

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 21

PDF erstellt am: **26.06.2024**

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.

soll etwa 0,7 Millionen Mark kosten, einschl. der auf 0,4 Millionen Mark veranschlagten Innen-Einrichtung mit allen wissenschaftlichen Instrumenten, Chemikalien usw. Für die Betriebsmittel, Gehälter und laufenden Ausgaben ist ein Betrag von 0,1 Millionen Mark zu Grunde gelegt.

Ausbau des zweiten Simplontunnels. Der Verwaltungsrat der S. B. B. hat am 19. d. M. die Anträge der Generaldirektion hinsichtlich der Einrichtung des Regiebetriebes, von denen wir auf Seite 247 I. Bd. berichteten, unverändert angenommen. In der Diskussion wurde, was in der summarischen Berichterstattung der Tagespresse nicht mitgeteilt wird, auf die sehr breit angelegte Organisation der beiden Oberingenieurabteilungen hingewiesen und dafür wesentliche Vereinfachung gewünscht. Es bürgen wohl die dem Direktor *Rothpletz* (der mit dem 19. d. M. in Dienst getreten ist) eingeräumten Kompetenzen dafür, dass der richtige Weg auch hier gefunden werden wird.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die Eidgen. Technische Hochschule hat dem diplomierten technischen Chemiker *Frederik Marinus van Gelderen* aus Enschede (Holland) die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen. (Dissertation: Zur Kenntnis der Nitroso-Azide.)

Diplom-Erteilung. Der Schweizerische Schulrat hat dem Studierenden der Eidgen. Technischen Hochschule *Adolf Bucher* von Kerns (Nidwalden), auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom als *Architekt* erteilt.

Forchbahn (Zürich-Egg-Esslingen). Für Mittwoch den 27. November ist eine einfache Eröffnungsfeier in Aussicht genommen, zu der vom Verwaltungsrat eine grössere Anzahl Gäste eingeladen wurde. Die normale Fahrzeit von Esslingen bis nach Zürich (Stadelhofen) beträgt 1 Stunde und 11 Minuten.

Konkurrenzen.

Hypotheken- und Ersparniskasse in Sitten (S. 127 d. Bd.). Unter 72 eingelaufenen Entwürfen hat das aus den Architekten *Ed. Fatio* in Genf, *Eug. Jost* und *Alfr. Laverrière* in Lausanne bestehende Preisgericht die Arbeiten folgender Architekten prämiert:

- I. Preis (1700 Fr.) Entwurf „Brülefer“ des Architekten *C. Günther* in Vevey.
- II. Preis ex aequo (900 Fr.) Entwurf „Novembre“ (Goldlettern) des Architekten *Daniel Isoz* in Lausanne.
- II. Preis ex aequo (900 Fr.) Entwurf „Pas de Sauce“ der Architekten *F. Huguenin & Eugène Rochat* in Montreux und *Albert Müller* in Siders.
- III. Preis (500 Fr.) Entwurf „Novembre“ (Schwarze Schrift) des Architekten *Georges Epitoux* in Lausanne.

Sämtliche Entwürfe bleiben bis zum 30. November täglich von 10 Uhr bis 4 Uhr nachmittags in der Turnhalle der neuen Schule zu Sitten öffentlich ausgestellt.

Brücke über die Saar. Der Oberbürgermeister der Stadt Saarbrücken schreibt einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen und Angeboten für den Bau einer massiven Brücke über die Saar in Saarbrücken aus unter den Architekten und Ingenieuren Deutschlands mit Frist bis 1. März 1913. An Preisen sind 12000 Mark (5000, 3500, 2000 und 1500 M.) vorgesehen. Der Ankauf weiterer Entwürfe zu je 1000 M. ist vorbehalten. Dem Preisgericht gehören u. a. an: Geh. Oberbaurat Professor *Hofmann* in Darmstadt, Stadtbaurat Dr. *Grassel* in München, Stadtbaurat *Schaumann* in Frankfurt a. M. und Beigeordneter *Rehorst* in Köln. Die Bedingungen für den Wettbewerb können für 10 M. vom Bürgermeisteramt Saarbrücken bezogen werden.

Nekrologie.

† **Professor Dr. W. Fiedler.** Am 19. d. M. ist in Zürich Dr. Wilhelm Fiedler, von 1867 bis 1907 Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule, in seinem 81. Lebensjahr nach kurzer Krankheit gestorben. Wir werden mit dem Bildnisse des heimgegangenen hervorragenden Gelehrten und Lehrers einen uns von berufener Seite zugesagten Lebensabriss in der nächsten Nummer veröffentlichen.

Korrespondenz.

In Beantwortung der von uns auf Seite 273 der letzten Nummer gebrachten Einsendung erhalten wir folgende Zuschrift:

„Unter dem Titel „**Konkurrenz-Unwesen**“ macht Ing. R. Maillart aufmerksam auf die Ausschreibung der Gemeinden St. Margrethen und Höchst, die zum Wettbewerb für eine Eisenbeton- oder Stampfbetonbrücke einladet. Er weist auf die ungebührlichen Anforderungen hin, die hier wieder einmal an die Projektanten gestellt werden und kritisiert das Konkurrenzprogramm, das sogar „doppelte statische Berechnung“ verlange.

„Viel Lärm um Nichts“ möchte man dazu setzen, wenn man die Sache etwas näher betrachtet und sich nicht von hochklingenden Worten verblüffen lässt. Es handelt sich um eine Bogenbrücke von 32 m Lichtweite und 7 m Nutzbreite, eine ganz einfache Konstruktion, die weder an den Statiker noch an den Konstrukteur bedeutende Anforderungen stellt. Foundation wie Aufbau verlangen keine aussergewöhnlichen Massnahmen. Die ganze Kostensumme dürfte auf etwa 30000 bis 35000 Fr. zu veranschlagen sein. Wie ernsthafte Statiker der Eisenbetonbranche versichern, würden die Projektierungskosten bei voller Berücksichtigung der Programmbedingungen sich auf etwa 200 Fr. belaufen. Ist dieser kleinen Brücke durch die grosse Aktion nicht zu viel Ehre angetan worden? Lohnt es sich, wegen solchen Konkurrenzen das Instrument des Wettbewerbsprogrammes in die Schranken zu rufen?

Die Gemeinden St. Margrethen und Höchst haben kaum die Mittel, den Brückenbau selbst zu bestreiten, wie sollten sie da noch ein Uebriges haben für Preiskonkurrenz und Preisgericht. Sie haben daher zum Vorneherein die Erteilung von Preisen abgelehnt. Als technische Ratgeber haben die beiden Gemeinden sich die zuständigen Stellen erbeten; die *Rheinbauleitung Rorschach* hat daher von Amtswegen die Prüfung der Projekte vorzunehmen. Die redaktionelle Bemerkung in der letzten Nummer, dass der Unterzeichnete als „Experte“ mitwirken werde, ist also in diesem Sinne richtig zu stellen.

Den Ratschlag des Unterzeichneten, mit Rücksicht auf die einfache Aufgabe und ihren geringen Umfang nur eine beschränkte Konkurrenz walten zu lassen, hat die Brückenbaukommission abgelehnt und auf einer öffentlichen Ausschreibung beharrt.

Das Konkurrenzprogramm verlangt nur die zur Projektbeurteilung erforderlichen Pläne und Berechnungen. Das ist doch selbstverständlich und nichts ungebührliches. Da das Brückenprojekt sowohl der Genehmigung der st. gallischen Regierung, als auch derjenigen der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg bedarf, so muss es den beidseitigen Vorschriften entsprechen. Es wird aber keinem einzigen Projektanten einfallen, deshalb die statische Berechnung doppelt durchzuführen, wie Ing. Maillart glauben machen will.

Mit Rücksicht auf die knappe Frist zur Projektbearbeitung, die durch zufällige Verzögerung erheblich gekürzt worden war, wird der *Eingabetermin um 10 Tage verlängert werden*, sodass die Offerten auf den 10. Dezember einzureichen sind (vergl. Inserat dieser Nr.).

Einer bezüglichen Eingabe folgend, wird auch im Einverständnis mit der Brückenbaukommission die Erklärung abgegeben, dass, wenn nicht zwingende Gründe dagegen sprechen, die Ausführung demjenigen zugesichert wird, der das vorteilhafteste Projekt offeriert.

Rorschach, den 20. November 1912.

Böhi.

Es freut uns, dieser Einsendung (sowie ihrem Begleitschreiben) entnehmen zu können, dass Herr Oberingenieur Böhl, wenn auch mit wenig Erfolg, sein Möglichstes zur Einhaltung unserer Wettbewerbsnormen getan hat. Dass die Prüfung der Projekte in Händen der Rheinbauleitung liege, hätte doch zur Aufklärung der Konkurrenten im Programm erwähnt werden dürfen. Bezüglich der gestellten Anforderungen musste, namentlich im Hinblick auf Erfahrungen bei ähnlichen Konkurrenzen, der Satz im Programm zu grösstmöglichem Arbeitsaufwand veranlassen: „Nicht vollständige Offerten würden ohne weiteres beiseite gelegt.“ Diese Auffassung bestätigten uns, unabhängig von Ing. Maillart, verschiedene der Eisenbeton-Konstrukteure, für deren berufliche Interessen er sich, gewiss nicht zu seinem persönlichen Vorteil, exponiert hat. Dass der „Lärm um Nichts“ war, vermögen wir angesichts der in Obigem kursiv gedruckten nicht unwesentlichen Programm-Ergänzungen und -Verbesserungen nicht einzusehen. Aber ganz

abgesehen davon handelte es sich darum, einmal Stellung zu nehmen gegen immer mehr einreissende Konkurrenz-Unsitten, die eben anhand von Beispielen diskutiert werden müssen, will man für die Zukunft vorbeugend wirken.

Redaktion.

Literatur.

Der neue Gotthardvertrag von Dr.-Ing. *H. Bertschinger*. Wohlen 1912, Buchdruckerei Freiämter Zeitung A.-G.

In einer gedrängten Broschüre von nur 20 Oktavseiten berichtet der bekannte Verfasser, der gewohnt ist, die Sachen nicht durch Diplomatenbrillen zu betrachten, über Vorgeschichte, Inhalt und Wesen des vielumstrittenen Vertragsentwurfes. Wir empfehlen die kleine Schrift jedem vorurteilslosen Leser zum Studium. Sie gelangt ganz natürlich, ohne dem Denkvermögen der Lesenden irgendwelchen Zwang anzutun, zu folgenden Schlüssätzen:

„WAS DANN?“

Ueber die Frage, was nach Annahme oder nach Verwerfung des neuen Vertrages geschehen soll, möge folgendes erwähnt werden:

Bei Annahme des Vertrages gewärtigen wir:

1. Festlegung unserer Tarifhoheit.
2. Schwierigkeiten in der Handhabung des neuen Vertrages.
3. Machtlosigkeit bei Handelskriegen.
4. Verunmöglichung des Ausbaues weiterer Alpenbahnen.
5. Materielle Schädigung.
6. Schwierigkeit im Abschluss weiterer Verträge (Ostalpen-Bahn, Oberrhein-Schiffahrt).
7. Verlust des Ansehens bei Frankreich, Oesterreich und England.

Bei Ablehnung des Vertrages treten folgende Verhältnisse ein:

1. Der Bund tritt in den alten Vertrag ein, der jetzt geltendes Recht ist.
2. Der Kreis V führt getrennte Rechnung in Bezug auf Einnahmen (die Einnahmenrechnung ist sowieso kreisweise getrennt).
3. Wir warten günstigere Konstellation der eisenbahnpolitischen Verhältnisse ab.

Erst nach Eröffnung der Lötschberg- und Ostalpenbahn und Abmachung mit andern Staaten, mit Frankreich und Oesterreich, bezüglich Simplonkonvention und Adriabahn werden die Verhandlungen wieder aufgenommen.

4. Der Eindruck auf die Vertragsstaaten kann nicht zu Komplikationen führen, da keine Verkürzung ihrer Rechte und kein Vertragsbruch, sondern lediglich eine Abweisung von Vorschlägen durchgeführt worden ist.“

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

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

Der Eisenbetonbau in Berechnung und Ausführung. Ein Lehrbuch für Schule und Selbststudium, ein Hilfs- und Nachschlagebuch für die Praxis. Mit zahlreichen Abbildungen und Formeltabellen. Zusammengestellt von Ingenieur *Karl Allitsch*, k. k. Professor und Fachvorstand an der Staatsgewerbeschule in Innsbruck, Em. Ober-Ingenieur und B. A. Geometer. Zweite, auf Grund der neuen österreichischen Eisenbeton-Vorschrift für Hochbauten vom 15. Juni 1911 umgearbeitete und vermehrte Auflage. Mit Erlass des kais. königl. Ministeriums für öffentliche Arbeiten vom 3. Juni 1912 Z. 25 134 — XXI a. Zum Unterrichtsgebrauche an Baufachschulen zugelassen. Wien und Leipzig 1912, Verlag von Franz Deuticke. Preis geh. 6 Kr.

Versuche mit Eisenbetonbalken zur Ermittlung der Widerstandsfähigkeit verschiedener Bewehrung gegen Schubkräfte. Dritter Teil. Ausgeführt in der Materialprüfungsanstalt der königl. Technischen Hochschule zu Stuttgart in den Jahren 1910 bis 1912. Bericht erstattet von Dr.-Ing. *C. von Bach*, kgl. württemb. Baudirektor, Professor des Maschineningenieurwesens, Vorstand des Ingenieurlaboratoriums und der Materialprüfungsanstalt, und *O. Graf*, Ingenieur der Materialprüfungsanstalt. Heft 20 aus: „Deutscher Ausschuss für Eisenbeton“. Berlin 1912, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 10,60.

Der Portland-Zement und seine Anwendungen im Bauwesen. Verfasst im Auftrage des „Vereins Deutscher Portland-Zement-Fabrikanten“ von Professor *F. W. Büsing* †, Dozent an der Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg und Dr. *C. Schumann*, vormals Chemiker der Zementfabrik Amöneburg bei Biebrich. Vierte, vollständig umgearbeitete und stark vermehrte Auflage. Mit

etwa 600 Abbildungen im Text. Berlin 1912, Verlag der „Deutschen Bauzeitung“, G. m. b. H. Preis geh. 13 M., geb. 15 M.

Der Wettbewerb um den Bau einer Rheinstrassenbrücke in Köln. Von *G. Ch. Mertens*, Geh. Hofrat, Professor in Dresden, und *Friedr. Bleich*, Ingenieur in Wien. Sonderabdruck aus „Eisenbau“, II. Jahrgang, Heft 10 bis 12 und III. Jahrgang, Heft 1 bis 3 und 5. Mit 166 Abbildungen im Text. Leipzig 1912, Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geh. 6 M.

Das Steinkohlengas im Kampf gegen die Verschwendung des Nationalvermögens. Von Ingenieur *Franz Messinger*, Gasinspektor, Charlottenburg. Mit 120 in den Text gedruckten Abbildungen. Oldenburg i. Gr., Verlag von Gerhardt Stalling und der Zeitschrift „Wasser und Gas“. Preis geh. 4 M.

Einführung in die projektive Geometrie. Von Dr. *Max Zacharias*, Oberlehrer am Humboldt-Gymnasium in Berlin. Mit 18 Figuren im Text. Heft 6 aus „Mathematische Bibliothek“. Herausgegeben von W. Lietzmann und A. Witting. Leipzig und Berlin 1912, Verlag von B. G. Teubner. Preis geh. 80 Pfg.

Dieselmotoren für Land- und Schiffsbetrieb. Von *A. P. Chalkley*, B. Sc. (Lond.), A. M. Inst. C. E. A. S. E. E. Mit einer Einleitung von Dr.-Ing. Rudolf Diesel, München, ins Deutsche übertragen von Dr. phil. Ernst Müller, Dipl.-Ing., Gent. Mit 90 Figuren. Berlin 1912, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 8 M.

Tabellen für Strassenbrücken aus einbetonierten Walzträgern. Von Dr.-Ing. *Otto Kommerell*, kaiserl. Baurat im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Mit 44 Textabbildungen. Berlin 1912, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 6,80.

Ziele und Ergebnisse der italienischen Gotik. Von *Hugo Hartung*, Geh. Reg.-Rat, Professor an der Technischen Hochschule Berlin. Mit 282 Textabbildungen. Berlin 1912, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 4,50, geb. 5,40 M.

Vorschriften für die Lieferung von gusseisernen Röhren (Druck- und Abflussröhren). Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Juli 1912. III. 1110. B. — I. D. 12272. Berlin 1912, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 30. Pfg.

Besondere Vertragsbedingungen für die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von Eisenbauwerken. Erlass vom 14. Juni 1912, J. D. 20 331. III. 1287 a. Berlin 1912, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis geh. 40 Pfg.

Die Binnenschiffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten. Von *Oskar Teubert*. I. Band. Mit 538 Abbildungen und 7 Wasserstrassenkarten. Leipzig 1912, Verlag von Wilh. Engelmann.

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

Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zirkular des Central-Comité

an die

Sektionen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Kollegen!

Am 1. November 1908 hat die Delegierten-Versammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins die „Grundsätze für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben“ aufgestellt, die sich in relativ kurzer Zeit allgemein eingebürgert und zu einer Regelung auf diesem Gebiete viel beigetragen haben.

Schon längst machte sich das Bedürfnis nach „Normen für Wettbewerbe auf dem Gebiete des Ingenieurwesens“ fühlbar, wie sie in unsern Nachbarländern seit längerer Zeit im Gebrauch sind. Die Delegierten-Versammlung vom 11. Dezember 1910 in Aarau hat das Central-Comité beauftragt, einen Entwurf auszuarbeiten. Zu diesem Zwecke wurde eine Kommission eingesetzt, bestehend aus den Herren: Direktor *H. Peter*, Zürich, Präsident; Ober-Ingenieur *J. M. Lüchinger*, Zürich; Ingenieur *E. Imer-Schneider*, Genf; Ingenieur *R. Maillart*, Zürich; Direktor *A. Schrafl*, Luzern; Direktor *Hugo Studer*, Zürich; Stadtgenieur *V. Wenner*, Zürich.

Das Ergebnis der Beratungen der Kommission und des Central-Comité, der Entwurf vom 20. Februar 1912, ist den Sektionen, den Kantonsregierungen und dem Schweizerischen Städteverband zur Vernehmlassung zugestellt worden. Das Central-Comité hat die