Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Konkurrenzen.

Völkerschlacht-National-Denkmal Leipzig. Das Resultat des endgültigen Wettbewerbs ist insofern bemerkenswert, als der Verfasser des mit dem ersten Preis (6000 M.) ausgezeichneten Entwurfes, Arch. *Wilh. Kreis* in Charlottenburg, zu den Schülern der dortigen techn. Hochschule gehört. Insgesamt sind 72 Entwürfe eingegangen, unter welchen diejenigen von Arch. *O. Rieth* in Berlin den zweiten (4000 M.), von Arch. *Karl Spaeth* und *Oskar Usbeck* in Berlin den dritten (2500 M.), Prof. *Bruno Schmitz* in Charlottenburg den vierten (1500 M.) und Arch. *Arnold Hartmann* in Berlin den fünften Preis (1000 M.) erhalten haben.

Tribünenbauten auf der Rennbahn der Trabrenn-Gesellschaft in Moskau. Vom Moskauer Architekten-Verein ausgeschriebener internationaler Wettbewerb. Termin: 7./20. März 1897. Von den 15 Mitgliedern des Preisgerichts gehören sechs genannter Gesellschaft, neun dem Moskauer Architekten-Verein an. Bausumme: 350 000 Rubel. Preise: 3000, 2000, 1000 Rubel. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind vom Architekten-Verein in Moskau erhältlich.

Litteratur.

Weisbach's Ingenieur. Siebente Auflage, neubearbeitet von Prof. Dr. *F. Reuleaux*, geh. Regierungsrat. Mit 746 eingedruckten Holzschnitten. Braunschweig, Druck und Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn 1896. Preis geheftet 10 Mark, gebunden 12 Mark.

Weisbach's Ingenieur! Welcher Techniker kennt nicht dieses nützliche und bequeme Handbuch, das in äusserst gedrängter Form eine Summe der wichtigsten Angaben aus allen dem Bau- und Maschinen-Ingenieur vertrauten Gebieten enthält. Es ist nicht ein blosser Formelnschatz, der hier vorgelegt wird, sondern die Anlage des Werkes ist die eines Lehrbuches, das, allerdings in äusserster Kürze und unter Weglassung alles Unwesentlichen, den reichhaltigen Stoff behandelt. Namentlich für die ältere Generation der Techniker war Weisbach's Ingenieur ein fast unentbehrliches Nachschlagebuch. Seit den ersten Auflagen des Werkes sind zahlreiche Hülfsbücher, Taschenbücher, namentlich auch die alljährlich wiederkehrenden Fachkalender entstanden, die demselben Zweck in verschiedenen Formen dienen und trotzdem hat Weisbach aus den oben erwähnten Gründen seine Stellung behauptet.

In der von Prof. Reuleaux bearbeiteten siebenten Auflage hat — wie zu erwarten war — der Abschnitt Maschinenbau die bedeutendste Erweiterung erfahren, indem derselbe der gewaltigen Entwickelung, die das Maschinenwesen durchgemacht hat, entsprechend ausgebildet wurde. Bis auf Unbedeutendes wurde dieser Abschnitt vollkommen umgearbeitet. Sehr wünschbar wäre es gewesen, wenn auch das allerdings sehr kurze Kapitel über Statik der Baukunst, den heute geltenden Ansichten etwas mehr gerecht geworden wäre.

Im Gegensatz zu den zahlreichen Handbüchern, namentlich den Fachkalendern, bei denen ein umfangreicher Annoncenbalast mit in den Kauf genommen werden muss, berührt die fast vollständige Freihaltung von Annoncen bei Weisbachs Ingenieur sehr angenehm, so dass das 1058 Seiten umfassende Werk immerhin noch als handlich bezeichnet werden darf.

Rheinhards Ingenieurkalender für Strassen- und Wasserbau und Kultur-Ingenieure 1897. *Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann.* Der vom kgl. Wasserbau-Inspektor R. Scheck in Breslau neubearbeitete Jahrgang 1897 des genannten Kalenders hat verschiedene Aenderungen seinen Vorgängern gegenüber aufzuweisen. Ausser den laufenden Ergänzungen in den Preisangaben und Mitteilungen für den Wasserbau ist das Kapitel Strassenbau einer vollständigen Umarbeitung durch Prof. Löwe in München unterzogen worden. Die Mitteilungen über den Eisenbahnbau sind auf das Mass des für die Leser notwendigsten beschränkt worden. Der Bau der Hauptbahnen wurde ausgeschieden, während die Mitteilungen über Neben-, Klein- und Strassenbahnen ausführlicher wiedergegeben und ergänzt sind. Zu erwähnen ist auch die dem Kalender beigefügte, in Farbendruck ausgeführte Eisenbahnkarte von Mitteleuropa. Schreib- und Notiz-Kalender, Notizen über den Verkehr mit Post und Telegraph, Mass- und Zeitvergleichung, bilden den sonstigen Inhalt des in handlichem Format vorliegenden Werkchens.

Kalender für Eisenbahn-Techniker, begründet von Edm. Heusinger von Waldegg. Neubearbeitet von A. W. Meyer, kgl. Reg.-Bmstr. bei der Eisenbahn-Direktion in Hannover 1897. — *Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann.* Das in manchen Abschnitten — Elektrotechnik, Zahnradbahnen — vervollständigte und vielfach umgearbeitete Material des vierundzwanzigsten Jahrgangs präsentiert sich in zwei Theilen. Der in Notizmappenform erschienene, gebundene Teil enthält das, was der Techniker hauptsächlich auf dem Bauplatze und der Strecke braucht — Formeln aus der Mathematik, mathematische, technische und physikalische Tafeln, Vermessungswesen, Lohntafeln und einige Angaben aus allen Zweigen des Bauwesens, nebst einer Eisenbahnkarte von Mitteleuropa in 1 : 3500 000. In dem gehefteten Teile sind technische Abhandlungen, Gesetze, Normen, technische und Personalstatistik veröffentlicht. Der nicht fachwissenschaftliche Inhalt entspricht dem im vorher erwähnten Kalender Gebotenen.

Schweizerischer Bau- und Ingenieur-Kalender. Rechtzeitig mit Jahresschluss ist dieser der schweizerischen Technikerschaft wohlbekannte Kalender erschienen, dessen Einrichtung sich ziemlich gleich geblieben ist, so dass das im Vorjahre darüber Gesagte auch auf die diesjährige Ausgabe Anwendung finden kann. Die Redaktion desselben besorgte, an Stelle des zurückgetretenen Herrn Arch. H. Stadler, Herr Arch. Gremaud.

Redaktion: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 16. Dezember 1896.

Referat über den Bericht der Kommission für die Bahnhoffrage.

In Verhinderung des Präsidenten der Kommission, Hrn. A. Waldner, referiert für dieselbe Hr. *A. Jegher*. Einleitend erinnert er daran, dass der gedruckte Bericht der Kommission (Bauzeitung, Bd. XXVII, Nr. 18), der den Mitgliedern zugestellt worden ist, wegen einer vom Departement unerwartet schnell einberufenen Konferenz, an der er vorliegen sollte, von der Kommission und dem Vorstande festgestellt und publiziert werden musste, bevor er im Plenum des Vereines mitgeteilt werden konnte, und dass der Schluss der regelmässigen Wintersitzungen eine unmittelbar anschliessende Besprechung des Berichtes unmöglich gemacht habe. Er verwies sodann auf die seither in der Bahnhofangelegenheit vom Vertreter des Departements geschehenen Schritte (Bauzeitung, Bd. XXVII, Nr. 24) und hebt namentlich hervor, wie das Eisenbahndepartement sowohl in der bundesrätlichen Baubewilligung für die erste Bauperiode, vom 4. Juni 1896, als in einer Konferenz mit den Abgeordneten des Stadtrates am 8. Okt. ganz entschieden daran festgehalten hat, dass mit einziger Ausnahme des neuen Güterbahnhofes und der Hardstrassenüberführung, alle andern im Personenbahnhof provisorisch genehmigten Arbeiten die endgültige Gestaltung der ganzen Bahnhofanlage und der Zufahrtslinien nach Situation und Höhenlage nicht präjudicieren, und somit noch vollkommen offen gelassen ist, ob das Aufnahmegebäude rechts oder links der Sihl angelegt, ob die linksufrige als Hochbahn oder als Tiefbahn eingeführt werden solle und so weiter.

Als letzte Aeusserung des Stadtrates in der Angelegenheit liege dessen Gutachten über das Ernst'sche Projekt vor, das aus den bekannten Gründen abgelehnt werde.

Auf die Arbeiten der Kommission eintretend, durchgeht der Referent den aus dem schriftlichen Bericht bekannten Verlauf derselben. Er betont namentlich, dass die Kommission es für ihre Aufgabe hielt, *alle* vorliegenden Projekte und die aus ihrem Schosse hervorgegangenen Anregungen *vom Standpunkte der Wahrung einer möglichst ungehemmten Entwickelung der Stadt und ihres Verkehrs mit dem Hauptbahnhofe zu prüfen* und in ihrem Berichte das Ergebnis dieser Prüfungen mitzuteilen. Sie sei im Verlauf ihrer Arbeiten dazu gelangt, die *Minimalanforderungen* festzustellen, welchen die neue Bahnhofanlage entsprechen müsse, und es habe darin im Schosse der Kommission Einstimmigkeit geherrscht, so dass die auf Seite 6 des Berichtes formulierten *Minimalanforderungen* als das eigentliche und wesentliche Ergebnis der Kommissionsarbeiten anzusehen seien. Die Prüfung der Möglichkeit, bei jeder der vorliegenden generellen Projekte diesen Minimalanforderungen zu entsprechen, bei welcher Prüfung die hauptsächlichsten Gesichtspunkte erwogen und durch Pläne, Längenprofile und Skizzen beleuchtet worden seien, habe dann zur Aufnahme der auf Seite 14 und 15 des Berichtes (Bd. XXVII, S. 131 der Schweiz. Bauztg.) aufgezählten Schlussfolgerungen geführt. Die Frage, ob der Ingenieur- und Architekten-Verein ein eigenes Projekt ausarbeiten und dem N. O. B.-Projekt, sowie dem Expertengutachten gegenüberstellen solle, wurde von der Kommission nach einlässlicher Beratung verneint. Sie fand, dass solche Projektverfassung wohl Sache der Behörden, aber niemals eines Vereins sein könne, welcher weder die Mittel dazu, noch die Möglichkeit besitze, seinem Projekte die Durchführung zu sichern.