

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 12

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: 16.05.2025

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

Miscellanea.

Der XIII. internationale Strassen- und Kleinbahnkongress in Wien. (Bd. XLIII, S. 196; Bd. XLIV, S. 95). Aus den umfassenden Verhandlungen des Kongresses sei zunächst der Vortrag des Herrn Oberingenieur *Petit* aus Brüssel hervorgehoben, in dem die Ergebnisse einer vom Verein angestellten Rundfrage über Schutzvorrichtungen gegen das Herabfallen von Schwachstromleitungen auf den Arbeitsdraht elektrischer Strassenbahnen niedergelegt waren. Die Schlussfolgerungen gipfelten darin, dass keine der bestehenden Schutzvorrichtungen völlige Sicherheit gewähre und dass eine Verminderung der Zahl der Kreuzungen durch Vereinigung der Schwachstromdrähte in Bündeln angebracht sei, falls eine unterirdische Verlegung der Schwachstromleitungen nicht verwirklicht werden kann. Ueber die Grundsätze, nach welchen die Rückstellungen zum Erneuerungsfonds für elektrische Strassen- und Kleinbahnbetriebe am zweckmässigsten vorzusehen sind, berichtete Direktor *Haselmann* von der Achener Kleinbahngesellschaft, während der Generalsekretär des Vereins deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen *Vellguth* aus Berlin über die Frage der Kontrolle der Umsteigfahrtscheine im Strassenbetrieb sprach. Er kam dabei zu dem Schluss, dass es unmöglich sei, allgemein anwendbare Lösungen vorzuschlagen. Die Wirkung einer Aenderung der Tarife oder der Kontrolle lasse sich nur selten vorhersagen, zumal oft ganz geringe Aenderungen unerwartete Folgen gehabt hätten. Es empfiehlt sich, Aenderungen nur dann vorzunehmen, wenn aussergewöhnliche Umstände es erfordern. Das von Herrn *Pavie*, Generaldirektor der Allgemeinen französischen Strassenbahn-Gesellschaft in Paris angekündigte Referat über Vor- und Nachteile der Anwendung von Anhängewagen in städtischen Strassenbahnbetrieben, unterblieb, da der Referent erkrankt war. In der Diskussion wurde beschlossen, sich für die Aufhebung der Vorschriften auszusprechen, wonach gewissen Gesellschaften verboten ist, mehr als einen Anhängewagen mitzuführen mit Ausnahme natürlich besonderer Fälle, in denen z. B. besonders starke Gefälle vorhanden sind. Der Direktor der Magdeburger Strassenbahngesellschaft *Klitzing* berichtete darauf über »Ersparnis am Stromverbrauch im Strassenbahnbetriebe« und stellt fest, dass durch mechanische Kontrolle der Führer und Gewährung von Sparprämien Ersparnisse im Stromverbrauch erzielt werden können. Darauf folgte ein Bericht des Direktors der Kölner Strassenbahngesellschaft *Géron* über das 1902 auf der Londoner Versammlung angenommene Buchungsschema für elektrische Strassenbahnen. Am folgenden Verhandlungstage sprach Oberingenieur *Iffor* von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin über das Thema: »Zweckmässigste Stromart (dreiphasiger bzw. einphasiger Wechselstrom oder Gleichstrom) und Stromspannung für elektrisch betriebene Klein- bzw. Lokalbahn«. Die Versammlung beschloss, dass über die neuen Erfahrungen bez. des einphasigen Stroms der nächsten Hauptversammlung ein Bericht vorzulegen sei. Generaldirektor *C. de Burtet* aus Brüssel referierte über das Thema: »Bahnoberbau für Klein- bzw. Lokalbahn mit Dampfbetrieb«, worauf der Oberkommissär der Generalinspektionen der österreichischen Eisenbahnen Dr. *Hugo Luitthlen* aus Wien über »Vor- und Nachteile des elektrischen Betriebs von Klein- und Lokalbahn« spricht und sich für den elektrischen Betrieb erklärt. Schliesslich referierte Ing. *E. A. Ziffer* aus Wien über »Automobilismus (Selbstfahrwesen) auf Klein- und Lokalbahnlinien«. Der letzte Beratungstag wurde von *Corella* aus Berlin mit einem Vortrag über »Die öffentlich rechtliche Fürsorge für die arbeitenden Klassen in Deutschland in ihrer Bedeutung für die Bediensteten der Strassen- und Kleinbahnen« eingeleitet, wobei die Entwicklung und der Stand der Spezialgesetzgebung in Deutschland eingehend geschildert wurden. Oberingenieur *Björkegren* von der Grossen Berliner Strassenbahn machte darauf Mitteilungen über Massnahmen zur Verhütung der durch elektrische Strassenbahnen hervorgerufenen Beeinflussung elektrischer Messapparate in elektrotechnischen und physikalischen Instituten. Direktor *Scholtes* von der Nürnberg-Fürther Strassenbahn referierte über »Vor- und Nachteile der verschiedenen Bremssysteme«, während Oberingenieur *Pedriali* von der Brüsseler Strassenbahn über »Kontrolle der elektrischen Anlagen und Unterhaltung des Arbeitsdrahtes bei Strassenbahnen« sprach. Darauf schloss Präsident *Janssen* aus Brüssel unter den üblichen Dankesbezeugungen den Kongress.

»**Planoxyl.**« Das Ziel, das sich die Erfinder dieser neuen Holzverarbeitung gesteckt haben, ist, aus echtem Holz vornehme grossflächige Wirkung zu erreichen, wobei die glatten Flächen vom Spiel der Naturfaser belebt werden. Dabei hat es nahe gelegen, das altbekannte Abperren des Holzes durch Aufleimen mehrerer Lagen in gekreuzter Faserichtung gewissermassen als Ausgangspunkt zu wählen, und mit Zuhilfenahme möglich gewordener mechanischer und chemischer Behelfe zu vervollkommen. Planoxyl ist mehrfach abgesperrtes Holz, hergestellt nach einem Vorbe-

reitungsverfahren, bestehend im Trocknen und Imprägnieren, das je nach den verwendeten Holzarten verschieden ist. An dieses Vorbereitungsverfahren schliesst sich das mechanische Verfahren, dessen wichtigster Akt sich unter dem hohen Druck sehr gross dimensionierter hydraulischer Pressen vollzieht. Jede Holzart ist verwendbar; das Deckfournier kann nach Belieben mattiert, farbig gebeizt und in jeder gewünschten Zeichnung geziert werden. Die Verzierungen bestehen aus Holz, dessen Farbe oder Maserung sich vom Deckfournier abhebt, und werden eingepresst (Intarsiamanier) oder in Auflegemanier aufgespritzt. Schliesslich kann die Zeichnung auch vorgängig am Deckfournier ausgesägt werden und erscheint dann in Farbe und Maserung der darunter liegenden Schicht.

Das »Planoxyl« wird in beliebig dimensionierten ganzen Platten für Füllungen, Wand- und Deckenverkleidungen geliefert. Ebenso werden Balkendecken und ganze Tafelungen aus Planoxyl zusammengesetzt, wobei sich die Preise gegenüber andern Ausführungen in echtem Holz vorteilhaft stellen. Die Vervollkommenung des Planoxylverfahrens, die das Holz gegen Werfen, Reissen und Schwinden dauernd schützt, ermöglicht dessen Verwendung für eine ganze Reihe wichtiger Zwecke. Schultafeln, Zeichenbretter aus Planoxyl scheinen dem zu entsprechen, was man auf diesem Gebiet schon lange gesucht hat. Glatte Planoxyltüren von geringem Gewicht und dicht schliessend, bieten beachtenswerte hygienische Vorzüge und entsprechen in Spitälern und Sanatorien am meisten dem Wunsche der Aerzte, Staub- und Infektionsansammlung durch Vermeidung aller Kanten und Profile zu verhüten. Auch aus Planoxylplatten gesägte Heizkörpergitter, deren Widerstandsfähigkeit gegen strahlende Wärme sich ausnahmslos bewährt hat, werden schon jetzt ihrer vornehmen und wohlthuen Wirkung halber vielfach verwendet und gegenüber gelochten Blechen und Bronzegittern bevorzugt.

Die Erweiterung der Stadt Lausanne. Eine ausserordentliche Kommission des Verschönerungsvereins von Lausanne, die aus fünf Architekten bestehende »Commission d'Art public«, hat den von der Baudirektion von Lausanne ausgearbeiteten und vom Gemeinderat bereits an den Stadtrat weitergeleiteten Stadterweiterungsplan in einem gedruckt erschienenen Bericht an den Gemeinderat besprochen. Sie wirft demselben unter eingehender Begründung und Berücksichtigung aller durch die bucklige Lage der Stadt hervorgerufenen Schwierigkeiten doch vor, dass kein leitender Gedanke dem Plane zu Grunde liege, dass man alte, bestehende Wege ohne Ursache eingehen lasse und grosse neue Strassen oft beinahe geflissentlich am Zentrum des Verkehrs vorbeiführe, dass an die künstlerisch schöne Gestaltung des Stadtbildes nicht gedacht und kein Platz für künftige Anlagen ausgespart worden sei, kurz, dass der Plan allzusehr nach dem beliebten Muster des Schachbretts angelegt erscheine. Die Kommission stellt daher folgende Anträge:

1. Es ist ein ständiges Bureau (bureau du plan d'extension) zu schaffen, das, solange die Ausarbeitung des Planes nicht beendet ist, zu bestehen hat. Als Vorstand desselben soll ein Spezialarchitekt ernannt werden mit der einzigen Aufgabe, den Generalplan, sowie die von den Eigentümern für die Ueberbauung ihrer Grundstücke vorgebrachten Projekte zu studieren.

2. Es soll ferner eine ständige Spezialkommission zur Prüfung der vom Bureau für den Vergrösserungsplan gemachten Vorschläge ernannt werden, in ähnlicher Weise wie das bereits in andern Schweizerstädten der Fall ist.

3. Diese Spezialkommission hat sofort in Tätigkeit zu treten und ein Programm aufzustellen, das klar und bestimmt die von dem künftigen Stadtplan zu befriedigenden Forderungen aufzählt.

Ueber die Widerstandskraft einer Brücke. Eine zweigleisige Eisenbahnbrücke von 23,78 m Spannweite mit geneigten Endportalen, durchweg genieteten Quer- und Längsträgern der Fahrbahn und drei Hauptträger aus Fachwerk mit Bolzenverbindung, die eine obere Querverbindung tragen, wurde kürzlich durch die Entgleisung eines Güterwagens derart beschädigt, dass sie rechnermässig hätte erliegen müssen. Der Wagen zerbrach nach Mitteilungen von »Engineering News« die Endstrebe des äussern Hauptträgers und hob diesen von seinem untern Auflageschuh ab; sodann zeriss er die erste Zwischenvertikale im Bolzenloch und keilte sich endlich in dem Winkel zwischen der ersten Diagonale und der untern Gurtung des Hauptträgers fest. Da somit zwei Stäbe eines Hauptträgers ausser Tätigkeit gesetzt waren, erschien der Einsturz der Brücke unvermeidlich, zumal sie im Augenblick des Unfalls noch Zuglast zu tragen hatte. Dennoch blieb die Katastrophe aus, was nur dadurch erklärt werden kann, dass die Querträger und die oberen Querverbindungen auslegerartig als Verlängerungen der entsprechenden Teile des unbeschädigten gebliebenen Ueberbaues gewirkt haben und so die Lasten, die ihre Unterstützung verloren hatten, aufnehmen. Auch können die mit den Querträgern vernieteten

Schwellenträger als Trägerpaar von der Länge der Hauptträger angesehen werden und mögen als solches zur Lastübertragung mitgewirkt haben. Nachteilige Folgen der voraussetzungswidrigen Inanspruchnahme der Bauteile waren, abgesehen von Verbiegungen, nirgends zu bemerken, sodass sich das System von drei Hauptträgern für zwei Geleise auch bei diesen Ausnahmefällen glänzend bewährt hat.

Brückenneubauten vom Standpunkt des Heimatschutzes. Ausgehend von der alten Regensburger Brücke, die seit Jahren in ernster Gefahr schwebt, durch einen Neubau verdrängt zu werden und unter Bezugnahme auf die beabsichtigte Ersetzung des bekannten Kettensteigs in Passau durch eine feste eiserne Strassenbrücke mit hohen, über der Fahrbahn liegenden Fachwerkträgern, gibt Dr. Julius Groeschel in München in der Süd-deutschen Bauzeitung zeitgemässe Anregungen. Er zeigt an Beispielen aus dem klassischen Altertum bis in die Neuzeit den monumentalen Sinn, der die Baumeister der alten steinernen Brücken unbewusst beseelte und weist auf die Schwierigkeiten und die Versuche hin, bei eisernen Brücken und solchen aus Beton oder Eisenbeton den Ansprüchen nach Schönheit gerecht zu werden. Er bedauert, dass sich fast nur bei besonders reich ausgestatteten Werken Ingenieur und Architekt zu gemeinschaftlicher Arbeit vereinigen, während kleinere Aufgaben nur allein nach praktischen Gesichtspunkten behandelt wurden. Allein nicht der Aufwand bestimmt die Schönheit der Bauwerke, sondern Verhältnisse, Umrisslinien und Einpassung in die Landschaft. Daher sollte auch bei kleinern Brückenbauten ein Architekt zugezogen und auch diese Entwürfe in Rücksicht auf ihre Gestalt, ihre hauptsächlichsten Konstruktionslinien, sowie hinsichtlich ihres Anschlusses an das Gelände einer vom künstlerischen Gesichtspunkt ausgehenden Prüfung unterzogen werden.

Eine einfache rotierende Dampfmaschine für geringe Leistungen (etwa 10 P. S.) wird von der Cooley General Development Company gebaut. Die Maschine besteht nach Eng. World & Eng. aus einem Zylinder mit Dampfmanntel, in dessen Wandungen die Schlitze für den Dampf- und Auslass angebracht sind, sowie aus einem rotierenden Teil mit vier Stahlwalzen, die auf der Zylinderwand schleifen und gewissermassen Zylinder-ventile bilden. Diese Stahlwalzen, die in vier nutenförmigen Ausnehmungen des rotierenden, aus Stahlguss bestehenden Teiles liegen, haben so grosse Durchmesser, dass ein Ecken derselben ausgeschlossen ist. Die Bewegung entsteht dadurch, dass der Dampf gleichzeitig von zwei Seiten drückt, wobei aber der Hebelarm ungleich ist. Der Rotor und die Stahlzylinder sind um 0,05 bzw. um 0,025 m kürzer als der Abstand der Zylinderdeckel, wodurch natürlich ein Lässigkeitsverlust entsteht, der aber gegenüber den dadurch erreichten Betriebsvorteilen verschwindet. Auf die einfache Herstellung wurde besondere Rücksicht verwendet. Die Maschine arbeitet mit etwa 50% Admission. Ein Versuch mit einer derartigen Maschine hatte folgende Ergebnisse: Kesseldruck im Mittel 7 Atm., Umlaufzahl 1249, totaler Wasserverbrauch 610 kg, Dauer des Versuchs 7 1/2 Stunden, Leistung durchschnittlich 9,79 P. S., mechanischer Wirkungsgrad 91%. Der Versuch ist in neun Absätzen von je 1/2 Stunde durchgeführt worden, wobei die Instrumente alle fünf Minuten abgelesen wurden.

Die XXXI. Jahresversammlung des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasserfachmännern findet vom 24. bis 26. September d. J. in Lausanne statt. In der für den 25. September um 8 1/2 Uhr vormittags im Rathaus daselbst angesetzten Sitzung werden an die üblichen geschäftlichen Verhandlungsgegenstände anschliessend mehrere Vorträge gehalten werden. Es werden berichten: die Herren Direktor L. Chavannes, Ingenieur E. Chastellain und Ingenieur A. de Montemollin über die Versorgung der Stadt Lausanne mit Gas, Wasser und Elektrizität; über die Kohlenuntersuchungen Herr Direktor A. Weiss aus Zürich; über die Beleuchtung am eidg. Schützenfeste 1904 Herr Direktor H. Zollikofer aus St. Gallen; über Wasserversorgung aus Talsperren Herr Ingenieur H. Peter aus Zürich; über Methoden zur Bestimmung und Erhöhung des Nutzeffektes von Generatoröfen Herr Dr. E. Ott, Chemiker aus Zürich; über Dr. Gutknechts Verfahren für Ammoniakwasserverarbeitung sowie über den Deaconschen Messer zur Ermittlung des Wasserleitungsverlustes Herr Direktor A. Utiger aus Zug.

Nach der Generalversammlung findet ein Bankett im «Grand Hôtel» und nachmittags ein Besuch der städtischen Elektrizitätswerke statt. Für Montag den 26. September ist eine Seefahrt nach Thonon, Evian und Montreux geplant und von dort eine Fahrt auf der Montreux-Berneroblerland-Bahn bis Les Avants.

Das neue Volkstheater in Charlottenburg. Die Stadt Charlottenburg hatte zur Erlangung von geeigneten Entwürfen einen engern Wettbewerb ausgeschrieben, dessen Ergebnis nach Mitteilungen des Z. d. B. beachtenswerte Beiträge zur Lösung der Volkstheaterfrage enthält. Sämtliche Arbeiten gehen vom Bayreuther Theater aus; dabei ordnen die Münchener Architekten Heilmann & Littman in ihrem nach einer Umarbeitung

zur Ausführung bestimmten Entwurf, zwei Drittel der rund 1450 Sitzplätze in flach gekrümmten Sitzreihen vom Erdgeschoss bis etwa 4,10 m ansteigend im Parkett an, den Rest auf einer ebenso ansteigenden Galerie auf der Rückwand des Zuschauerraums. Die Bühnenöffnung beträgt 12 m bei 32 m Bühnentiefe. Geräumige Wandelhallen, die sich einerseits direkt nach aussen öffnen, anderseits durch je drei breite Türen nach den untern Sitzreihen führen, liegen seitlich des Zuschauerraums und stehen in Verbindung mit der unter den obern Sitzreihen angeordneten Kleiderablage. Die Galeriebesucher erreichen ihre Plätze durch besondere Treppen. Eine Restaurationsanlage und ein Saalbau mit einem Restaurationsgarten sind an das Theater angegliedert, das im Aufbau der innern Raumgliederung entspricht und dadurch ungemein malerisch wirkt, trotz aller Einfachheit, die durch die geringe verfügbare Baukostensumme von etwa 1,5 Mill. Fr. bedingt wird.

Talsperranlagen im Königreich Sachsen. Der diesjährige langandauernde Wassermangel, der besonders von den zahlreichen auf Wasserkraft angewiesenen gewerblichen Anlagen schwer empfunden wurde, ebenso wie anderseits die Hochwasserschäden des Jahres 1897, die sich allein im Gebiet des von Tharandt nach Dresden den sogen. Plauenschen Grund durchfliessenden Weiseritzflusses auf zusammen etwa 11 750 000 Fr. bezifferten, werden die sächsische Regierung veranlassen, der Bildung von *Zwangsgenossenschaften für Talsperranlagen* näher zu treten. Nur auf dieser Grundlage scheint die Anlage derartiger Wasserwerke möglich; dabei sollen nach Abschätzung der Vorteile der Grundstück- und Triebwerksbesitzer die Zwangsgenossen herangezogen und durch Erteilung von Staatsgarantie, Darlehen billiger Gelder zur Bauausführung und Gewährung von Beiträgen zu den Betriebs- und Unterhaltungskosten die zu bildende Zwangsgenossenschaft unterstützt werden. Für das Weiseritzgebiet sind, wie das Z. d. B. berichtet, zwei Talsperren bei Klingenberg (zwischen Tharandt und Freiberg) sowie bei Malter unweit Dippoldiswalde in Aussicht genommen. Die Baukosten hiefür sind einschliesslich aller Nebenanlagen auf etwa 12 Mill. Fr. veranschlagt worden.

Deutsche Urteile über die Weltausstellung in St. Louis. Die Berichte Sachverständiger, die Studienreisen zur Weltausstellung nach St. Louis unternommen haben, zertören nach Berichten aus den Industriekreisen des Rheinlandes das weitverbreitete Märchen von der Ueberlegenheit der amerikanischen Industrie und von der daraus sich folgernden »amerikanischen Gefahr«. Zwar wird unumwunden anerkannt, dass die Amerikaner in einigen Zweigen des Maschinenbaues voraus sind, namentlich in solchen, wo es vor allem auf die systematische Durchführung der Arbeitsteilung und auf die Schaffung vollendeter Arbeitsmethoden bei der Erzeugung von Massenartikeln ankommt. Eine Erklärung dafür liegt schon in der grösseren kapitalistischen Entwicklung der amerikanischen Industrie, die es wiederum bedingt, dass in den einzelnen Zweigen zwar weniger Betriebe aber mit umso grösserer Produktion vorhanden sind. Dagegen seien die deutschen Ingenieure und Fabrikanten den amerikanischen überlegen an besserer wissenschaftlicher Vorbildung und an gründlicherer Durchbildung; die Erzeugnisse des deutschen Maschinenbaus übertreffen infolgedessen die amerikanischen in Konstruktion, Durcharbeitung und Ausführung.

Einsturz der Kathedrale von Orleans. In der Nacht vom 7. auf 8. September stürzten Teile der bis zu 33 m hohen Gewölbe der Kathedrale von Orleans ein, die aus dem XIII. Jahrhundert stammend und seit 1600 nicht mehr restauriert, schon lange als schadhaft galten. Der aus dem Jahre 1860 stammende Marmoraltar wurde gänzlich zerstört.

Die Vergrösserung des Emders Hafens. Für die Vergrösserung des Emders Hafens, sowie die Herstellung der geplanten neuen Seeschleuse und die vor diesen Arbeiten nötige, zum Teil bereits beendete Aufhöhung des Borsumer Watts hat die Regierung einen Kostenvoranschlag von etwa 20 Mill. Fr. aufgestellt.

Die steinerne Syrtalbrücke in Plauen i. V., die mit einem Bogen von 90 m die Spannweite alle bisher ausgeführten gewölbten Brücken übertrifft¹⁾, ist Ende des vergangenen Monats ohne Unfall ausgerüstet worden. Die elastische Scheitelsenkung des Bogens betrug nur 38 mm.

Ausmalung der Lutherkirche in Zwickau. Die von den Architekten Schilling & Gräbner in Dresden erbaute Lutherkirche in Zwickau wird mit einem Kolossalgemälde von Professor Fritz v. Uhde geschmückt,

¹⁾ Vergleiche unsere Zusammenstellung der Hauptverhältnisse einiger steinerer Brücken von mehr als 50 m Spannweite in dem Artikel: »Die neue steinerne Adabridge bei Morbegno der Eisenbahnlinie Colico-Sondrio« in Band XLII, S. 116.

Konkurrenzen.

Schulhaus in Vauseyon bei Neuchâtel. Die Stadt Neuchâtel eröffnet unter den schweizerischen oder in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Schulhaus in Vauseyon bei Neuchâtel mit Einlieferungstermin bis zum 15. November 1904. Das Preisgericht, das aus je einem Vertreter des Gemeinderates und des Schulrates, sowie aus den Herren Architekten Stadtbaumeister Geiser aus Zürich, Louis Besençon aus Lausanne und Fulpius père aus Genf besteht, hat das aufgestellte Programm geprüft und gutgeheissen; eine Summe von 2000 Fr. steht ihm zur Verfügung, zur Verteilung an die Verfasser der drei oder vier besten Arbeiten.

Verlangt werden: Ein Lageplan im Masstab 1:500, sowie die Hauptfassade und eine Seitenfassade samt sämtlichen Grundrissen und notwendigen Schnitten im Masstab 1:100; dazu eine kurze Beschreibung und Berechnung nach dem kubischen Inhalt. Es wird ausdrücklich betont, dass die Fassaden des zweistöckigen Hauses mit ausgebautem Keller- und Dachgeschoss einfach zu halten sind und mehr auf die praktische und komfortable Ausbildung des Innern Wert gelegt werden soll. Nach dem Urteil des Preisgerichtes werden sämtliche eingegangenen Arbeiten öffentlich ausgestellt. Die preisgekrönten Arbeiten gehen in das Eigentum der Stadt Neuchâtel über, die sich jedoch hinsichtlich der Verwendung derselben alle Freiheit vorbehält. Immerhin ist beabsichtigt den Verfasser eines der prämierten Projekte mit der Ausführung zu betrauen. Das Programm samt den zugehörigen Unterlagen kann von dem Bureau des Direktors der öffentlichen Arbeiten F. Porchat in Neuchâtel bezogen werden.

Neubau der Banca Popolare Ticinese in Bellinzona (Bd. XLIII S. 312). Es sind für diesen Wettbewerb rechtzeitig 31 Entwürfe eingegangen, zu deren Beurteilung das Preisgericht am 26. September zusammenzutreten soll.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

El Cemento armado en la República Argentina. Depósito para agua filtrada en Tucumán. Conferencia dada en el «Centro nacional de Ingenieros» y publicada en los Números 21 y 22 de «La Ingegniera» de

15 y 30 de Noviembre de 1903 par *Carlos Wauters*, Ingeniero civil, Director del Departamento de Obras públicas y Superintendente del Departamento de Irrigación. 1904. Imprenta de la Fábrica «La sin Bombo» Buenos-Aires.

Die Hauptstadt Budapest im Jahre 1901. Resultate der Volkszählung und Volksbeschreibung. Von Dr. *Josef von Körösy*, Direktor des kommunal-statistischen Bureaus und Dr. *Gustav Thirring*, Vizedirektor des Bureaus. I. Band, II. Hälfte. Mit drei chromolithographischen Tafeln. Uebersetzung aus dem Ungarischen. 1904. Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht in Berlin. Preis des I. Bandes 5 M.

Wasserstrassen zu und in der Schweiz. Eine verkehrsgeographische Studie. Von Professor *F. Becker*. Separat-Abdruck aus den «Mitteilungen der ostschweizerischen geographischen kommerziellen Gesellschaft». Mit einer Kartenskizze. 1904. Verlag von Albert Müller in Zürich. Preis geh. 0,80 Fr.

Dreieck und Kraftübertragung in Baukonstruktionslehre und Bauwesen. Grundzüge einer Dynamo-Statik der Baugefüge. Von Dr. *Friedrich Heinzerling*, kgl. Geh. Regierungsrat und Professor an der kgl. Technischen Hochschule zu Aachen. Mit 156 Textfiguren und drei Figurentafeln. 1904. Verlag von Karl Scholtze (W. Junghans) in Leipzig. Preis geh. 5,50 M.

Schutz von Eisenkonstruktionen gegen Feuer. Herausgegeben im Auftrage des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, des Vereines deutscher Ingenieure und des Vereines deutscher Eisenhüttenleute von *H. Hagn*, Ingenieur in Hamburg. Mit 163 Figuren im Text. 1904. Verlag von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 2 M.

Hilfsbuch für den Maschinenbau. Für Maschinentechniker sowie für den Unterricht an technischen Lehranstalten. Von *Fr. Freytag*, Professor, Lehrer an den technischen Staatslehranstalten in Chemnitz. Mit 867 Textfiguren und 6 Tafeln. 1904. Verlag von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 10 M.

Untersuchungen über die Dehnungsfähigkeit nichtarmierten und armierten Betons bei Biegebbeanspruchung. Von *Adolf Kleinlogel*, Regierungsbauführer. Hiezu eine Tafel. Heft I der «Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Eisenbetons». 1904. Verlag von «Beton und Eisen» (Dr. Fritz v. Emperger) in Wien. Preis geh. 4 M.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
18. Sept.	Bureau d. Hochbauinspektors	Liestal (Baselland)	Verputz- und Malerarbeiten des Kirchturms in Rothenfluh.
18. »	Bureau der eidg. agrikulturchemischen Anstalt	Mont Calme bei Lausanne	Erd-, Maurer-, Zimmer- und Schlosserarbeiten für eine Einfriedung der agrikulturchemischen Anstalt in Lausanne.
18. »	Baubureau der Befestigungen	St. Maurice (Wallis)	Sämtliche Arbeiten für eine Remise im Hofe des Militärmagazins in St. Maurice.
19. »	Pfarrer Maag	Niederhasli (Zürich)	Erstellung einer eisernen 135 m langen Einfriedung mit Tor um den Friedhof, sowie die Anlage von 700 m ² des neuen Friedhofes in Niederhasli.
19. »	Bureau des Stadtgenieurs	Zürich	Arbeiten für die Ausbesserung des Lettensteiges in Zürich.
19. »	Bureau des Stadtgenieurs	Zürich	Ausbau der Kernstrasse und Marmorgasse in Zürich.
19. »	H. Hintermeister, Präsident	Dietlikon (Zürich)	Erstellen der Gartenmauer beim Pfarrhaus Dietlikon.
19. »	Kreispostdirektion	Basel	Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Spengler-, Holzzementbedachungs-, Bauschmiede- und Malerarbeiten, sowie die Lieferung der Walzeisen- und eisernen Rolladen für die Erstellung einer Postremise an der Eilgutstrasse in Basel.
20. »	E. Walcher-Gaudy, Architekt	Rapperswil (St. Gallen)	Sämtliche Arbeiten zur Korrektur der Marktasse in Rapperswil.
20. »	Runsvoigt Vervalter Rud. Hefti	Diesbach (Glarus)	Erstellung von zwei Sperren, sowie zwei Sohlenrippen im Auszug der Ruffrums.
20. »	Meier, Gemeinderat	Maisprach (Baselland)	Ausführung von etwa 6000 lfd. m Drainagearbeiten.
20. »	C. Steinmann	Hunziken (Bern)	Neuerstellung der 320 m langen Brunnenleitung in Hunziken.
21. »	Gemeinderatskanzlei	Wald (Zürich)	Bau einer Strasse III. Klasse (230 m lang) von Stuck über Sonnenhal bis Breitenmatt.
22. »	Grütter & Schneider, Baumstr.	Thun (Bern)	Schreiner-, Glaser-, Gipser- und Malerarbeiten, sowie Herstellung des Asphaltbelags zum Neubau des Hotel Beaurivage in Thun.
22. »	Bureau des Sektionsingenieurs	Basel, Wallstrasse 14	Kanalisationsarbeiten zur Erweiterung der Station Laufen.
24. »	Hochbaubureau	Basel	Spenglerarbeiten für die Anstalt zur «guten Herberge» bei Richen.
24. »	Hochbaubureau	Basel	Grab- und Maurerarbeiten für die Familiengräber auf dem Kannenfeld-Gottesacker.
24. »	A. Huber, Architekt	Zürich II	Glaserarbeiten für das Hotel Schweizerhof in Pontresina.
25. »	Gemeindetechniker	Tablatt (St. Gallen)	Die Erstellung eines etwa 260 m langen Zementkanales im Neudorf-Espen und eines etwa 280 m langen Zementrohrkanales im Hagenbuch, sowie die Anlage einer Verbindungsstrasse zwischen Bahnhof und Lindenstrasse.
26. »	Direktion der Rhätischen Bahn	Chur	Erstellung einer Lokomotiv-Remise für 8 Stände samt einem Anbau für Dienstlokale in Landquart.
26. »	Rosenbergstr. Nr. 16, I. Stock	St. Gallen	Arbeiten für die Einfriedung des Reservoirs an der Speicherstrasse.
27. »	Dalcher, Gemeindeförster	Arisdorf (Baselland)	Erstellung der Planie eines 1200 m langen Waldweges im «Bärenfels».
30. »	Gemeindekanzlei	Glarus	Erstellung des ersten Bauloses der Neukanalisation von Glarus.
30. »	Gemeindepräsidium	Küsnacht (Zürich)	Erstellung der beiden Endstücke des Seestrasse-Trottoirs, sowie die Korrektur der oberen Heslibachstrasse in Küsnacht.
1. Okt.	Bureau der städtischen Bauverwaltung	Aarau	Die Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten, sowie die Kunststeinlieferungen zum Arbeiterhaus für das städtische Elektrizitätswerk, ebenso wie die Arbeiten für die Erweiterung der städtischen Kanalisation.
1. »	Kantonales Bauamt	Chur	Erstellung einer eisernen Brücke von 48 m Lichtweite über den Vorderrhein bei Tavanasa 11,5 km oberhalb Ilanz.
2. »	Oberbaumaterial-Verwaltung der S. B. B.	Bern, Brückfeld	Lieferung von Materialien für Erstellung von Weichen und Kreuzungen im Gesamtgewicht von ungefähr 1095,5 t.