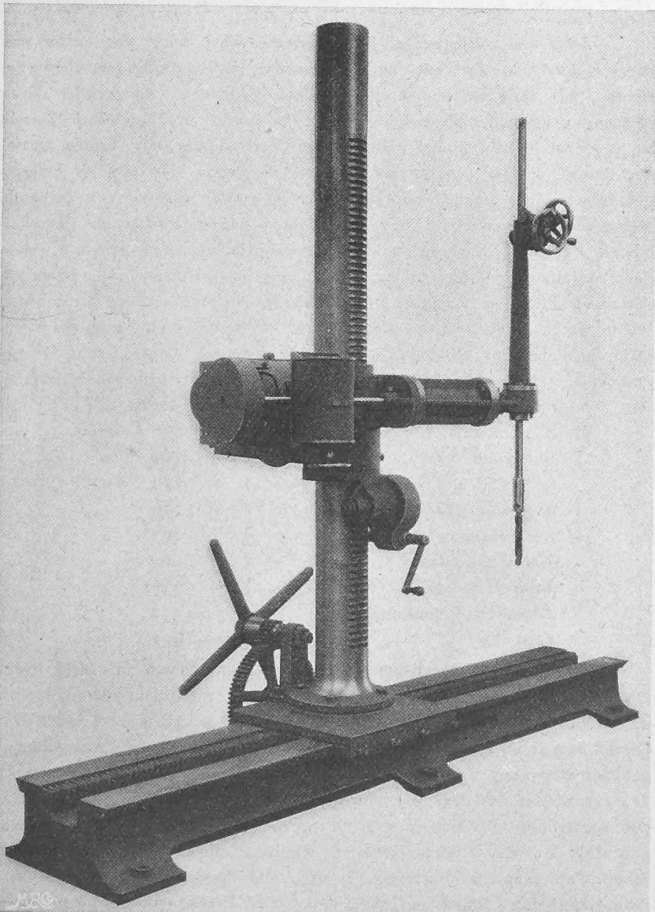


Abb. 4. Universal-Bohr- und Gewindeschneidmaschine mit elektr. Antrieb.

23°C steigt. Ausserdem machen es die häufigen Arbeiten im Tunnel nötig, das Kabel gegen mechanische Beschädigungen zu schützen. In Anbetracht der weit auseinander liegenden Punkte mit langen Anschlusslinien, die das Kabel voraussichtlich zu verbinden haben wird, war es endlich erforderlich ein Kabel mit möglichst geringer Kapazität zu wählen.

Das Kabel besteht aus sieben mit Papier- und Luftraum isolierten Doppelleitungen aus Kupferdraht von 1,8 mm Durchmesser, die zusammen verseilt und mit einem Papierband auf 7 mm Durchmesser bewickelt sind. Das Aderbündel ist mit einer dreifachen Lage von Baumwollband umgeben. Ein zinnhaltiger Bleimantel und ein über diesen gelegter zweiter Bleimantel schützen die Leitungen gegen das Eindringen der Rauchgase

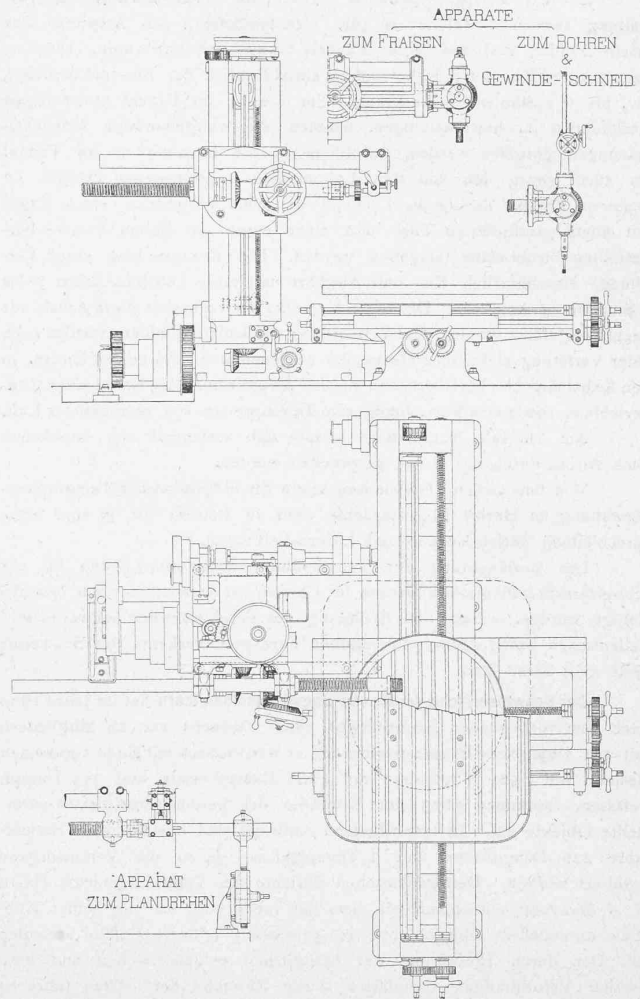


Abb. 3. Universal-Fräsmaschine. — Masstab 1 : 50.

und des Tunnelwassers. Ueber dem äusseren Mantel liegt eine besondere Isolierschicht und auf diese folgt die Bewehrung mit 28 Stahldrähten, sogenannter verschlossener Konstruktion, welche das Kabel dicht umschliessen. Mit der den Abschluss bildenden Bewickelung aus compound-getränktem Jutegarn erreicht das Kabel einen äusseren Durchmesser von 44 mm.

Die elektrischen Bedingungen, welche die eidg. Verwaltung an das Kabel stellte, sind folgende:

Kupferwiderstand 6,4 Ω pro km bei 15°C ;

Isolationswiderstand mindestens 1000 Megohm pro km bei 15°C ;

Ladung 0,06 Mikrofarad maximum pro km.

Die Gesamtlänge des Kabels beträgt 16 550 m, wovon 14 998 m auf den Tunnel entfallen. Auf der Nord- und Südseite ist das Kabel von der Tunnelmündung weg noch je auf eine Länge von rund 775 m durch die Bahnhöfe Göschenen und Airolo in besonderen Eisenkanälen weiter geführt und mündet in Kabelhäuschen aus, in denen der Anschluss an die Luftlinie stattfindet, und die Blitz- und Starkstromsicherungen, sowie die Einrichtungen zu Untersuchungen und Messungen untergebracht sind. Die Einlegung des Kabels vollzog sich unter normalen Bedingungen und ohne jeden Unfall auf Grund eines von der Bahnverwaltung aufgestellten Arbeitsprogrammes, nach welchem eines der beiden Geleise täglich während mindestens $3\frac{1}{2}$ Stunden für die Kabelarbeiten frei gehalten wurde. Nach Oeffnung des 40 cm tiefen mit Steinplatten abgedeckten Kabelgrabens im Tunnel und Abführung der oberen von den schädlichen Tunnelwässern imprägnierten Sandschicht wurde das neue Kabel in frischen Flussand eingebettet. Die Verlegungsarbeiten gingen von dem Kabelhäuschen in Göschenen aus. Es wurde ein besonderer Zug zusammengestellt, der

zunächst aus einer Lokomotive und einem Beleuchtungswagen bestand. Letzterer war mit einer kleinen, von der Lokomotive aus gespeisten Dampfmaschine, einer Dynamomaschine und einem elektrischen Scheinwerfer ausgerüstet. Auf diesen folgte der Kabelwagen, der bei jeder Einfahrt 1000 m (rund 10 ℓ) Kabel mitnehmen konnte und ein zweiter Wagen, auf dem das Kabel beim Abrollen geführt wurde.

Zu den Verlegungsarbeiten wurden die Tunnelarbeiter der Verwaltung verwandt, welche an die eigentümlichen, das Arbeiten sehr erschwerenden Verhältnisse des Tunnels bereits gewöhnt waren. Die Verlegung eines Kilometers Kabel nahm, einschliesslich der Ein- und Ausfahrt, 2 1/2 bis 3 1/2 Stunden in Anspruch. Um die 14 im Tunnel notwendigen Verlötlungen zu bewerkstelligen, mussten die weitgehendsten Vorsichtsmassregeln getroffen werden, sowohl gegen die Feuchtigkeit im Tunnel als auch gegen den von den Lokomotiven ausgestossenen Dampf. Zu letzterem Zwecke musste die Lötstelle bei jeder Vorbeifahrt eines Zuges mit einem paraffinierten Tuch und einer eigens zu diesem Zwecke hergestellten Blechbüchse umgeben werden. Die Fertigstellung einer Verlötlung, einschliesslich Ein- und Ausfahrt mit einer Draisine, nahm 7 bis 9 Stunden in Anspruch. Des regen Verkehrs wegen konnte diese Arbeit nur nachts ausgeführt werden. Zur Vermeidung von Isolationsfehlern wurden nach jeder Verlötlung elektrische Messungen vorgenommen. An beiden Enden, in den Kabelhäuschen bei Göschenen und bei Airolo erhielt das Kabel einen Endverschluss, sowie eine Vorrichtung zum Durchpressen von getrockneter Luft.

Am 16. Juli, nachmittags konnte zum erstenmal von Göschenen nach Airolo durch das Kabel gesprochen werden.

Von den sieben Doppeladern setzte die eidgenössische Telegraphenverwaltung im Herbst 1900 zunächst zwei in Betrieb für je eine Fernsprechleitung Zürich-Lugano und Luzern-Bellinzona.

Die Verlängerung der Telefonlinie Bellinzona-Lugano bis zur schweizerisch-italienischen Grenze in Chiasso ist inzwischen auch bewerkstelligt worden, sodass für Eröffnung des durchgehenden schweizerisch-italienischen bzw. deutsch-italienischen Fernsprechverkehrs auf Schweizer Seite alles bereit steht.

Der Schweizerische Verein von Dampfkesselbesitzern hat im Jahre 1900 nach dem vorliegenden Jahresbericht einen Zuwachs von 28 Mitgliedern mit 121 Dampfkesseln zu verzeichnen; er weist sonach mit Ende 1900 einen Bestand von 2521 Mitgliedern mit 4268 Dampfkesseln und 355 Dampffässen, zusammen 4623 der Kontrolle des Vereinsinspektorates unterstellte Objekte auf. In behördlichem Auftrage sind ausserdem im Berichtsjahre 226 Dampfkessel und 3 Dampffässer durch die Vereinsorgane revidiert worden. Dem technischen Berichte des Vereinsingenieurs, Herrn *J. A. Strupler*, entnehmen wir, dass das Jahr 1900 für die seiner Kontrolle unterstellten Objekte ohne einigermaßen schwere Unfälle verlaufen ist. Der durch Einführung der bezüglichen eidgenössischen und kantonalen Verordnungen veranlasste starke Zuwachs der letzten Jahre ist wieder auf das normale Mass zurückgegangen. An der regelmässigen Zunahme der in Betrieb kommenden Dampfkessel haben auch die Elektrizitätswerke ihren Anteil dadurch, dass man jeweilen zu den hydro-elektrischen Anlagen eine Dampfreserve zu schaffen pflegt.

Die in dem Berichte enthaltene Statistik ist dieses Mal — da von den in der Schweiz vorhandenen Kesseln nur etwa 5% nicht dem Vereine gehören — auch auf die letzteren ausgedehnt und zieht ferner die anderen Dampffässer ebenfalls in den Kreis ihrer Betrachtungen.

Von den in der Schweiz in Betrieb stehenden 4494 Kesseln, stehen 1123 im Kanton Zürich, 536 im Kanton Bern, 437 im Kanton Waadt, 376 im Kanton St. Gallen, 278 in Baselstadt, 276 im Aargau, 247 im Kanton Thurgau; der Rest verteilt sich auf die übrigen Kantone. — Die Einteilung nach Industriezweigen und Betrieben, für welche die betreffenden Dampfanlagen dienen, ergibt nebenstehende Tabelle.

Nach Systemen eingeteilt sind 9,6% sämtlicher Kessel stabile Kessel mit äusserer, 86,4% ebensolche mit innerer Feuerung und 4% sind Schiffskessel. Die feststehenden Kessel weisen im Durchschnitt eine Heizfläche von 30,31 m², die Schiffskessel eine solche von 59,23 m² auf. Der Arbeitsdruck beträgt für 85% aller Kessel zwischen 4 und 10,5 Atm. Unter 4 Atmosphären Arbeitsdruck weisen 579 Kessel auf, während nur 127 Kessel mit 11—12,5 Atm., 9 mit 13—15 Atm., 1 mit 18 Atm. und 1 mit 20 Atm. verzeichnet sind. — Das Durchschnittsalter sämtlicher Kessel wird mit 13,66 Jahren angegeben.

Die von den Inspektoren des Vereins im Jahre 1900 vorgenommenen 10537 Untersuchungen lieferten befriedigende Ergebnisse.

Das Inspektorat hat auch im Berichtsjahr wieder im Dienste der Dampfkesselbesitzer mehrere besonders angepriesene Kesselsteinlösungsmittel untersucht, bzw. prüfen lassen, so u. a. das «Vegetabilis» und «Vegetabil», die sich beide als wertlose, ja schädliche Substanzen erwiesen.

Tabelle.

Industrie	Kessel	% der Gesamtzahl	% der Gesamtheizfläche
Textilindustrie	1065	23,7	30,2
Leder-, Kautschuk-, Stroh-, Rosshaar-, Filz-, Horn- und Borstenbearbeitung	133	2,9	2,0
Nahrungs- und Genussmittel . . .	876	19,5	14,2
Chemische Industrie	241	5,4	6,9
Papier und polygr. Gewerbe . . .	124	2,8	4,0
Holzindustrie	464	10,3	7,0
Metallindustrie	402	8,9	8,9
Baumaterialien, Thon- und Glaswaren	211	4,7	5,2
Verschiedene Industrien	62	1,4	1,4
Verkehrsanstalten	313	7,0	9,8
Andere Betriebe	603	13,4	10,4
Zusammen	4494	100,0	100,0

An den 355 Dampffässen, die seiner Aufsicht unterstehen, nahm das Ingenieurbureau des Vereins 685 Untersuchungen vor, meist mit befriedigendem Resultat. Da verschiedene in den letzten Jahren bekannt gewordene Explosionen von Dampffässen nachgewiesenermassen auf den Schraubenverschluss der Deckel zurückgeführt worden sind, wandte das Inspektorat dem letzteren seine besondere Aufmerksamkeit zu. Es legte hierbei zur Berechnung des Durchmessers des Schraubenkerns die Hamburger Normen zu Grunde, welche je nach dem Dichtungsmaterial für denselben in mm die Stärke von $0,45\sqrt{P} + 5$ bis $0,55\sqrt{P} + 5$ vorschreiben, wobei P den auf einen Schraubenkern entfallenden Teil des Gesamtdruckes auf die gedrückte Fläche in kg bedeutet. An 13 Apparaten wurde, gestützt auf diese Berechnungsweise Verstärkung der Schrauben angeordnet.

Auch im vorliegenden Jahresberichte wird über eine Reihe von zu verschiedenen Zwecken unternommenen Verdampfungsversuchen berichtet, mit teilweise recht interessantem Ergebnis. So wurde durch Messung festgestellt, dass bei einer Anlage von zwei gleichen Kesseln zu je 73 m² Heizfläche bei gleichzeitiger Verwendung der beiden Kessel der Betrieb um 12% ökonomischer war als wenn das gleiche Dampfquantum nur mit einem Dampfkessel erzeugt worden wäre. — Vergleichende Versuche zur Ermittlung des Nutzeffektes der mechanischen Feuerung System «Mülnker» gegenüber der Feuerbedienung von Hand ergaben das Resultat, dass bezüglich Rauchverhütung sich die mechanische Feuerung entschieden überlegen zeigte, hinsichtlich des Nutzeffektes der verbrannten Kohle waren beide Systeme gleichwertig. — Besonders interessant für die Dampfkesselbesitzer sind die mit verschiedenen Kohlenarten vorgenommenen Heizwertbestimmungen mittels Wahler-Berthelot'scher Bombe. Aus den Proben ergab sich der durchschnittliche Heizwert:

für Saarkohlen	(15 Proben) mit 6896 Calorien
» Ruhrkohlen	(27 ») » 7424 »
» belgische Kohlen	(2 ») » 7259 »
» englische Kohlen	(5 ») » 7270 »
» Ruhrbriquetts	(5 ») » 7493 »
» Anthracitkohlen	(5 ») » 7960 »
» walliser Anthracit	(1 ») » 5336 »
» böhmische Braunkohlen	(1 ») » 4358 »
» Gaskoks	(3 ») » 6891 »

Internationale Ausstellung der dekorativen Künste in Turin 1902.

Die Vorbereitungen für die Ausstellung der modernen dekorativen Kunst, die nächsten Sommer in Turin stattfinden soll, werden lebhaft betrieben. Diesen Monat noch soll mit dem Bau der verschiedenen Ausstellungsgebäude begonnen werden. Dieselben werden nach Plänen von Architekt *D'Arconco*, der aus dem Wettbewerb als Sieger hervorging, erstellt. — Die Ausstellung teilt sich in drei Gruppen. In der ersten werden untergebracht: Malerei, Bildhauerarbeiten, Keramik, Fliese, Glas- und Mosaikarbeit, Papier und Stofftapeten, Teppiche und Posamenterie, Möbel, Kunstschmiedearbeiten, Email und Medaillen, sowie Erzeugnisse der graphischen Künste: Illustrationen, Drucke, Einbände u. s. w. Die zweite Klasse ist für die vollständigen Ausstattungen einzelner Zimmer bestimmt und in der dritten Klasse gelangen Projekte und Pläne für Gebäude, Gebäudeteile, für Anordnung von Strassen und Plätzen, für Gärten sowie für die äussere Ausschmückung der Gebäude zur Ausstellung.

Das Organisationskomitee behält sich vor, zur Ausstellung nur künstlerische Originalarbeiten zuzulassen und alle Reproduktionen bereits be-

kanter Stilarten auszuschliessen. Eine aus Künstlern zusammengesetzte Vorprüfungskommission wird über die Einhaltung dieses Grundsatzes wachen, und das Recht haben alles, was ihr nicht in das Programm zu passen scheint, zurückzuweisen. Auf diese Weise hoffen die Veranstalter auch in Italien der modernen Kunstrichtung die Wege zu bahnen. — Die Ausstellung soll von April bis November 1902 dauern.

Ein wasserdurchlässiger Steinblockdamm findet sich auf der Erie-Eisenbahn 295 km von New-York und nur wenige Kilometer von dem bekannten Starucca-Viadukt entfernt. Eine daselbst befindliche enge, tiefe Schlucht war im Jahre 1837 durch eine hölzerne Brücke überspannt worden. Als letztere 1850 erneuert werden sollte, kam der bauleitende Ingenieur auf den Einfall, sie, um die Unterhaltungskosten zu sparen, durch einen Damm aus grossen Steinblöcken, die unmittelbar an den Wänden der Schlucht leicht zu gewinnen waren, zu ersetzen in der Meinung, ein solcher Damm werde dem Wasser des etwa 12 km² messenden Einzugsgebietes der Schlucht genügenden Abzug gewähren. In der That fliesst das Wasser bei niedrigem Stand ungehindert ab und nur bei aussergewöhnlichen Niederschlägen erhebt es sich bis auf 16 m über dem niedrigsten Stand, auf welcher Höhe es in einem Durchlasskanal von 12 m² Querschnitt abfliesst. Die meist pflanzlichen Unreinigkeiten, die das Wasser bei höheren Ständen in den Damm hineinführt, zerfallen während der trockenen Jahreszeit soweit, dass sie vom nächsten Hochwasser wieder weitergeführt werden, sodass bisher, wie die New-York Engineering News berichten, eine verminderte Durchlässigkeit des Damms nicht beobachtet worden ist. — Letzterer erhebt sich 49 m über die Sohle der Schlucht und hat an seiner Basis eine Breite von 146 m.

Eidgenössisches Polytechnikum. Diplom-Erteilung. Mit Abschluss des Schuljahres 1900/1901 wurden auf Grund bestandener Prüfung nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden des Polytechnikums Diplome erteilt. Es erhielten:

Das *Diplom als Forstwirt*: Gabriel Berthoud von Couvet und Neuenburg, Alfred Guyer von Wetzikon, Zürich, Joseph Renggli von Entlebuch, Luzern, Hans Schmuziger von Aarau, Remigius Zumbühl von Stans, Nidwalden;

Das *Diplom als Fachlehrer (in mathematischer Richtung)*: Adolf Fisch von Aarau, Gustav Frauenfelder von Henggart, Zürich, Karl Merz von St. Gallen, Georg Neuweiler von Kreuzlingen, Thurgau, Nicolaus Spijker von Amsterdam, Holland;

Das *Diplom als Fachlehrer (in naturwissenschaftlicher Richtung)*: August Günthart von Zürich, Laura Hezner von München (mit Auszeichnung), Marie Jerosch von Königsberg, Preussen (mit Auszeichnung), Leo Rudolf von Selzach, Solothurn, Gustav Rüetschi von Wittnau, Aargau, Ernst Rüst von Thal, St. Gallen.

Konkurrenzen.

Chauderon-Montbenon Brücke in Lausanne. Dem Wettbewerb für drei Brücken über das Flonthal in Lausanne, der in Bd. XXXIII Nr. 8 bis 11 u. Z. ausführlich besprochen und dargestellt wurde, folgt nun die Ausschreibung einer zweiten, endgültigen Konkurrenz für die erste der drei Brücken, nämlich für die zwischen Chauderon und Montbenon. Hierzu werden alle Konstruktionswerkstätten und Unternehmer eingeladen, die in der Schweiz Domizil haben. Da den bis zum 30. Oktober 1901 einzu- liefernden Entwürfen auch Uebernahmeforderungen für die Ausführung des Baues beizulegen sind, für die der Bewerber drei Monate lang zu haften hat, so qualifiziert sich der Wettbewerb zugleich als Submissions-Ausschreibung.

Das Preisgericht besteht aus den HH. Oberst Eduard Locher in Zürich, Ingenieur Butticaz in Genf, Professor Schüle und Ingenieur Vautier in Lausanne. Diese sind berechtigt noch einen Architekten zuzuziehen. Dem Preisgericht, das das Programm des Wettbewerbes eingesehen und genehmigt hat, stehen 8000 Fr. zur Verteilung an die Verfasser der drei besten Entwürfe zur Verfügung. Die preisgekrönten Entwürfe werden Eigentum der ausschreibenden Behörde, d. h. des Stadtrates von Lausanne, der sich vorbehält dem Verfasser desjenigen Entwurfes, der die gestellten Bedingungen am besten erfüllt, die Ausführung zu übertragen, in welchem Fall dann die vom Preisgericht ausgesetzte Prämie nicht zur Auszahlung gelangt. Die Bewerber haben einzuliefern: Lageplan, Ansicht und Längenschnitt in 1:200, Querschnitte in Massstäben von 1:50 bis 1:200 und Details in 1:20, ferner Stabilitäts- und Widerstandsberechnungen, einen begleitenden Bericht und einen detaillierten Kostenvoranschlag.

Da die Konkurrenz im Jahre 1897 gezeigt hat, dass für eine eiserne Chauderon-Montbenon Brücke das Minimum der Kosten erreicht wird, wenn

die Öffnungen zwischen den Pfeilern nicht weniger als 35 und nicht mehr als 40 m betragen, so liess der Stadtrat das Projekt einer eisernen Brücke unter der Bedingung möglicher Kostensparnis durch seine Baudirektion ausarbeiten. Eine Wiedergabe dieses Entwurfes ist dem Programm beigelegt, in der Meinung, dass er den Bewerbern gewissermassen als Leitmotiv zu ihrer Komposition dienen soll, an das sie sich halten können oder auch nicht, da die Wahl des zu verwendenden Materials: Eisen, Stein, armerter oder nicht armerter Beton, freigestellt bleibt. Die weiteren Bestimmungen des Programmes sind von denjenigen, die auf Seite 53 unserer Nummer vom 14. August 1897 mitgeteilt sind, nur wenig verschieden.

Aufnahmegebäude der Bahn Châtel-Bulle-Montbovon. (Bd. XXXVIII S. 33.) Von Herrn P. Schenk, Ingénieur de la Compagnie du chemin de fer électrique de Châtel-Bulle-Montbovon, erhalten wir folgende Zuschrift:

«Votre numéro du 20 juillet contient une critique du programme du concours ouvert par la Compagnie du chemin de fer Châtel-Bulle-Montbovon pour les trois types de bâtiments de gare. Permettez que nous donnions quelques renseignements à votre correspondant pour le rassurer et lui répondre: D'abord ce concours est absolument libre et celui auquel les conditions ne conviennent pas n'a qu'à s'abstenir. Rien ne prescrit aux concurrents d'étudier tout le programme, c'est-à-dire tous les types. Ce n'est pas la direction qui jugera les projets et la répartition des prix, mais un jury composé de deux architectes et d'un ingénieur. Ce jury a été désigné par la direction et sa composition communiquée aux concurrents. La première annonce d'ouverture du concours a été publiée dans divers journaux le 24 juin. *Bulle*, le 26 juillet 1901.»

Der Inhalt dieser Erwiderung wird bei unseren Lesern den Eindruck nur verstärken, dass die Leitung der Bahn Châtel-Bulle-Montbovon, als sie diesen Wettbewerb ausschrieb, durchaus keine Kenntnis von den «Grundsätzen» hatte, die der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein im Jahre 1887 festgestellt hat. Dass man niemand zur Beteiligung an einer Konkurrenz — und noch gar an einer solchen — zwingen kann, ist doch klar. Derjenige, der sich das Programm verschafft, wird in erster Linie seine Beteiligung davon abhängig machen, wie das Preisgericht bestellt ist und ob dieses das Programm vor der Veröffentlichung eingesehen und gebilligt hat (§ 7 der Grundsätze). Dass dies nicht geschehen, giebt Herr Schenk selbst zu. Im Uebrigen verstösst das Programm fast gegen alle Bestimmungen der Grundsätze, so gegen § 1, § 2, § 3, § 7, § 9 und § 11, sodass unsere Kritik dieses Wettbewerbes gewiss keine unberechtigte war.

General-Regulierungsplan für Brunn. Der Gemeinderat von Brunn eröffnet unter den österreichischen Architekten und Ingenieuren deutscher Zunge — ohne Rücksicht auf ihren Wohnsitz — einen Wettbewerb für die Verfassung eines General-Regulierungsplanes über das gesamte Gemeindegebiet von Brunn. Termin 25. Januar 1902. Zur Verteilung gelangen drei Preise im Betrage von 8000, 4000 und 2000 Kronen. Ausserdem ist eine Summe von 10000 Kronen ausgesetzt zur Honorierung gelungener Teilentwürfe oder nicht prämiierter Gesamtentwürfe; doch darf eine solche Honorierung den Betrag von 2000 Kronen nicht übersteigen. Im Preisgericht, dem das unumschränkte Recht der Zuerkennung von Preisen zusteht, führt der Bürgermeister von Brunn den Vorsitz; es gehören ihm ferner an: Die Herren K. Biberle, Ingenieur; O. Burghart, Ing.; Ed. Exner, Stadtbaumeister; Ferd. Krach, Arch.; A. Jelinek, Stadtbaumeister; Med. Dr. J. Igl; H. Kranz, Landesbaudirektor; J. Nebehosteny, Arch.; A. Prastorfer, Arch.; R. Rohrer, Vicebürgermeister; W. Schaner, Stadtrat; G. Wanderley, Arch., alle in Brunn und die Herren A. Prokop, Arch., A. Schüller, Oberbaurat, C. Sitte, Arch. und A. Wielemans, Arch. in Wien. — Die Unterlagen zum Wettbewerb sind gegen Einsendung von 50 Kronen zu beziehen durch das Stadtbauamt Brunn.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.
Cirkular des Central-Komitees
an die

Sektionen des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Kollegen!

Bei Anlass der diesjährigen Generalversammlung findet am 24. August abends 5 Uhr im Grossratsssaale in Freiburg eine Delegiertenversammlung statt. Wir gestatten uns, Sie zu dieser Zusammenkunft geziemend einzuladen und ersuchen Sie, die durch Ihre Sektion gemäss § 16 unserer Statuten zu wählenden Delegierten recht zahlreich zu entsenden.