

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 2

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: 17.05.2025

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

zugesicherte Wohlwollen und die in Aussicht gestellte Billigkeit in die Tat umgesetzt werden wollen, so könnte diese nur darin bestehen, dass man uns den geringfügigen Gewinn auf dem Bau von Tunnel I ungeschmäkelt überlässt und der Neuen Simplonbaugesellschaft einen Vertrag anbietet, welcher gegenüber dem Risiko wenigstens eine Gewinnchance lässt.

Wir haben ein übriges getan; wir haben auf den Gewinn von Tunnel I verzichtet, um den durchaus angemessenen Preis für Tunnel II zu erniedrigen. Aber auch das genügt, wie es scheint, noch nicht. Wir sollen im Namen der öffentlichen Meinung gestraft, gedemütigt werden. Ob wir diese Behandlung verdienen, mag die öffentliche Meinung entscheiden; wir haben vorläufig soviel Zutrauen zu derselben, dass uns um ihr Urteil nicht bange ist.

Winterthur, den 10. Juli 1912.

Baugesellschaft für den Simplontunnel
Brandt, Brandau & C^o.

Wir schliessen, indem wir dem lebhaften Wunsche Ausdruck geben, der Verwaltungsrat der S. B. B. möge sich auf einen höhern Standpunkt stellen, als den die „geschäftsführende“ Generaldirektion einnimmt, und als oberste Leitung des vaterländischen Unternehmens, zu dem unser Volk seinerzeit unter so grossem Aufwand patriotischer Motive sich begeistern liess, dessen eingedenk sein, was wir dem Andenken der Männer und Mitbürger schulden, die mit Einsetzung ihrer ganzen Kraft und unter Hingabe der besten Jahre ihres Lebens, das von der gesamten technischen Welt allseitig bewunderte Werk des Simplontunnels durchgeführt haben.

A. J.

Miscellanea.

Ein selbsttätiger Schnellregler zum Ausgleich von Spannungsänderungen in elektrischen Anlagen wird seit 1909 von der A.-G. Brown, Boveri & Cie. hergestellt. Einer im Januar 1912 veröffentlichten Broschüre „Selbsttätiger Schnellregler Bauart Brown-Boveri“ entnehmen wir, dass der Regler im wesentlichen aus einem kräftig ausgebildeten astatischen Spannungsrelais mit drehbar gelagertem leichtem Anker besteht, dessen Bewegungen auf Kontaktsektoren übertragen werden. Zur Erzielung einer tatsächlichen Schnellregelung werden die Steuerorgane, die möglichst geringe Massen besitzen, sowie die zur Vermeidung von Pendelbewegungen vorgesehene Dämpfung nicht starr, sondern unter Zwischenschaltung einer Feder miteinander verbunden. Der Brown-Boveri Schnellregler dient insbesondere zur Konstanthaltung der Spannung an den Generatoren oder Sammelschienen einer elektrischen Zentrale; in diesem Fall rollen die Kontaktsektoren des Reglers direkt auf den Kontaktbahnen von Regulierwiderständen, die in die Erregung der Generatoren geschaltet sind. Dabei unterscheiden sich die Ausführungen der Schnellregler für Gleichstromzentralen und für Wechselstromzentralen noch besonders dadurch, dass im ersten Fall der Anker des Relais aus einer einfachen Magnetspule besteht, die mit der Feldwicklung des Relais in Serie geschaltet ist, während im zweiten Fall der Anker des Relais nach Art des Ankers eines Einphasen-Induktionsmotors bewickelt ist und sich in einem mittels Hauptphase und Hilfsphase magnetisierten Relaisfelde dreht; in beiden Fällen kommt die Gleichgewichtslage des Relaisankers durch die vereinigte Wirkung des elektrodynamischen Antriebs und des bremsenden Momentes eines Federsystems zustande, wobei beim Reguliervorgang der elektrodynamische Antrieb der äusseren Spannungsänderung entspricht, die durch die Regulierung aufgehoben werden soll. Der Regler kann nicht nur zu Spannungsregelungen in Zentralen, sondern auch zur Spannungsregelung in Netzen verwendet werden, insbesondere in Wechselstromnetzen bei Benutzung sogen. Induktionsregler¹⁾. Als Spezialkonstruktion für elektrische Zugsbeleuchtungs-Anlagen ist der Regler besonders häufig ausgeführt worden. Ueber die präzise und betriebssichere Funktion des Schnellreglers geben Auskunft die dem Kanderwerk in Spiez entnommenen Regulierdiagramme; sie gestatten, sowohl für die Bahngeneratoren der Burgdorf-Thun-Bahn, als auch für diejenigen der Lötschbergbahn einen sichern Schluss zu ziehen auf die Ueberlegenheit der automatischen Spannungsregelung mittels Schnellreglers gegenüber der Regelung von Hand.

¹⁾ Band LVI, Seite 214.

Schmalspurbahn Solothurn-Bern. Der Botschaft des schweiz. Bundesrates vom 15. Juni 1912 über die zur Konzession empfohlene, endgültig vereinbarte Solothurn-Bern-Bahn entnehmen wir folgende Hauptdaten: Die Linie geht vom Bahnhof Neu-Solothurn aus. Sie folgt der Emmentalbahn bis zur Kantonsstrasse, welcher sie, jedoch ohne sie zu benützen, bis Biberist folgt. Von hier aus zieht sie sich stets auf eigenem Körper längs der Westseite der Kantonsstrasse, die sie bei Ammansegg kreuzt, um sie an ihrer Ostseite bis Neuhüsli, an der Grenze des Kantons Bern zu begleiten. Nach einer weiteren Kreuzung der Strasse schlägt das Bahntracé die gerade Richtung auf Bätterkinden ein, und erreicht nach dieser Ortschaft nördlich von Berchtelsdorf die Staatsstrasse, die sie bis Holzhäusern benützt. Hierauf weicht die Linie nach Westen aus, um möglichst direkt die Station Büren zum Hof zu erreichen. Von da wendet sie sich längs dem Fussweg nach Fraubrunnen, biegt dann rechtwinklig gegen Grafenried ab und erreicht in südlicher Richtung die Staatsstrasse, die sie bis Jegenstorf und weiterhin bis Zollikofen benützt. Von Zollikofen bis Bern steht der Solothurn-Bern-Bahn, gemäss Uebereinkunft vom 23. März 1912, das Geleise der Strassenbahn Zollikofen-Bern zur Verfügung.

Die meterspurige Linie wird für Betrieb mit elektrischem Gleichstrom von 1000 Volt eingerichtet; der Minimalradius soll auf offener Strecke 120 m betragen und nur bei Einfahrten in die Stationen bis auf 50 m heruntergehen. Die Maximalsteigung ist mit 40 ‰ vorgesehen. Stationsgebäude mit Güterschuppen werden in Biberist, Neuhüsli, Bätterkinden, Fraubrunnen und Jegenstorf errichtet. Die Baulänge (Neu-Solothurn-Zollikofen) beträgt rund 28 km, die Betriebslänge (Neu-Solothurn-Bern) rund 35 km. Der Gesamtkostenvoranschlag beziffert sich auf 2 850 000 Fr., wovon 540 000 Fr. auf Unterbau, 580 000 Fr. auf Oberbau, 200 000 Fr. auf Hochbau, 350 000 Fr. auf elektrische Leitungen, 487 000 Fr. auf Rollmaterial u.s.w. entfallen.

Sören Hjorth und das dynamoelektrische Prinzip. Im Jahre 1907 wurde in einem Artikel über das Leben und die Tätigkeit des dänischen Erfinders und Industriellen Sören Hjorth in der Zeitschrift „Elektrotekniker“ für ihn die Priorität in der Entdeckung des sog. dynamoelektrischen Prinzips (Prinzip der Selbsterregung von Gleichstromdynamos) beansprucht, die bisher allgemein dem Deutschen Werner Siemens und dem Engländer C. Wheatstone (Januar und Februar 1867) zuerkannt ist. In Bezug auf Hjorth liest man nun in der ebenfalls 1907 erschienenen deutschen Uebersetzung der letzten englischen Originalausgabe (von 1904) des in Bezug auf kritische Schärfe und historische Treue unübertroffenen Werks von Silvanus P. Thompson „Die dynamoelektrischen Maschinen“ folgende Würdigung von Hjorth: „1855 wurde Hjorth eine bemerkenswerte Maschine patentiert. Um den Anfangsstrom hervorzubringen, besass sie eine Anzahl von Dauermagneten als Feldmagnete, daneben kräftige Elektromagnete, die durch den Maschinenstrom selbst erregt wurden. Diese Erfindung kam aber nirgends zur praktischen Anwendung.“ Zu den 1907 im „Elektrotekniker“ veröffentlichten Daten sind nun aus der Hinterlassenschaft der seither verstorbenen Stieftochter von Hjorth weitere Belege über dessen erfinderische Tätigkeit bekannt geworden, die die Veranlassung zu einer soeben in englischer und in dänischer Sprache veröffentlichten Broschüre über Sören Hjorth gaben¹⁾, in der insbesondere seine Tätigkeit als Erfinder auf dem Gebiete der jungen Elektrotechnik an Hand von Briefen, Patenten und Taschenbuch-Notizen behandelt ist. Man bekommt aus der Broschüre den Eindruck, dass die oben mitgeteilte Würdigung durch Thompson durchaus zutrifft; andererseits erkennt man die Umstände, infolge deren es Hjorth nicht vergönnt war, zu einem praktischen Erfolge zu gelangen.

Bebauungsplan für Zürich und Umgebung. Im Anschluss an die zu Anfang 1911 in Zürich veranstaltete Städtebauausstellung, die von der ganzen Schweiz sehr stark besucht war und allgemein anregend wirkte, fasste am 15. Februar 1911 auch der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein in einer zahlreich besuchten Sitzung folgenden Beschluss:

„Der Verein verspricht sich von der Veranstaltung eines sorgfältig vorbereiteten Wettbewerbes über einen Bebauungsplan für das weitere Gebiet Zürichs grosse Vorteile für die künftige Entwicklung unserer Stadt und richtet an die Behörden den Wunsch, sie möchten für die Veranstaltung eines solchen Wettbewerbes besorgt sein.“

¹⁾ Sören Hjorth, Inventor of the dynamo-electric principle. By Sigurd Smith. C. E. M. J. F. Published by „Elektroteknisk Forening“ At the expense of the Carlsberg Foundation, 1912, Köbenhavn.

Der Gedanke wurde zu gleicher Zeit auch im städtischen Baukollegium ventiliert und von der städtischen Bauverwaltung sympathisch aufgenommen. Sie liess ein vorläufiges Programm für einen solchen Ideenwettbewerb aufstellen und legte dieses am 16. Oktober 1911 dem Baukollegium zur Begutachtung vor, das sich zustimmend dahin aussprach, es sei das Gebiet folgender Gemeinden in den Wettbewerb einzubeziehen:

Zürich, Rüschlikon, Kilchberg, Albisrieden, Altstetten, Schlieren, Uitikon, Ober-Urdorf, Nieder-Urdorf, Dietikon, Weiningen, Unter-Engstringen, Ober-Engstringen, Höngg, Affoltern, Seebach, Oerlikon, Schwamendingen, Witikon, Zollikon, Küsnacht und Zumikon.

Das Baukollegium stimmte der Bauverwaltung auch darin bei, dass dem Wettbewerb ein Uebersichtsplan im Masstabe 1:10 000 mit Aequidistanzkurven von 4 m zu Grunde gelegt werden solle.

Zur Zusammenstellung, bezw. Ergänzung des erforderlichen Planmaterials hat nun der Stadtrat einen auf das Jahr 1912 bis 1914 zu verteilenden Kredit von 40 000 Fr. beansprucht, der am 6. Juli 1912 vom Grossen Stadtrate einstimmig bewilligt worden ist.

Ueber „die Versorgung der Berliner Bahnhöfe mit Oelgas“ hat Regierungsbaumeister F. Landsberg kürzlich im Verein Deutscher Maschineningenieure berichtet. Früher wurde in Schnittbrennern (offene Flamme) ein Gemisch von $\frac{3}{4}$ Oelgas und $\frac{1}{4}$ Acetylgas verwandt. Durch Einführung der Glühstrumpfbeleuchtung wurden bessere Lichteffekte bei sparsamerem Gasverbrauch erzielt. Der Uebergang zur reinen Oelgasbeleuchtung hatte zur Folge, dass die Oelgaserzeugung um $\frac{1}{4}$ gesteigert werden musste, während allmählich die Acetylenbereitung eingestellt wurde. Für Berlin, als die grösste Zugbildungsstation wurde bei dieser Gelegenheit die Gasversorgung sämtlicher Bahnhöfe ausgebaut. Alle Gasanstalten und Bahnhöfe wurden durch ein Leitungsnetz verbunden; dieses wird von einigen grösseren Anlagen gespeist, die stets gut ausgenutzt werden und daher wirtschaftlich arbeiten. Mehrere kleinere Anstalten konnten dauernd oder wenigstens für den Sommer, d. i. die Zeit geringen Bedarfes, geschlossen werden. Eine Leitungsanlage, die in diesem Umfange bisher noch nicht ausgeführt ist, verläuft längs den Geleisen des Nord- und Südringes und besitzt Zweigleitungen nach den einzelnen Bahnhöfen und Anstalten. Der Vortragende erläuterte deren Eigentümlichkeiten und die Schwierigkeiten bei deren Bergung, ferner besprach er ein neues Verfahren der Oelgasbereitung, das von der Firma Julius Pintsch in zwei der grössten Gasanstalten mit Erfolg eingeführt ist; bei diesem werden die bekannten Retortenöfen durch Apparate ersetzt, die mit dem als Nebenprodukt erhaltenen Teer geheizt werden und infolge ihrer Bauart (stehende Zylinder) auf kleinem Grundriss grosse Leistungsfähigkeit gestatten.

Drehstrom-Bogenlampe von Schäffer. Eine direkt für mehrphasigen Betrieb brauchbare Drehstrom-Bogenlampe scheint mit gutem Erfolg durch den Ingenieur Schäffer ausgebildet worden zu sein. Im Gegensatz zu der auf Seite 276 von Band LVII gewürdigten Drehstrom-Bogenlampe von A. Righi arbeitet die Drehstrom-Bogenlampe von Schäffer nicht mit vier, sondern mit bloss drei Kohle-Elektroden. Prof. Dr. W. Wedding, der die neue Lampe von Schäffer während sechs Monaten im Laboratorium der Technischen Hochschule von Charlottenburg untersucht hat, äusserte sich in einem in der E. T. Z. veröffentlichten Vortrage vor dem Elektrotechnischen Verein Berlin dahin, dass die prinzipielle Schwierigkeit der direkten Drehstrom-Bogenlampe, die in der Verhinderung eines ungleichmässigen Abbrandes der verschiedenen Kohlen liegt, bei der neuen Lampe überwunden zu sein scheint. Eine Eigentümlichkeit der Lampe ist durch die sehr langen Lichtbögen gebildet, die zu einem im Vergleich mit andern Wechselstromlampen günstigeren Kohlenabbrand führen. Einschliesslich der Verluste wurde, bezogen auf die mittlere Lichtstärke, ein spezifischer Effektverbrauch von etwa 0,1 Watt pro Normalkerze festgestellt. Wie dies auch schon für die Drehstrom-Bogenlampe von Righi konstatiert wurde, ist dank der Mehrzahl von Lichtbogen in der Lampe eine grosse Unempfindlichkeit des Betriebs derselben in Bezug auf Aenderungen der Periodenzahl wahrzunehmen. Für die Lampe von Schäffer wurde bei Periodenzahlen von 56 bis herab auf 18 ein sehr ruhiges Licht ohne Flimmererscheinungen festgestellt; dabei ändert sich der spezifische Verbrauch auch nur unwesentlich.

Regulierbare Drehstrom-Kommutatormotoren. Neben den Ausführungsformen regulierbarer Drehstrom-Kommutatormotoren, die seitens der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft Berlin (vergl.

Band LVII, Seite 222) und der Maschinenfabrik Oerlikon (vergl. Band LVIII, Seite 11) geschaffen wurden, ist nunmehr auch eine besondere Ausführungsform seitens der Siemens-Schuckertwerke Berlin ausgebildet worden, die durch die Einführung eines doppelten, teilweise regelbaren Bürstensatzes gekennzeichnet ist. Der neue Motortyp nimmt somit innerhalb der Drehstrom-Kommutatormotoren eine ähnliche Stellung ein, wie der Déri-Motor innerhalb der Einphasen-Kommutatormotoren. Dabei handelt es sich aber bei diesem Drehstrom-Kommutatormotor nicht um eine Energieübersetzung vom Stator auf den Rotor nach dem Induktionsprinzip, sondern um eine solche auf Grund der Reihenschaltung der Wicklungen im Stator und im Rotor unter Zuhilfenahme eines „Vordertransformators“ oder eines „Zwischentransformators“. Mittels dieser prinzipiellen Hilfsmittel ist es der Firma gelungen, einwandfrei arbeitende Drehstrom-Kommutatormotoren von 250 PS und von noch grösserer Leistung für direkte Speisung durch Drehstrom von 50 Perioden zu bauen. Nähere Einzelheiten können einem kürzlich von M. Schenkel vor dem Elektrotechnischen Verein Berlin gehaltenen und in der E. T. Z. veröffentlichten Vortrag entnommen werden.

Schmalspurbahn Sitten-Lenk über den Rawil. Das mit Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1912 zur Konzessionserteilung empfohlene Projekt sieht vor, dass die Bahn bei Sitten, eventuell beim S. B. B.-Bahnhof ihren Anfang nimmt, dann über den Mont Orge (Le Muraz) die Hochebene von Savièse erreiche; weiter wendet sie sich nach Grimisuat und Ayent auf dem linken Ufer der Sionne und kehrt in einer Schleife nach Arbaz zurück, von wo sie den Bergabhang entlang den Fuss des Col du Rawil erreicht; dieser wird mittels eines 2800 m langen Tunnels überwunden. Vom Ausgang des Tunnels folgt das Tracé bis nach Lenk hinunter dem linken Ufer der Iffigen. Der Ausgangspunkt der Linie liegt auf Kote 495, der Scheitelpunkt in der Mitte des Rawil-Tunnels auf 2050 m und der Endpunkt auf 1070 m ü. M. Für die Südseite ist eine Adhäsionsrampe von 60‰ Maximalsteigung in Aussicht genommen, während auf der Nordseite Zahnstangenstrecken mit 120‰ Gefälle eingelegt werden müssen. Die Gesamtlänge der meterspurigen, elektrisch zu betreibenden Bahn beträgt 43,5 km; als Minimalradius sieht der Bericht 90 m vor. Der Kostenvoranschlag summiert sich auf 8 500 000 Fr., wovon 2 865 000 Fr. für Unterbau, 1 128 000 Fr. für Oberbau, 1 360 000 Fr. für Kraftzentrale und elektrische Einrichtungen, 830 000 Fr. für Rollmaterial u. s. w.

Hauenstein-Basistunnel, Monatsausweis Juni 1912.

	Tunnellänge 8135 m	Südseite	Nordseite	Total
Sohlenstollen: Fortschritt im Juni . . .	m	206,6	—	206,6
Mittlerer Tagesfortschritt . . .	m	7,65	—	7,65
Länge am 30. Juni . . .	m	694,0	—	694,0
In ‰ der Tunnellänge . . .	‰	8,52	—	8,52
Mauerwerk: Widerlager-Länge am 30. Juni	m	24,0	—	24,0
Gewölbe-Länge am 30. Juni	m	12,0	—	12,0
Wassermenge am Portal . . .	l/min	20,0	—	—
Gesteinstemperatur vor Ort . . .	°C	15	—	—
Mittlerer Schichten-Aufwand pro Tag im Tunnel		311	—	311
Ausserhalb des Tunnels . . .		252	—	252
Auf offener Strecke . . .		2	126	128
Im Ganzen . . .		565	126	691

Nordseite. Zum Vortrieb des Richtstollens standen zwei bis drei Bohrhämmer in Verwendung; in der Ausweitung arbeiteten 6 bis 13 Bohrhämmer. Der Stollen durchfuhr dunkelgrauen zähen Mergel der Effingerschichten, schwach nach S. O. einfallend. Das Gestein war meist massig, wenig zerklüftet und trocken.

Genfer Bahnhofangelegenheit (Raccordement). Mit erfreulicher Einstimmigkeit haben Nationalrat und Ständerat den Vertrag angenommen, der ihnen vom Bundesrat über die Erwerbung des Bahnhofes Cornavin und den Ausbau der Verbindungsbahn zwischen diesem und dem Bahnhof in Eaux-Vives vorgelegt wurde (Wir haben dessen Hauptpunkte in Band LIX, Seite 288 mitgeteilt).

Im äussersten Westen unseres Landes ist damit die Angelegenheit der unmittelbar längst der französischen Grenze verlaufenden Bahnanlagen unter einer Beitragsleistung von je 8 Millionen durch den Bund und die Schweizerischen Bundesbahnen, ohne irgendwelche Einsprache in den Räten geordnet worden, und zwar noch bevor die Angelegenheit der Fawcillebahn durch unsern dortigen Nachbar ihrer Lösung näher gebracht wurde, was ja in dem Abkommen mit Frankreich über die Zufahrtlinien zum Simplon zur Vorbedingung gemacht worden war.

Nach dem, was an dem entgegengesetzten Ende des Landes im Osten geschieht, wo noch viel ältere Verpflichtungen des Bundes ihrer Erfüllung harren, bietet die Art und Weise, mit der den Wünschen der Genfer Miteidgenossen von der Bundesversammlung entsprochen wurde, ein besonderes erfreuliches Bild.

Schweizerischer Bundesrat. Mit Schreiben vom 9. Juli d. J. hat Bundesrat *M. Ruchet*, der zur Zeit dem Departement des Innern vorsteht, der Bundesversammlung aus Gesundheitsrücksichten seinen Rücktritt erklärt. — Die Wahl seines Nachfolgers ist auf den 12. Juli angesetzt worden.

† Am Abend des 10. Juli ist Bundesrat Dr. *Adolf Deucher* in seinem 82. Lebensjahr gestorben. Er ist während seiner 29jährigen Amtstätigkeit mit Ausnahme weniger Jahre dem Handels-, Industrie- und Landwirtschafts-Departement vorgestanden.

Eidg. Geometerprüfungen. Im Laufe dieses Herbstes werden eine ausserordentliche theoretische sowie praktische Geometerprüfungen abgehalten. Ort und genauer Zeitpunkt werden später bekannt gegeben. Anmeldungen zu diesen Prüfungen sind dem Eidg. Grundbuchamt in Bern bis *spätestens 20. Juli d. J.* einzureichen und zwar gemäss den Bestimmungen des Reglementes über die Erwerbung des Eidg. Geometerpatentes für Grundbuchvermessungen vom 27. März 1911.

Eidg. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die Eidg. Technische Hochschule hat dem diplomierten Fachlehrer in Naturwissenschaften Herrn *Adolf Brutschy* aus Rheinfelden (Aargau) die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften verliehen (Disser-tation: Monographische Studien am Zugersee).

Konkurrenzen.

Schulhaus Entlebuch. Bei einem engern, auf fünf Architekten beschränkten Wettbewerb, dessen Programm uns nicht bekannt geworden ist, wurden laut erhaltenen Mitteilungen folgende Preise ausgeteilt:

II. Preis ex æquo (500 Fr.) Entwurf „Südost-Südwest“, Verfasser: Architekten *Theiler & Helber* in Luzern.

II. Preis ex æquo (500 Fr.) Entwurf „Entlebollen“, Verfasser: Architekten *Widmer, Erlacher & Calini* in Basel.

III. Preis (400 Fr.) Entwurf „Dorfbild“, Verfasser: Architekten *Möri & Krebs* in Luzern.

IV. Preis ex æquo (200 Fr.) Entwurf „Schybi“, Verfasser: Architekt *F. Felder* in Luzern.

IV. Preis ex æquo (200 Fr.) Entwurf „Luft und Licht“, Verfasser: Architekt *Werner Lehmann* in Bern.

Die Entwürfe liegen bis zum 15. Juli im Gerichtssaale zu Entlebuch zur Einsichtnahme auf.

Neues Museumsgebäude Winterthur (Band LIX, Seite 84). Der Termin, auf den die drei Winterthurer Architektenfirmen ihre Entwürfe zum engern Wettbewerb einzuliefern hatten, war am 30. Juni abgelaufen. Da einer der Preisrichter, Prof. Dr. *Gabriel von Seidl* erkrankt, bzw. nicht reisefähig ist, musste das Preisgericht unter Zuzug von Delegierten des Stadtrates, der Bibliothekkonvents und des Kunstvereins am 10. Juli in München zusammentreten.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Handbuch der Architektur. Begründet von Dr. phil. und Dr.-Ing. *Eduard Schmitt* in Darmstadt. Erster Teil. Allgemeine Hochbaukunde. V. Band. Die Bauführung. Mit Einschluss der Baukostenberechnung, der Baurüstungen und der Beförderungsmittel von Baustoffen auf der Baustelle. Von *Hugo Koch*, Geh. Baurat und Prof. an der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg. Zweite Auflage. Mit 198 in den Text eingedruckten Abbildungen, sowie drei in den Text eingetragenen Tafeln. Preis geh. 12 M., geb. 15 M. — Dritter Teil. Die Hochbaukonstruktionen. II. Band, Heft 4: Dächer und Dachformen. Von Professor Dr. phil. und Dr.-Ing. *E. Schmitt*, Geh. Baurat in Darmstadt. Dachstuhlkonstruktionen. Von Professor a. D. Dr.-Ing. *Th. Landsberg*, Geh. Baurat und Mitglied der Akademie des Bauwesens in Berlin. Dritte Auflage. Mit 871 in den Text eingedruckten Abbildungen, sowie zwei in den Text eingetragenen Tafeln. Leipzig 1911/12, Verlag von J. M. Gebhardt. Preis geh. 20 M., geb. 23 M.

Prüfung von Balken zu Kontrollversuchen. Ausgeführt in der Materialprüfungsanstalt der königl. Technischen Hochschule zu Stuttgart in den Jahren 1911 bis 1912. Bericht erstattet von Dr.-Ing. *C. von Bach*, k. württ. Baudirektor, Professor des Maschineningenieurwesens, Vorstand des Ingenieurlaboratoriums und der Materialprüfungsanstalt, und *O. Graf*, Ingenieur der Materialprüfungsanstalt. Heft 19 aus: „Deutscher Ausschuss für Eisenbeton“. Berlin 1911, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 2,40.

Anzeiger für schweizerische Altertumskunde. Amtliches Organ des Schweiz. Landesmuseums, des Verbandes der schweizer. Altertumsmuseen und der schweizer. Gesellschaft für Erhaltung historischer Kunstdenkmäler. Herausgegeben von der Direktion des Schweiz. Landesmuseums in Zürich. Neue Folge. XIII. Band 1911, 3. Heft. Zürich 1911, Verlag des Schweiz. Landesmuseums. Abonnementspreis jährlich 6 Fr.

Memoirs of the college of science and engineering, Kyoto imperial University. Heft 7, Band III. Strength of a Single-Wall Piston. By *T. Matsumura*. Heft 8, Band III. Action of Hydrogen Sulphide upon Iminoesters. Part. II. Formation of Thion-esters and Acids. By *Motooki Matsui*. Kyoto 1912, Selbstverlag der kaiserl. japanischen Universität, Kyoto (Japan).

Die Beziehung zwischen Formänderung und Biegemoment bei Eisenbetonbalken. Abgeleitet aus den bis Ende 1911 durchgeführten Versuchen. Bericht erstattet von Professor Dr.-Ing. *E. Mörsch*. Berlin 1912, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Heft 18 aus: „Deutscher Ausschuss für Eisenbeton.“ Preis geh. M. 1,20.

Entwürfe heimischer Bauweise. Herausgegeben von Architekt *Fr. Schrader* und Architekt *A. John*. Glaucho i. S., Verlag von Otto Streit. Preis geh. 5 M., geb. 6 M.

Schweizerische Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1910. XXXVIII. Band. Herausgegeben vom Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement. Bern 1912, Verlag von Hans Feuz.

Das Gipsformen. Von Dr. *A. Moyer*. Berlin 1911, Verlag der Tonindustrie-Zeitung G. m. b. H. Preis geh. M. 1,50.

Redaktion: **A. JEGHER, CARL JEGHER.**

Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

AUSZUG

aus dem

Protokoll der Sitzung des Central-Comité vom 4. Juli 1912.

Architektonische Wettbewerbe. Zwecks einer bessern Kontrolle der allgemeinen und beschränkten Wettbewerbe wird beschlossen, die Sektionen einzuladen, dem Central-Comité über das Stattfinden solcher Mitteilung zu machen. Der Sekretär wird beauftragt, die Tages- und Fachblätter durchzusehen und von allen ihm zur Kenntnis gelangenden Konkurrenzen das Programm einzuverlangen.

Staatswissenschaftliche Fortbildung der öffentlichen und privaten Beamten. Die Fakultätskommission für die Frage der staatswissenschaftlichen Fortbildung öffentlicher und privater Beamter der Universität Zürich ersucht das Central-Comité um Bekanntgabe der Wünsche der technischen Kreise in Bezug auf die Mitwirkung der Lehrkräfte der Universität für rechts- und volkswirtschaftliche Vorlesungen an der Eidg. Technischen Hochschule oder an Kursen für Ingenieure und Architekten, die in der Praxis stehen. Das Central-Comité begrüsst die Initiative der staatswissenschaftlichen Fakultät und stellt die Vorschläge, die von unserer Seite an die Fakultät gestellt werden, fest.

Ein Zirkular an die Behörden u. a. über die Normen für architektonische Wettbewerbe unter Beilage des Berichts von Herrn Architekt *O. Pflegehard* und Bekanntgabe der Vereinsgrundsätze unter Beilage des Mitgliederverzeichnisses wird genehmigt.

Stellenvermittlung. Ein Vorschlag der Kommission der G. e. P. über die Einrichtung einer gemeinsamen Stellenvermittlung wird durchberaten und ein Gegenvorschlag als Grundlage für die kommenden konferenziellen Verhandlungen aufgestellt.

Mit den **Submissionsbedingungen für armierte Betonarbeiten**, wie sie von der Normalkommission des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins aufgestellt worden sind, erklärt sich das Central-Comité einverstanden.