

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 6

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: 30.01.2025

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

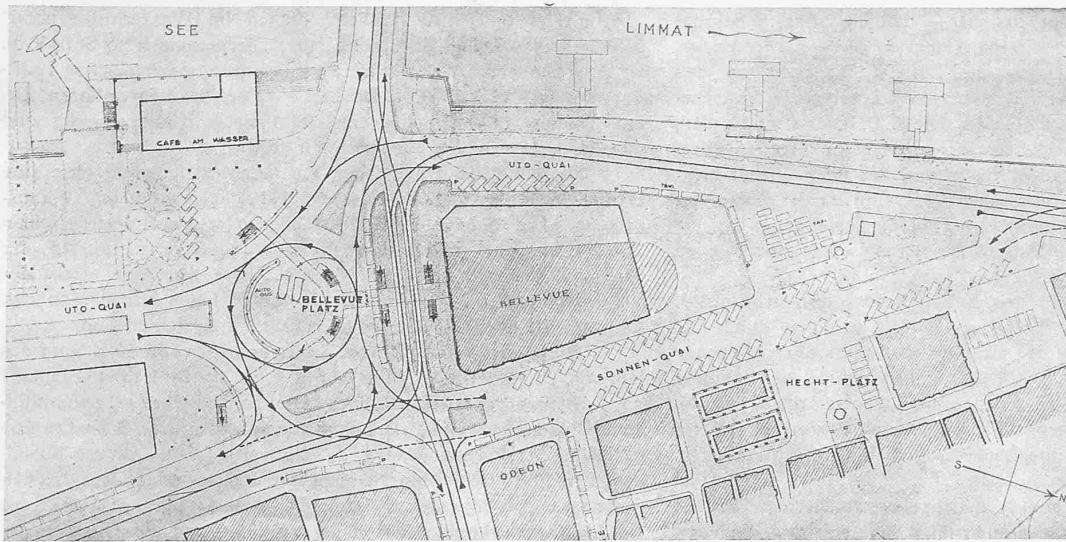


Abb. 13. Verkehrsregelung am Bellevue-Platz, Zürich. Studie von Arch. M. Haefeli. — Masstab 1 : 2000.

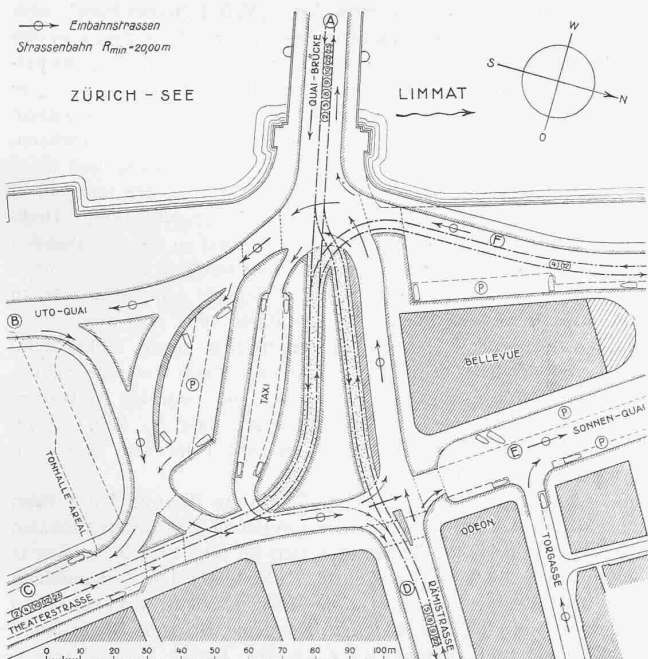


Abb. 14. Verkehrsregelung am Bellevue-Platz in Zürich. — 1 : 2000. Studie von Ing. C. Jegher.

mit einfachern Mitteln weit besser dienen. Unser Vorschlag verbessert die nach Abb. 13 unzulängliche *Strassenbahn-Haltestelle* durch Schaffung von vier Perronkanten von je 67 bis rund 70 m nutzbarer Länge; ein Dienstgeleise verbindet C-D, eine durchgehende Strassenbahnlinie in dieser Richtung kommt nicht in Frage. Für die *Fahrzeuge* ist das eindeutige Kreisprinzip durchgeführt, aber nicht auf einem geometrischen Kreis, sondern auf einer gemäss der überwiegenden Verkehrstendenz in Richtung der Quibrücke etwas gestreckten Rundbahn; die im Innern verbleibende Fläche kann für Parkierungsplätze dienen. Das scharfe Heranziehen der Platzinsel gegen die Odeon-Ecke ist für die Strassenbahn und die Fussgänger erwünscht; wenn es zugleich den Autoverkehr zu entsprechender Verminderung der Geschwindigkeit an dieser Kreuzungstelle veranlasst, erhöht dies die allgemeine Sicherheit. Für die *Fussgänger* ist bestmöglich gesorgt, indem sie in jeder Richtung nur zwei-, höchstens dreimal Einbahnrichtungen auf kürzestem Weg zu kreuzen haben. Die Fahrbahnen sind auf Minimalbreiten gehalten, wie ich sie aus langjähriger Erfahrung und Beobachtung für genügend erachte; bei 7,5 m *Einbahn-*

breite wickelt sich das Fahren, bei go-and-stop auch in drei Kolonnen (siehe Paris!) reibungslos ab.

Für die bauliche Ausführung begnügt man sich im Ausland, wo man benötigt ist, mit dem Geldaufwand häuslicher umzugehen, überall mit einfacherem als hierzulande; man vergleiche die Abb. 15 bis 17, die eine letztjährige Berliner Neuausführung zeigen. Man beachte das kleine Markierungs-Dreieck auf Abb. 15: nur die Kante gegen

den Strassenfahrdamm hat einen breiten Randstein, für alle innern Kanten genügen schmale Riemen, zwischen den Geleisen Pflasterung, auf den Inseln Kleinpflasterung; es geht auch so.

Entscheidend aber ist, dass man sich bei der Planung derartiger Verkehrseinrichtungen grundsätzlich und bewusst von jeglichen vorgefassten Formvorstellungen, von jeglicher Symmetrie und Axenbildung frei hält. Symmetrische Planbilder haben auch rein ästhetisch keinen Wert, weil ja alle diese Linien in Wirklichkeit vom Boden aus, also in starker perspektivischer Verzerrung gesehen werden, wobei das Auge Kreisbögen gar nicht mehr als solche erkennt. Dagegen kann und muss man gerade diese optische Wirklichkeits-Wirkung ausnützen, um das heranfahrende Auto auf *den Weg* zu locken, auf dem man es führen will, indem man die Einläufe in *flache* Kurven legt, deren Krümmung man erst gegen den Auslauf oder eine Kreuzung hin verstärkt. Die zu leitenden Verkehrsströme sind übrigens sozusagen immer nach Richtung und Intensität ein *unsymmetrischer* Komplex. Schon aus diesem Grunde muss naturnotwendig auch der Leitapparat unsymmetrisch werden, will man mit dem Minimum von Aufwand ein Maximum an Effekt erzielen — das Ziel jeder ernsthaften Ingenieurarbeit.

Carl Jegher, Ing.

MITTEILUNGEN.

Vom Zürcher Hauptbahnhof. Seit der Niederschrift unserer Orientierung in letzter Nummer ist über das Projekt Gull im Zürcher Ing.- und Arch.Verein auch die Gegenseite zum Wort gekommen. So hat, auf Einladung des Vereins, der von Stadt und Kanton *schon vor Jahresfrist* zur Begutachtung des Projektes Gull angerufene Experte Prof. W. Cauer (Berlin), seiner Meinung Ausdruck gegeben, die durchaus zugunsten des Durchgangsbahnhofs lautet. Ferner hat Obering. A. Acatos den von den S.B.B. gemäss technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten geplanten etappenweisen Ausbau erläutert, und dabei auch anhand von Plänen (vom *Mai 1928!*) gezeigt, *dass* und *wie* die Ausführung des Gull'schen Kopfbahnhofs auch nach Ausbau der I. Etappe S. B. B. *möglich* ist, wovon auch Prof. Cauer, in Korrektur seiner frühern Ansicht, zustimmend Kenntnis nahm. Damit entfällt die in den letzten Wochen so laut postulierte Notwendigkeit des „Abstoppens“ der im Bau befindlichen I. Etappe. Inzwischen ist von der Stadt als weiterer Experte noch Prof. Dr. Ing. O. Blum (Hannover) nach Zürich berufen worden; er wird nun ebenfalls Projekte für Kopf- und Durchgangsform ausarbeiten. — Der Z.I.A. hat seinerseits die bereits angekündigte Vereinskommision bestellt mit Ing. W. Morf (Vorsitzender) und Ing. C. Jegher vom Vorstand, Dir. J. Bünzli, Prof. H. Studer und Prof. K. Moser als frühere Experten, Stadtbaumeister H. Herter und Kantonsbaumeister H. Fietz als Vertreter von Stadt und Kanton.

Obering. A. Acatos (S. B. B.) und a. Obering. R. Grünhut (Projekt Gull); Erweiterung bleibt vorbehalten. — Endlich hat am 5. Februar eine Audienz beim Eisenbahn-Departement in Bern stattgefunden, zur Bekräftigung einer Eingabe der Zürcher Regierung an den Bundesrat. Darnach wird der Vollendung der I. Etappe S. B. B. zürcherischerseits zugestimmt, ferner sollen die S. B. B. ersucht werden, das Projekt Gull zu prüfen. Dies ist selbstverständlich zugesagt worden; die S. B. B. sehen der Zustellung des ihnen bisher nicht näher bekannten Entwurfes entgegen. — Damit ist die ganze Angelegenheit auf den Boden sachlicher Prüfung gestellt, auf den sie gehört. Die „S. B. Z.“ ist mit der Vorbereitung einer umfassenden und genauen Orientierung eifrig beschäftigt.

Ueber die Giftigkeit der Auspuffgase der Automobile. In Anbetracht der häufigen Vergiftungsfälle in Garagen durch die kohlenoxydhaltigen Abgase der Motoren wird hier und da die Frage laut, ob nicht ganz allgemein, aus dem selben Grunde, der Benutzer automobilverkehrsreicher Strassen gesundheitlich geschädigt werde. Da das Kohlenoxyd, im Gegensatz zum Kohlendioxyd, etwas leichter ist als die Luft, zeigt es keine Tendenz, sich an bestimmten Stellen, also etwa am Boden, anzusammeln. Es verteilt sich somit, von Strömungen abgesehen, ziemlich gleichmässig nach allen Seiten; gefährdet erscheinen daher nur noch die Benutzer enger, aber von Automobilen viel befahrener Strassen, in denen die von selbst einsetzende, aber räumlich beengte Diffusion des mit den Abgasen ausströmenden Kohlenoxyds nicht ausserdem durch Luftströmungen, Berg- und Talwinde unterstützt wird. Es scheint aber, dass selbst an solchen Orten sozusagen keine Vergiftungsgefahr besteht, wie sich aus analytischen Untersuchungen ergibt, die einige Wissenschaftler über die Zusammensetzung der Luft in den Strassen von Paris ausgeführt und der Akademie der Wissenschaften vorgelegt haben, und über die Dr. C. N. in der „N. Z. Z.“ vom 30. September berichtet. So wurde festgestellt, dass unter normalen atmosphärischen Bedingungen auf einer Höhe von 1,60 m (also auf Kopfhöhe des Menschen) auf dem Trottoir der vom Auto meist benützten Strassen der Kohlenoxydgehalt kaum über 0,003 bis 0,004 % steigt und in weniger belebten Strassen oft unter 0,001 % liegt. (Hierbei sei daran erinnert, dass ein Kohlenoxydgehalt der Luft von 0,3 % bei längerem Aufenthalt tödlich wirkt, während schon bei 0,1 % beinahe die Hälfte des mit dem Blutfarbstoff verbundenen und nur so für den Körper ausnutzbaren Sauerstoffs durch das Kohlenoxyd aus seiner Verbindung verdrängt wird). Ungünstiger sind die Luftproben, die von den Forschern unmittelbar zwischen den durch die Verkehrspolizei angehaltenen Wagen gesammelt wurden (bei denen also der im Leerlauf arbeitende Motor besonders reichlich Kohlenoxyd zu bilden vermag). Der CO-Gehalt betrug auf 1,60 m höchstens 0,005 %, auf der Höhe der die verbrannten Gase wegführenden Röhren durchschnittlich 0,01 % und stieg nur einmal auf 0,05 %, welche Konzentration dann als gesundheitschädlich angesprochen werden müsste, wenn sie stundenlang zur Einatmung käme. Die Zahl der stündlich verkehrenden Automobile lag hierbei zwischen 1000 und 2000. In einer engen, nur in einer Richtung, aber sehr lebhaft befahrenen Strasse (Rue Mogador), in der die Zahl der stündlich verkehrenden Wagen bis 1400 stieg, war der Kohlenoxydgehalt auf dem Trottoir in 1,60 m Höhe im Maximum 0,006 %, und zwar nur, wenn der Verkehr durch den Ordnungsdienst angehalten wurde, während, sobald er wieder freigegeben war, der Gehalt rasch auf unter 0,001 % sank.

V. D. I.-Hochschulkurs in Darmstadt. Der Verein deutscher Ingenieure, der die Fortbildung der bereits in der Praxis stehenden Fachgenossen zu einer seiner wichtigsten Aufgaben rechnet und bereits wiederholt vor dem Weltkrieg sogen. Hochschulkurse in Verbindung mit deutschen Technischen Hochschulen erfolgreich durchgeführt hat, wird diese Einrichtung zum ersten Mal nach dem Kriege in diesem Jahr wieder aufnehmen und in der Zeit vom 2. bis 12. April einen Hochschulkursus zusammen mit der Technischen Hochschule in Darmstadt veranstalten. Es sind folgende zehn Vortragsreihen in Aussicht genommen: Prof. Wälde: „Einige neuere Fragen aus dem Gebiet der Wärmekraftmaschinen“ 6 Stunden. Prof. Dr. Berl: „Chemische Energieträger“ 6 Std. Prof. Eberle: „Die Entwicklung der Dampferzeugung im letzten Jahrzehnt“ 8 Std. Prof. Dr. Thum: „Werkstoff Fragen im Kraftmaschinenbau“ Vorlesungen und Uebungen zusammen 15 Std. Prof. Dr. Ing. Blaess: „Ueber praktische Probleme der technischen Mechanik (Festigkeit, Strömung, Schwingung)“ 6 Std. Prof. Schneider: „Ueber Kupplungs-

fragen elektrischer Verteilungsnetze“ 6 Std. Prof. Wagenbach: „Technische und wirtschaftliche Fragen im Wasserturbinenbau“ 6 Std. Prof. Dr. Ing. Koehler: „Ueber Förderanlagen“ 6 Std. Prof. Dr. Ing. Heidebroeck: „Neuere Ausführungen mechanischer Kraftübertragung“ 6 Std. Prof. Dr. Ing. Petersen und Privatdozent Dr. Ing. Hueter: „Einzelfragen der elektrischen Kräfteerzeugung und -anwendung in industriellen Werken“ 6 Std.

Für die Teilnahme an den Vorträgen ist lediglich eine gute technische oder allgemein-wissenschaftliche Vorbildung Voraussetzung. Die Gebühr beträgt für eine oder zwei Vortragsreihen 1,50 M./Std., bei mindestens drei Vortragsreihen 1 M./Std., für sämtliche Vortragsreihen 50 Mark. Nähere Auskunft erteilt der Verein deutscher Ingenieure, Berlin NW 7, Ingenieurhaus, an den die Anmeldungen bis spätestens 28. Februar zu richten sind.

Die neue Nordschleuse in Bremerhaven. Zu Beginn des Jahres 1928 sind die Arbeiten an der neuen Nordschleusenanlage am Nordende der Bremerhavener Häfen, die im Jahre 1916 zum Stillstand gekommen waren, wieder aufgenommen worden. Diese Erweiterungsbauten sind notwendig, da die vorhandene „Grosse Kaiser-schleuse“ in ihren Abmessungen für Passagierdampfer grössten Ausmasses wie die neuen Dampfer „Bremen“ und „Europa“ des Norddeutschen Lloyd nicht mehr ausreicht, und aus Gründen der Betriebssicherheit eine zweite Ein- und Ausfahrt für die neuzeitlichen Häfen von Bremerhaven, die Kaiserhäfen, vorhanden sein muss. Die neue Kammerschleuse wird laut „V. D. I.-Nachrichten“ vom 5. Dezember 372 m Länge zwischen den Toren, 45 m Breite in den Einfahrten und 60 m Breite in der Kammer aufweisen, die Drempeltiefe wird rd. $14\frac{1}{2}$ m unter mittlerem Hochwasser und $11\frac{1}{2}$ m unter mittlerem Niederwasser der Weser betragen. Ausser diesem Schleusenbauwerk umfassen die Erweiterungsbauten einen Vorhafen von rd. 350 m Länge, 130 m Breite an der Mündung und 80 m Breite an der Einfahrt der Schleuse, ein 400 m langes und 240 m breites Wendebecken und eine 120 m lange, ungleicharmige Drehbrücke über den 45 m breiten Verbindungskanal zu den bestehenden Häfen. Die Arbeiten sollen so gefördert werden, dass die neue Schleuse zu Beginn des Jahres 1932 in Betrieb genommen werden kann. Welche Massen hierbei zu bewältigen sind, mag aus folgenden Zahlen hervorgehen: Im ganzen müssen gegen 25 000 Holzpfähle von 15 bis 24 m Länge und etwa 20 000 t eiserne Spundbohlen von 15 bis 24 m Länge gerammt und ungefähr 250 000 m³ Beton verarbeitet werden. An Erdmassen sind $\frac{3}{4}$ Mill. m³ im Trockenaushub und weitere 2 Mill. m³ mit Hilfe von Schwimmbaggern zu bewältigen.

Internationaler Kongress für Neues Bauen. Am 2. Febr. tagte in Basel eine Delegiertenversammlung des internationalen Kongresses für Neues Bauen, der sich im Juni 1928 in La Sarraz konstituiert hatte (Vgl. „S. B. Z.“, Bd. 92, Seite 47). Die Versammlung unter dem Vorsitz von Prof. Karl Moser (Zürich) war von zehn Landesvertretern besucht: Belgien (Bourgeois, Brüssel), Deutschland (May, Frankfurt), Frankreich (Le Corbusier, Paris), Holland (Stam, Rotterdam), Italien (Sartoris, Turin), Oesterreich (Frank, Wien), Polen (Szyrkus, Warschau), Schweiz (Schmidt, Basel), Spanien (Vallejo, Bilbao), Ungarn (Breuer, Berlin). Die Zusammenkunft diente der Vorbereitung des zweiten Kongresses, der Ende September dieses Jahres in Frankfurt a. M. stattfinden soll. Im Vordergrund wird das Wichtigste unter den heutigen Bauproblemen stehen: Die Kleinwohnung und ihre soziale und technische Lösungsmöglichkeit vom Standpunkt des neuen Bauens. Im Rahmen des Kongress-thema wird die bisher geleistete Arbeit der Stadt Frankfurt das Problem in lebendiger Form vor Augen führen. In Anbetracht der heute in allen Staaten akuten Fragen soll dafür gesorgt werden, dass der Kongress auch einem weitem Kreis von Eingeladenen zugänglich wird. Es ist beabsichtigt, in Verbindung mit dem Kongress, eine Ausstellung unter neuen Gesichtspunkten zu veranstalten. Alle Zuschriften, die den Kongress betreffen, sind zu richten an das Zentralsekretariat, Zürich 7, Doldental Nr. 7. S. G.

Eidgenössische Technische Hochschule. Der Bundesrat hat Herrn Prof. Dr. A. Stodola auf sein Gesuch hin auf 1. Oktober 1929 in den Ruhestand versetzt, mit dem Ausdruck des Dankes für die geleisteten Dienste. Ferner hat der Bundesrat beschlossen, mit Rücksicht auf die rasche Entwicklung, die die Wissenschaft auf diesem Gebiete zu verzeichnen hat, auf den Zeitpunkt der Neubesetzung hin den von Prof. Stodola innegehabten Lehrstuhl für Wärmekraftmaschinen in zwei Professuren zu teilen, von denen

im wesentlichen die erste technische Wärmelehre, Dieselmotorenbau und Kältetechnik, die zweite den Dampfturbinenbau und die Wärmekraftanlagen zu vertreten haben wird.

Antrittsvorlesung. Privatdozent Dipl. Ing. A. Walther hält am 16. Febr. vorm. 11 1/4 Uhr, im Auditorium I, der E. T. H. seine Antrittsvorlesung über „Die Abhängigkeit der industriellen Produktionskosten vom Beschäftigungsgrad“.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffsamt Basel gibt den Güterumschlag im Januar 1929 wie folgt bekannt:

| Schiffahrtsperiode | 1929 | | | 1928 | | |
|--------------------|-----------|----------|--------|-----------|----------|--------|
| | Bergfahrt | Talfahrt | Total | Bergfahrt | Talfahrt | Total |
| Januar . . . | t | t | t | t | t | t |
| Davon Rhein | 11 810 | 2 244 | 14 054 | 20 017 | 1 099 | 21 116 |
| Kanal | — | 38 | 38 | — | — | — |
| | 11 810 | 2 206 | 14 016 | 20 017 | 1 099 | 21 116 |

Wegen Niederwasser konnte auf dem Rhein zu Berg nicht gefahren werden. Auf dem Kanal war die Schifffahrt schon von den ersten Tagen an wegen Eisbildung gehindert, in der zweiten und dritten Dekade sodann ganz verunmöglicht. In der Nähe von Breisach lagen zu Monatsende seit bald vier Wochen über 60 für Basel bestimmte beladene Kanalkähne im Eis.

„Die neue Stadt“, Vortrag von Stadtrat Ernst May. Am 2. Februar sprach der bekannte Organisator der Frankfurter Siedlungsbauten über Stadterweiterung im allgemeinen, und Frankfurt im besonderen. Brachte dieser, von der Ortsgruppe Zürich des S. W. B. veranstaltete Vortrag auch materiell wenig nicht schon aus Fachzeitschriften Bekanntes, so gelang es doch dem gewandten Redner, das Problem der Stadt-Uebervölkerung in grossen Strichen zu umreissen, und einen Ueberblick über die Frankfurter Leistungen zu geben, die in ihrer unbefangenen Grosszügigkeit bewundernswert und vorbildlich sind. Auf die Wohnungen für das Existenzminimum werden wir zurückkommen.

NEKROLOGE.

† Fritz Zweifel Am 10. Januar 1929 verschied an den Folgen einer Mittelohrentzündung, nach nur zehntägiger Krankheit, unser Kollege und Freund Fritz Zweifel, Ingenieur aus Linthal.

Der Heimgegangene wurde am 18. März 1883 in Stuttgart als Sohn des Textilindustriellen Jakob Zweifel aus Linthal geboren. Bald kam er nach Köln, wo sein Vater sich an einem Braunkohlen-Brikett-Werk beteiligte. Hier besuchte Fritz Zweifel das Gymnasium und bestand die Maturitätsprüfung. Von 1902 bis 1906 studierte er an der Mech.-Techn. Abteilung des Eidgen. Polytechnikums in Zürich und erwarb damit das Diplom als Maschineningenieur. Unmittelbar nach dem Studium trat der junge Ingenieur als Prokurist in das väterliche Geschäft, wo er infolge seiner Tüchtigkeit bald die technische Leitung der Brikettfabrik und der Braunkohlengruben als Teilhaber übernehmen konnte. Wohl hatten die äusseren Umstände dem jungen Ingenieur das berufliche Fortkommen in nicht gewöhnlicher Weise erleichtert. Aber eine ernste Pflichtauffassung, hohe Intelligenz, sorgfältig erworbenes Wissen, gute Menschenkenntnis und ein vornehmer, ruhiger Charakter haben ihn befähigt, die ihm zu Teil gewordene verantwortungsvolle Aufgabe, trotz seiner Jugend, in mustergültiger Weise zu erfüllen.

Im Jahre 1916 löste Zweifel angesichts der immer schwieriger werdenden politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse seine deutschen geschäftlichen Beziehungen und kehrte in die Heimat zurück, mit der er durch häufige Ferienbesuche, sein Studium und seinen Militärdienst eng verwachsen geblieben war. Er liess sich in Rüslikon nieder und suchte sich durch verschiedene Beteiligungen an schweizerischen Firmen ein neues Arbeitsfeld zu schaffen. Der Zusammenbruch der deutschen Währung, sowie die Nachkriegskrisis haben dem früher so erfolgreichen Manne schwere Sorgen bereitet, die ihn bis in die allerletzte Zeit begleiteten. Acht Tage vor seinem Tode, als er schon auf dem Krankenlager lag, erhielt er die erfreuliche Nachricht von seiner Ernennung zum Direktor eines grösseren Holzimport- und Sägerei-Unternehmens, dessen Verkaufsorganisation er in den vorausgegangenen Monaten in unermüdlicher Reisetätigkeit in der deutschen und welschen Schweiz erfolgreich aufgebaut hatte; der Tod hat die Uebernahme dieser aussichtsreichen Tätigkeit verhindert.

Fritz Zweifel hatte sich im Jahre 1907 mit Augusta Acatos (der Schwester unserer Kollegen S. B. B.-Oberingenieur A. Acatos)

verheiratet und in glücklicher Gemeinschaft zwei Kinder erzogen. Ein vornehmer, freier Geist herrschte in seinem Hause, wo Freude an Musik, Kunst und Literatur lebendig war. Fritz Zweifel beschäftigte sich mit seinem verstorbenen Schwager Prof. Thellung-Acatos auch viel mit Botanik, ausserdem betrieb er mit Hilfe eines eigenen astronomischen Fernrohrs Astronomie in mehr als nur dilettantischer Weise.

Eine feine Gastfreundschaft liess die alten Studienkameraden stets gerne in Zweifels Hause in Köln wie in Rüslikon einkehren und befestigte die Freundschaften, die sich während der Studienjahre im studentischen Verkehr, in den Bergen und im Zeichnungssaal geknüpft hatten. Schon nach wenigen Jahren müssen wir nun unsern lieben Freund und Kollegen vermissen. Wir ahnen die schmerzliche Lücke, die sein Heimgang bei den Seinen verursacht hat und nehmen von Herzen Anteil an ihrem Leide. P. F.

† Prof. Dr. Hans Moos. In der Nacht zum 23. Januar verschied ganz unerwartet, infolge eines Schlaganfalls, Prof. Dr. Hans Moos, seit 1898 Professor für Tierproduktionslehre an der Landwirtschaftlichen Abteilung der E. T. H. Prof. Moos stammte aus Schongau im Kanton Luzern und erreichte ein Alter von 66 Jahren.

† Rudolf Weber, gewesener Oberingenieur beim Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn, ist am 3. Februar im 75. Lebensjahr von langem Leiden durch den Tod erlöst worden. Nachruf und Bild werden folgen.

WETTBEWERBE.

Pfarrhaus mit Unterrichtsraum in Leimbach-Zürich. Zu diesem unter den der Kirchgemeinde Enge-Leimbach angehörenden Architekten veranstalteten Wettbewerb sind 15 Entwürfe eingegangen. Als Preisrichter amtierten die Architekten C. Beely, P. Fierz und Stadtbaumeister H. Herter, Dr. phil. J. Hefti, Präsident, und Dr. phil. E. Meyer-Schaefer, Vize-Präsident der Kirchenpflege Enge, alle in Zürich; ihr Urteil lautet wie folgt:

1. Rang (II. Preis, 1200 Fr.): Jean Kräher, Architekt.
2. Rang (III. Preis, 1000 Fr.): Rudolf Spörri, Architekt.
3. Rang (IV. Preis, 800 Fr.): E. L. & H. Oeschger, Architekten.
4. Rang (V. Preis, 500 Fr.): J. Aug. Arter, Architekt.
5. Rang (VI. Preis, 500 Fr.): Friedrich Herrmann, Architekt.

Saalbau in Nyon (Bd. 92, Seite 206). In den Nummern von 12. und 26. Januar bringt das „Bulletin technique de la Suisse romande“ die Darstellung der in diesem Wettbewerb mit Preisen bedachten Entwürfe, worauf wir unsere Leser übungsgemäss aufmerksam machen.

Ueberbauung des Hübeli-Areals in Olten (Bd. 92, S. 168). Zu diesem Wettbewerb sind zehn Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht wird deren Beurteilung voraussichtlich heute beenden.

LITERATUR.

Stollenbau. Vortrieb und Ausbau von Stollen und Tunneln kleiner Querschnitte, insbesondere solcher für Wasser-Ab- und -Zuleitung, einschl. „Druckstollen“. Von Dr. jur. Dr. Ing. E. Randzio, Reg.-Baumeister, Berlin. 295 Seiten mit 290 Text-Abb. Berlin 1927. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 22 M., geb. 24 M.

Diese, dem Altmeister des Tunnelbaues Dr. Ing. h. c. Carl Dolezalek zu seinem 50-jährigen Dozentenjubiläum gewidmete Schrift stellt eine besonders für den ausführenden Ingenieur wertvolle Veröffentlichung und Zusammenstellung reicher Erfahrungen dar. Und zwar ist in diesem Buch auch die durch den intensiven Ausbau von Hochdruckanlagen bedingte moderne Entwicklung im Stollenbau gebührend berücksichtigt worden. Allerdings wird das problematische Gebiet der Stollen- und besonders der Druckstollen-Statik im Interesse der Uebersichtlichkeit und Lesbarkeit der vorliegenden Veröffentlichung nur gestreift; dafür erscheinen die reichlich angebrachten Hinweise auf ein anschliessendes, äusserst vollständiges Verzeichnis der gesamten einschlägigen Literatur sehr wertvoll. Für den ausführenden Ingenieur besonders wichtig sind die grossen tabellarischen Zusammenstellungen über den Vortrieb von Stollen, wo er an 200 bis 300 ausgeführten Beispielen alle wissenswerten Angaben findet; und zwar sind hierbei auch die jüngst ausgeführten Stollenbauten, wie beispielsweise jene am Wäggital-Werk, Oberhasli-Werk und Achensee-Werk anzutreffen.

Nach einer allgemeinen Orientierung über die verschiedenen Arten von Stollen folgt das wichtige Kapitel über den Vortrieb,