

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 14

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: 06.02.2025

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

Gewinnung, Bearbeitung und Prüfung der Baustoffe, das Flussbaulaboratorium, Statistik usw., ferner die sehr reichhaltige II. Untergruppe Hochbau, Baukunst des XX. Jahrhunderts (u. a. ein gewaltiges Modell der Fundamentunterfangung des einen Strassburger-Münsterturms) und von der Umgebung der Bauwerke.

Wohl das Bedeutsamste, das Neueste der Wissenschaftlichen Abteilung bildet die Gruppe III *Städtebau und Wohnwesen*, die unter Leitung des auch in Zürich bekannten Reg.-Bmstr. *Gustav Langen* steht und im Wesentlichen auch sein geistiges Werk darstellt. Sie baut sich organisch auf aus folgenden Unterabteilungen: 1. Allgemeines Siedelungswesen in Vergangenheit und Gegenwart, Abteilung für Ballonaufnahmen (Aerophotogrammetrie). 2. Städtebau: Verkehrstechnisch-statistische Untergruppe; die städtebaulichen Einheitspläne; die Stadt als Kunstwerk. 3. Wohnwesen (Wohnungsausbildung nach Licht, Luft, Raum). 4. Grundstücksverkehr, Hypothekenwesen und Baumarkt. Wir werden auf diese hochinteressante Abteilung, deren fruchtbringendes Studium durch ihre Organisation als „Städtebauliche Wanderausstellung“ weitem Kreisen zugänglich gemacht werden soll, noch eingehender zurückkommen, möchten aber allen, die sich in dieser oder jener Weise mit Fragen des Städtebaues zu befassen haben, in erster Linie Verwaltungs- und Baubeamten, heute schon dringend empfehlen, sich diese Darstellungen in Leipzig anzusehen; sie werden dort täglich erklärt, auch wird bereitwilligst nähere Auskunft erteilt (siehe unten).

Natüremässig etwas gemischt hinsichtlich des Werts ihrer Objekte ist die *Industrie-Abteilung* der Ausstellung, die zur Hauptsache in dem grossen Bau für „Baukunst“, „Raumkunst“ und „Baustoffe“ untergebracht ist, ferner in den beiden Maschinenhallen und in zahlreichen kleinen Einzelbauten. Doch wird der Fachmann auch hier unschwer das Wertvolle und für ihn Wissenswerte erkennen. Es würde zu weit führen, Einzelheiten aufführen zu wollen; sie finden sich im offiziellen Katalog (M. 1,50) verzeichnet. Den Architekten werden zahlreiche, zum Teil sehr schöne Baukeramik-Erzeugnisse interessieren, auch allerhand Neuheiten für Wohnungseinrichtung. Von den Wohnräumen sind bemerkenswert einige Räume des Deutschen Werkbundes (Schultze-Naumburg u. A.) sowie anderer Architekten.

Ein ganz hervorragendes Ausstellungsobjekt, in künstlerischer Beziehung wohl das bedeutendste, ist das „*Monument des Eisens*“, die Kollektiv-Ausstellung des Deutschen Stahlwerk-Verbandes und des Vereins Deutscher Brücken- und Eisenbaufabriken, die aus Modellen, Diapositiven, Plänen und Profilmustern besteht und durch tägliche Lichtbildervorträge und Erklärungen den Stand und die Bedeutung des deutschen Eisenbaues ausserordentlich wirksam und vornehm vorführt. Auch die Konstruktion des Monumentes selbst ist als Ausstellung zu beachten, wie auch zahlreiche andere Hallen, auf die wir im Einzelnen zurückkommen werden.

Erwähnen wir noch den teilweise in Haustein aufgeführten, aussen wie innen sehr vornehmen und wohlgelungenen *Pavillon der Stadt Dresden*, dahinter das schlichte *Krankenhaus*, die prachtvolle Hetzerkonstruktion der *Sporthalle*, endlich das geschickt und raffiniert aufgemachte „gemiedliche Alt Leipzig“, so haben wir wohl das Wichtigste dieser Ausstellung aufgezählt. Nicht zu vergessen wäre noch das in der Hauptaxe der Ausstellung, aber weit draussen liegende, seiner Vollendung entgegengehende *Völkerschlachtdenkmal*, dessen Riesenbau aus der Ferne wohl besser wirkt als in der Nähe, und die ebenfalls abseits angelegte „*Gartenstadt Marienbrunn*“, eine Musterkolonie von zunächst 72 massiv gebauten Häusern mit 139 Wohnungen auf 3,7 ha Grundfläche. — Als bedeutende Sehenswürdigkeit Leipzigs sei auch genannt der zu zwei Dritteln fertiggestellte neue Hauptbahnhof mit prächtigen Eisen- und Eisenbetonhallen, der kürzlich in Betrieb genommen worden ist. Es ist ein Kopfbahnhof mit hochliegenden Geleisen und darunter, ebenerdig zur Strasse, angeordneter Gepäckabfertigung, der sich durch einfache Architektur und zweckmässige Anordnung auszeichnet.

Aus alledem ergibt sich, dass Leipzig und seine Ausstellung, die bis 2. November dauert, eines Besuches wohl wert sind.

➔ **Kommunaltechnische und bauwissenschaftliche Woche in Leipzig vom 9. bis 16. Oktober.** Es sei hier im Anschluss an obenstehende Orientierung über die *Leipziger Bauhausausstellung* auf eine besondere Gelegenheit zu gründlicher Einführung in Spezialgebiete aufmerksam gemacht, die durch die Leiter der Wissenschaftlichen Abteilung nach folgendem Programm abgehalten wird:

Beginn der Führungen 9 Uhr	a) Ingenieurbau	b) Städtebau	c) Hochbau
9. Okt. Donnerstag	Eisenbahnwesen, Fern- und Ortsbahnen	Wohnwesen, Kleinwohnungswesen, Bauberatg.	Deutsche Baukunst des 20. Jahrhunderts
10. Okt. Freitag	Ingenieurhochbau	Gartenstadt Marienbrunn	Sachsen, Oesterreich, Heimatschutz, Wanddahlhale
11. Okt. Samstag	Brückenbau	Siedelungswesen und Ballonabteilung	Hamburg, Dänemark, Hessen, Bayern
13. Okt. Montag	Wasserbau zu Verkehrszwecken	Stadt als Kunstwerk, einschliessl. Abtlg. Leipzig	Hochbauwesen d. Preuss. Staates, Reichspost
14. Okt. Dienstag	Kanalisation	Rauch- u. Staubfragen, Einheitspläne I—III	Sporthalle, Raumkunst
15. Okt. Mittwoch	Wasserbau zu Industriezwecken einschliesslich Wasserversorgung	Einheitspläne IV—IX	Stadt Leipzig, Stahlwerksverband
16. Okt. Donnerstag	Strassenbau und Vermessungswesen	Einheitspläne X—XV, Stadt d. Zukunft, Ausland	Krankenhauspavillon, Betonverein

Je nachmittags und Sonntag, den 12. Oktober Besichtigung der Industrieausstellung oder besondere Veranstaltungen.

Die Beteiligung kostet für jede Gruppe einschliesslich Dauerkarte zum Besuch der Ausstellung 10 M. Anmeldungen sind unter Angabe der Gruppe zu richten an die „Kongressabteilung der I. B. A.“ in Leipzig, wo (am Eingang zur Ausstellung) die Karten in Empfang genommen werden können. Wir möchten namentlich Beamten grösserer wie kleinerer Städte und Industrieorte den Anschluss an die Gruppe „Städtebau“ wärmstens empfehlen. Wie uns Herr Langen sagte, soll durch Diskussionen im Anschluss an die Erläuterungen eine möglichst gründliche Abklärung aller Fragen erfolgen, sodass die Teilnehmer eines grossen Gewinnes an Belehrung und Anregungen sicher sind.

Miscellanea.

Neue Beleuchtungs-Umformerstation der Stadt Zürich. Anlässlich der Einführung der Albula-Kraft in die Licht- und Kraftversorgung der Stadt Zürich wurde zur Speisung des bestehenden Einphasen-Beleuchtungsnetzes aus der Drehstrom-Verteilung des Albulawerkes im Letten eine Beleuchtungs-Umformerstation mit drei rotierenden Drehstrom-Einphasen-Umformern von je 1500 kw Einphasenleistung erstellt, die zudem noch mit einer Akkumulatormomentreserve grosser Kapazität ausgerüstet wurde. Diese Akkumulatormomentreserve besteht aus einer Batterie von 3600 kw während 15 Minuten¹⁾ und drei Gleichstromgeneratoren von je 1800 kw, die an die erwähnten Drehstrom-Einphasen-Umformer angekuppelt sind. Diese Momentreserve dient zur selbsttätigen Uebernahme der Stromlieferung während kurzzeitiger (bis etwa 15 Minuten dauernder) Unterbrechungen im primären Drehstromnetz; ihre Anlage hat aber die Baukosten der Umformerstation auf den hohen Betrag von rund 1 023 000 Fr. gebracht, wovon rund 400 000 Fr. für Batterie, Gleichstrommaschinen und zugehörige Apparate ausgelegt wurden, ohne Anrechnung der Baukosten der dafür besonders benötigten Räume, die von den insgesamt rund 315 000 Fr. für Gebäude und Landerwerb ebenfalls einen sehr erheblichen Bruchteil ausmachen. Ausser dieser Batterie sind zwei besondere Akkumulatorenbatterien von je 600 kwstd für die Strassenbahn vorhanden.

Mit einer vom 3. September d. J. datierten Weisung an den Grossen Stadtrat beantragt nun der Stadtrat die Erstellung einer neuen Beleuchtungs-Umformerstation an der Selnastrasse von im wesentlichen gleicher Disposition, wie sie die im Jahre 1908 in Betrieb genommene Umformerstation im Letten aufweist. Der bezügliche Kostenanschlag weist an Totalkosten 1 230 000 Fr. auf, wovon 360 000 Fr. für das Gebäude, 840 000 Fr. für den elektrischen Teil (Maschinen 400 000 Fr., Batterie 307 300 Fr.) und 30 000 Fr. für Bauzinsen gerechnet sind. Das benötigte Bauland ist früher erworben worden und daher in der vorliegenden Kreditforderung nicht inbegriffen.

Da schon bei Erstellung der Umformerstation im Letten die aussergewöhnlich starke, in Europa bisher noch nicht übertroffene Akkumulatormomentreserve hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit Bedenken erwecken musste, dürfte wohl die mit der Prüfung der gegenwärtigen stadträtlichen Weisung beauftragte Kommission des Grossen Stadtrates die Betriebsrechnungen der Umformerstation im Letten etwas genauer prüfen wollen, ehe sie die Erstellung einer neuen Umformerstation an der Selnastrasse empfehlen kann. Eine Momentreserve für die öffentliche Beleuchtung besitzt ein schweres

¹⁾ Nach der Statistik des S. E. V. ist die sogen. Nutzleistung 3500 kwstd.

Gewicht eigentlich nur in den Monaten Dezember und Januar, insgesamt vielleicht während vier Wochen. Zu dieser Zeit pflegen grosse städtische Werke mit dem Konsumgebiet nahe gelegenen Primärkraftmaschinen zur Bereitstellung der Momentreserve ihre kalorischen Reserven betriebsbereit zu halten und verausgaben dabei offenbar geringere Betriebskosten für diese Momentreserve, als es die Stadt Zürich mit ihren gewaltigen Akkumulatorenbatterien tut. Es wäre daher auch die Frage zu prüfen, ob nicht richtiger das städtische Elektrizitätswerk zur Vermehrung der Momentreserve an die Vergrösserung der kalorischen Anlage schritte, statt wieder eine neue Riesenbatterie mit einem Millionenkredit für Gebäude und Maschinerie in Aussicht zu nehmen. Nachdem gemäss unserer Notiz auf Seite 260 von Band LXI die Stimmberechtigten die Erweiterung der Kraftreserve mittels einer besondern Anlage im Guggach abgelehnt haben, dürfte um so eher auf die Gewährung eines Kredites zum zweckentsprechenden Ausbau der bestehenden Dampfturbinenanlage im Letten gerechnet werden.

Beeinflussung des Pflanzenwachstums durch Jonisierung der Luft. Anlässlich der letzten, im Mai dieses Jahres in Bern abgehaltenen Diskussionsversammlung des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins (vergl. S. 251 von Band XLI) wurden die Ergebnisse, die die Versuche zur Beeinflussung des Pflanzenwachstums durch Jonisierung der Luft zurzeit in verschiedenen Ländern gezeitigt haben, besprochen. Den vor kurzem im „Bulletin“ des genannten Vereins veröffentlichten Referaten ist zu entnehmen, dass schon im achtzehnten Jahrhundert die Ansicht ausgesprochen und Versuche unternommen wurden, um mittels künstlich erzeugter elektrischer Wirkungen das Pflanzenwachstum zu fördern. Die Versuche wurden aber erst im zwanzigsten Jahrhundert durch die Professoren *S. Lemström* in Schweden und *O. Lodge* in England zu einer gewissen Bedeutung gebracht und zwar mit dem Ergebnis, dass durch eine mittels hochgespannten Gleichstroms oder gleichgerichteten Wechselstroms zwischen einem oberirdisch verlegten Drahtnetz und dem Erdboden als Rückleitung herbeigeführte Jonisierung der Luft eine sehr erhebliche Förderung des Pflanzenwachstums erzielt werden könne. Versuche, die nachträglich in Deutschland und in Frankreich in dieser Hinsicht vorgenommen wurden, lieferten teils eine Bestätigung, teils eine Entkräftung jenes Ergebnisses. In der Schweiz sind erst seit kurzem, und zwar von seiten der Professoren *J. L. Farny* und *Dr. Schellenberg* von der Eidgen. Techn. Hochschule in Zürich, bezügliche Versuche vorerst noch im Laboratorium unternommen worden, die hinwiederum einen günstigen Einfluss elektrischer Luftjonisierung auf das Pflanzenwachstum vermuten lassen. Nach umfangreichen, zum Teil in grösserem Masstabe durchgeführten Versuchen, die Privatdozent *Dr. Breslauer* in Norddeutschland angestellt hat, wird bei einer Jonisierungsspannung von etwa 65 000 Volt mit Hilfe einer Jonisierungsenergie von etwa drei Watt pro Hektar eine genügende Einwirkung auf das Pflanzenwachstum hervorgerufen; dabei ist die nach dem Erdboden übergeführte Elektrizitätsmenge rund 1000- bis 10 000 mal grösser als die von den atmosphärischen Einflüssen allein übergeführte, und gleichzeitig ist eine Rentabilität der Anlage gewährleistet.

Elektrischer Betrieb der „Chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne“. Um die verschiedenen kleineren Ortschaften des Departementes Haute-Vienne mit dessen Hauptstadt Limoges zu verbinden, ist in den Jahren 1910—1912 ein meterspuriges Kleinbahnnetz von 345 km Ausdehnung erstellt und von vornherein für Betrieb mit hochgespanntem einphasigem Wechselstrom von 25 Perioden eingerichtet worden. Die Betriebskraft liefert eine Wasserkraftanlage bei Eymoutiers, von der aus der in zwei Maschinensätzen von je 1200 PS erzeugte Einphasenwechselstrom bei einer Uebertragungsspannung von 30 000 Volt nach Limoges geleitet wird, wo sich das Depot, die Werkstätte und ein Reservekraftwerk mit zwei Maschinensätzen von je 750 PS befinden. Die Fahrdrachtspannung ist im allgemeinen auf 10 000 Volt, auf den Stadtstrecken von Limoges dagegen auf nur 600 Volt normiert. Als Betriebsmittel stehen zurzeit 11 Personenmotorwagen, 34 Personenanhängewagen und 122 Güteranhängewagen zur Verfügung. Eine Vermehrung der Personenmotorwagen um 10 weitere Stück befindet sich in Vorbereitung. Angesichts der häufigen Steigungen bis auf 60‰ werden nur leichte Züge bis 60 und 70 t Maximalgewicht geführt, die immerhin für die Triebwagen Viermotoren-ausrüstungen von je 4 × 60 bzw. 4 × 70 PS benötigten. Die Zugsdichte ist auf den meisten Strecken nur eine sehr geringe. Als

Höchstgeschwindigkeit ist 30 bis 40 km/std zu verzeichnen. Das Motorsystem der Triebwagen ist dasjenige des gewöhnlichen Serienmotors in der Bauart der Siemens-Schuckertwerke, bzw. deren französischen Lizenznehmern, der Compagnie générale d'Electricité de Creil.

Besuch der Technischen Hochschulen Deutschlands. In den Frequenzverhältnissen der Technischen Hochschulen macht sich, wie Dipl.-Ing. *W. Stiel* im zweiten Heft des „Jahrbuches der Angestelltenbewegung“ mitteilt, insofern gegen das Vorjahr eine Verschiebung bemerkbar, als in Preussen und bei den übrigen reichsdeutschen Hochschulen eine erhebliche Abnahme der Architekten und Bauingenieure eingetreten ist, wogegen die Maschinenbauer und Elektrotechniker eine wesentliche Steigerung aufweisen. Das Ergebnis ist bei den preussischen Hochschulen eine Steigerung der Gesamtfrequenz um 6,3%, während die ausserpreussischen reichsdeutschen Hochschulen einen kleinen Gesamtrückgang der Frequenz um 1,2% zeigen. Die Zahl der mit Erfolg abgelegten Diplomprüfungen in Deutschland zeigt eine Zunahme von 2,1%. Auffällig ist die starke Abnahme der Promotionen, woran wohl hauptsächlich die Verminderung der chemischen Abteilung schuld ist. Prozentual am schwächsten ist in Preussen die Frequenzzunahme bei der Technischen Hochschule Berlin, prozentual am stärksten die in Breslau. Von den ausserpreussischen haben München, Darmstadt und Karlsruhe eine geringere, Braunschweig, Dresden und Stuttgart eine grössere Frequenz als im Vorjahre. Die Gesamtfrequenz der Technischen Hochschulen betrug in Deutschland im Winter 1912/13 16 838.

Wandbilder für den Universitätsbau in Zürich. Wir haben auf Seite 140 dieses Bandes von dem Wettbewerb berichtet, der unter zürcherischen oder im Kanton Zürich niedergelassenen Künstlern eröffnet wurde, für Entwürfe zu Wandbildern im Senatszimmer und im Dozentenzimmer des neuen Universitätsgebäudes.

Nachträglich teilt nun die Baudirektion mit, dass die Herstellung von einem Wandgemälde für die *Aula* und von vier Gemälden für das *Fakultätszimmer* bereits vergeben sind und zwar an nicht zürcherische Künstler. Mit dem erstgenannten Gemälde ist *Ferd. Hodler* beauftragt, der das Wandgemälde bis im Herbst 1915 fertig stellen soll. Die vier Bilder im Fakultätszimmer werden von Professor *Heinrich Atherr* (von Basel) in Karlsruhe gemalt, der deren Ablieferung binnen zwei Jahren in Aussicht stellt. Bei den beiden Bildhauern *Haller* in Paris und *Paul Osswald* in Zürich 7 sind Skulpturarbeiten und Reliefs für den Neubau bestellt. Man nimmt an, es werden sowohl Gemälde wie Skulpturen auf den Zeitpunkt der Einweihung des Gebäudes im Entwurfe vorliegen.

Staubfreie Strassen. Am Utoquai in Zürich 8 und in der auf den Utoquai ausmündenden Bellerivestrasse lässt zur Zeit das Strasseninspektorat Zürich probeweise einen Fahrbelag in Walzasphalt ausführen, der eine staub- und kotfreie Strassenoberfläche ergibt. Das Verfahren, das in Nordamerika schon seit längerer Zeit zur Anwendung gelangt, besteht in der Verwendung von Kies, Sand und Asphalt, welche in einem bestimmten Verhältnis gemischt, auf den Strassenkörper aufgebracht und eingewalzt werden. Mit der Ausführung dieses ersten Versuches mit dem System in der Schweiz sind gleichzeitig auf zwei verschiedenen Strecken genannter Strassen beauftragt die „Westrumitgesellschaft“ in Zürich und die „Strassenbauunternehmung A.-G.“ in Solothurn, letztere in Verbindung mit der Zürcher Baufirma Th. Bertschingers Söhne.

Wir machen Fachgenossen auf diese interessanten Versuche besonders aufmerksam.

Kosten des Panamakanals. Nach einem offiziellen Berichte der Regierung der Vereinigten Staaten sollen die Aufwendungen für das demnächst zu eröffnende Riesenwerk am 30. Juni d. J. die Summe von 1500 Millionen Fr. bereits überschritten haben. Als die Vereinigten Staaten 1901 an die Vollendung des Kanals herantraten, wurden die Kosten auf 750 Millionen Fr. veranschlagt, welcher Betrag einige Jahre später nach genauer Prüfung der Sachlage auf 825 Millionen Fr. erhöht wurde. Die Mehrkosten wurden bedingt durch das gewaltige Ansteigen der Löhne und Gehalte, die sich zum Teil nahezu verdoppelt haben, durch die Ausgaben für die Sanierung der ganzen Umgebung, für die nachträglich als nötig befundene Erweiterung des Culebra-Einschnittes u. a. m.

Elektrifizierung der Gotthardbahn. Gelegentlich der Behandlung des Gesetzes für die Nurbarmachung der Wasserkräfte soll im Ständerat Herr von Arx, Präsident des Verwaltungsrates

der Schweiz. Bundesbahnen mitgeteilt haben, dass in der nächsten Sitzung des Verwaltungsrates dieser über eine Kreditforderung der Generaldirektion von 37,5 Mill. Fr. zur Elektrifizierung der Strecke Erstfeld-Bellinzona zu beraten haben werde.

Kantonales Technikum Winterthur. An Stelle des verstorbenen Professor Gustav Weber hat die Regierung den bisherigen Vizedirektor *Louis Calame*, Professor an der kunstgewerblichen Abteilung des Technikums, zum Direktor der zürcherischen kantonalen Anstalt gewählt.

Konkurrenzen.

Polizeiposten am Wielandsplatz in Basel (Band LXII, Seite 82). Zu diesem Wettbewerb sind 68 Entwürfe rechtzeitig eingegangen. Zu ihrer Beurteilung ist das Preisgericht auf den 6. Oktober d. J. einberufen. Die Entwürfe sind in der Turnhalle der Oberrealschule in Basel aufgehängt, woselbst sie nach Beendigung der Arbeiten des Preisgerichts öffentlich ausgestellt werden sollen.

Wandbilder für den Universitätsbau in Zürich (Band LXII, Seite 140). Die kantonale Baudirektion teilt mit, dass der ursprünglich auf den 15. Oktober dieses Jahres anberaumte Termin für die Einreichung der Wettbewerbsentwürfe auf den 1. Dezember 1913 erstreckt worden sei.

Literatur.

Einzelkonstruktionen aus dem Maschinenbau. Herausgegeben von Ingenieur C. Volk, Berlin. Verlag von Julius Springer, Berlin.

I. Heft: *Die Zylinder ortsfester Dampfmaschinen.* Von Oberingenieur F. Frey, Berlin. Mit 109 Textfiguren. Berlin 1912. Preis geh. M. 2,40.

II. Heft: *Dampfmaschinen- und Gebläsekolben.* Von Ingenieur C. Volk, Berlin. *Gasmaschinen- u. Pumpenkolben.* Von A. Eckardt, Betriebsingenieur der Gasmotorenfabrik Deutz. Mit 247 Textfiguren. Berlin 1912. Preis geh. 4 M.

III. Heft: *Stirn- und Kegelräder mit geraden Zähnen.* Von Dr. A. Schiebel, a. o. Professor der k. k. deutschen techn. Hochschule zu Prag. Mit 110 Textfiguren. Berlin 1912. Preis geh. 3 M.

Obwohl Maschinen-Ingenieuren und Studierenden in den nun schon in elfter Auflage vorliegenden „Maschinenelementen“ von Professor C. Bach über Berechnung und Ausführung von Einzelkonstruktionen aus dem Maschinenbau Vorzüglichstes geboten wird, scheint uns dennoch die Herausgabe von Sonderheften aus dem Gebiete der Maschinenelemente einem tatsächlichen Bedürfnis zu entsprechen. Der in der Praxis stehende Maschinen-Ingenieur empfindet nämlich sehr bald das Bedürfnis, sich an Hand einschlägiger und vollständiger Literatur über die konstruktive Weiterentwicklung dieses oder jenes Maschinenelementes rasch zu informieren, wozu ihm die Beschaffung der jeweiligen neuesten Auflage von Professor Bachs Monumentalwerk entweder zu kostspielig ist oder überhaupt noch nicht genug des Speziellen bietet, angesichts der stets weiter gehenden Differenzierung in der Maschinentechnik; andererseits dürften aber einzeln käufliche Sonderhefte, wie die hier vorliegenden, gerade das Fehlende enthalten. In diesem Sinne haben wir die drei obengenannten, zunächst erschienenen Hefte der von Ingenieur C. Volk nunmehr herausgegebenen Sammlung von „Einzelkonstruktionen“ geprüft und finden, dass sie unsern Wünschen an eine solche Sammlung durchaus entsprechen. Der knapp und doch klar gehaltene Text und die deutlichen und sauberen Abbildungen bringen aus neuern und neuesten Ausführungen betreffender Maschinenteile anerkannt tüchtige Beispiele. Die Sammlung kann daher Interessenten bestens empfohlen werden. W. K.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich II.

An die im Ausland wohnenden Mitglieder der G. e. P. und des S. I. & A.-V., die die „Schweizerische Bauzeitung“ entsprechend unserem Zirkular vom Dezember 1912 im *Postabonnement* beziehen, richten wir die Bitte, uns (sofern es nicht schon geschehen ist) die betreffenden Postquittungen für die ganz-, halb- oder vierteljährlichen Abonnemente, einschliesslich jener für das letzte Quartal 1913, einzusenden, worauf wir ihnen das Mehrbetreffnis gegenüber dem für Vereinsmitglieder ausbedungenen Abonnementspreis als Postanweisung zukommen lassen werden.

Zürich, Ende September 1913.

Die Redaktion der „Schweiz. Bauztg.“

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zirkular des Central-Comité
an die

Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Konkurrenz für eine katholische Kirche in Saingelégier.

Wir halten es für geboten, die Mitglieder des Vereins über die Stellungnahme des Central-Comité zu diesem gegen unsere Normen durchgeführten Wettbewerb aufzuklären.

Wir haben die Mitglieder der Jury ermächtigt, das Urteil abzugeben aus folgenden Erwägungen:

1. Die ausschreibende Stelle hat erst spät nach der Ausschreibung Kenntnis von den Grundsätzen erhalten. Der Kirchgemeinde Saingelégier sind drei Gemeinden zugeteilt, sodass die Einberufung einer Gemeindeversammlung damals nicht wohl möglich war.
2. Die ausschreibende Stelle zeigt den guten Willen, den Wünschen der Preisrichter gerecht zu werden, indem sie bereit ist, nachträglich die Preissumme um 500 Fr. zu erhöhen. Die Teilnehmer am Wettbewerb verdienen nicht, dass hierin zu weit gegangen wird. Die Preissumme ist nach dem Urteil der Preisrichter für die gelieferten Arbeiten ausreichend.

Die Warnung der Schweiz. Bauzeitung vor der Teilnahme an diesem Wettbewerb (Band LXI Seite 262) hat zur Folge gehabt, dass nur 17 Entwürfe eingegangen sind. Unter den Konkurrenten befindet sich kein Vereinsmitglied.

Zürich, den 30. September 1913.

Für das Central-Comité des S. I. & A. V.

Der Präsident: Der Sekretär:
H. Peter. Ing. A. Härry.

PROTOKOLL

der Delegiertenversammlung des S. I. & A.-V.
vom 23. August 1913 in Lausanne.

TRAKTANDEN:

1. Protokoll der Delegiertenversammlung vom 14. Dez. 1912 in Olten.
2. Rechnungsbericht und Budget.
3. Organisationsstatut der Stellenvermittlung.
4. Bildung von Fachgruppen.
5. Beitritt zum Internationalen Verband der Strassenkongresse.
6. Ort und Zeit der nächsten Generalversammlung.
7. Wahl des Präsidenten und zweier Mitglieder des Central-Comité.
8. Antrag an die Generalversammlung betr. die Ernennung von Ehrenmitgliedern.
9. Verschiedenes.

Anwesend: Vom Central-Comité die Herren: Direktor H. Peter, Präsident, Stadtgenieur V. Wenner und Architekt O. Pflughard, der Sekretär: Ingenieur A. Härry.

Die Herren Professor Dr. Bluntschli und Professor Dr. Kummer sind entschuldigt.

Ferner folgende 60 Delegierte aus 16 Sektionen:

Aargau: A. Müller-Jutzeler, R. Ammann.

Basel: H. Flügel, O. Ziegler.

Bern: A. Aeschlimann, Fritz Hunziker, Ernst Kästli, Louis Mathys, H. Pfander, Ed. Rybi, C. Perret, A. Schaetz, W. Stettler, Walter Wrubel, F. Salchli.

La Chaux-de-Fonds: Louis Paccanari, Henri Schoechlin.

Fribourg: F. Broillet, Jean Lehmann.

Genève: Ch. de Haller, E. Fatio.

Graubünden: J. Solca, E. von Tschärner.

Neuchâtel: Ernest Brandt, Eduard Elskes, Ernest Meystre,

A. H. Rychner.

Schaffhausen: Peter Tappolet.

Solothurn: E. Schlatter.

St. Gallen: Ad. Brunner, L. Kilchmann, Stadtrat, Viktor Müller.

Tessin: A. Marazzi, R. Gaggini, R. von Krannichfeldt.

Waadt: Ed. Diserens, Louis Gorgerat, L. Flesch, Daniel Isoz,

Marc. Pelet, Ed. Quillet, Ch. Thévenaz, Louis de Vallière.

Waldstätte: F. Bosshardt, A. Am Rhyn, F. Felder, A. Meyer.

Winterthur: M. Hottinger, P. A. Ostertag, Lebrecht Völki.

Zürich: A. Frick, A. Hässig, K. Knell, A. Jegher, C. Jegher,

Th. Oberländer, A. Schlaepfer, H. Studer, F. Wehrli, H. Weideli.