

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 59/60 (1912)  
**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:** 19.11.2024

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

verschiedenen Motoren erläutert wurden. Leider reichte die knappe Zeit nicht aus, dieses letztere Gebiet in gründlicherer Weise zu behandeln.

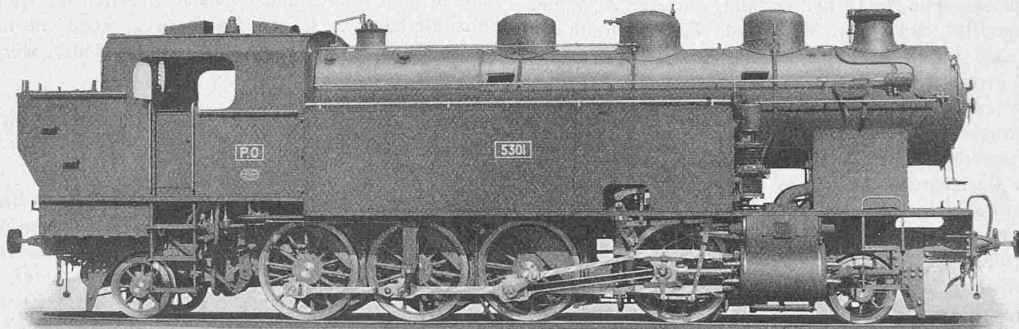
Ingenieur *E. Huber-Stockar* berichtete über „Triebfahrzeuge“ und „Leitungen“, und zwar wurden sowohl Motorwagen als auch Lokomotiven und deren Verwendungsgebiete, sowie die Methoden und Apparate zur Regulierung der Fahrgeschwindigkeit und Zugkraft erläutert.

Dieser Vortrag sowie der über Motoren wurde in anschaulicher Weise durch Lichtbilder mit Hilfe eines Projektionsapparates ergänzt.

Ueber den „Betrieb“ sprach *Dir. H. Studer*, wobei wiederholt Vergleiche mit Dampftrieb gezo-gen wurden und sowohl hinsichtlich der Betriebssicherheit als auch der Rentabilität an bestimmten Beispielen nachzuweisen versucht wurde, dass der elektrische Betrieb auch hierin dem Dampftrieb überlegen sei. Ferner wurden die Einrichtungen in den Depots und Stationen, sowie die Schutzvorrichtungen erläutert, auch die Frage der Zugsheizung bei elektrischem Betrieb kam zur Behandlung.

Von besonderem Interesse waren sodann die im II. Teil des Kurses (vom 14. bis 19. Jan.) ausgeführten Exkursionen nach den elektrisch betriebenen Bahnen: der Seetalbahn (Luzern-Beinwil-Münster-Wildegg), Burgdorf-Thun-Bahn, Spiez-Frutigen, Montreux-Oberland und Montreux-Glion-Bahn, Brig-Iselle (Simplon) und

Nachwelt bleibend nutzbar zu machen. Die wertvollsten und besten Bestände dieses Archivs sollen aber der Öffentlichkeit dadurch besser zugänglich gemacht werden, dass sie als Publikation in einer Anzahl Bände herausgegeben werden. Von dieser Veröffentlichung ist — als Propagandaschrift — der erste Band Ende 1909 unter dem Titel „Das Bürgerhaus in Uri“ (umfassend 56 Seiten Text mit 104 Tafeln gr. 4) erschienen. Für das ganze Werk sind 20 Bände in Aussicht genommen, die innerhalb acht Jahren vollendet und herausgegeben werden sollen. Der Kostenaufwand ist im ganzen auf 72 000 Fr. berechnet. Auf jedes der acht Jahre entfallen also 9000 Fr., an welche der Verein mit seinen Sektionen je 3500 Fr. aufbringen will; 500 Fr. erhofft er alljährlich als Beitrag von Kantonen und Vereinen und 5000 Fr. erbittet er als jährlichen Zuschuss des Bundes. Wir möchten dem Beitragsgesuche entsprechen. Es handelt sich um die Durchführung eines nationalen Unternehmens, das geeignet ist, fördernd und bildend die Kunstbetätigung zu beeinflussen und den volkstümlichen Charakter der schweizerischen Baukunst zu pflegen und zu fördern. Auch erklärt der Verein sich bereit, nach Abschluss des Werkes das sämtliche gesammelte Material der Eidgenossenschaft zur Verfügung zu stellen, um es einer ihrer Anstalten, sei es der Eidgenössischen Technischen Hochschule, sei es dem Landesmuseum, zuzuweisen, und es dadurch der Öffentlichkeit für alle Zeit zur Benutzung zugänglich zu machen.“



Heissdampf-Tenderlokomotive Typ E c 4/6 für die Paris-Orléans-Bahn, gebaut von der Schweiz, Lokomotivfabrik Winterthur.

Freiburg-Murten-Ins. Auch diese Exkursionen fanden bei zahlreicher Beteiligung statt; sie boten die beste Gelegenheit, über die im I. Teil des Kurses behandelten Fragen an Hand verschiedener Ausführungen nähern Aufschluss zu erhalten.

Den Veranstaltern des Kurses, sowie auch den betreffenden Bahnverwaltungen, die in musterhafter Weise die in Betracht kommenden Einrichtungen zur Besichtigung darboten und erläuterten, gebührt der verbindlichste Dank der Teilnehmer. Der Wert dieses Kurses wird je nach der Vorbildung der Teilnehmer ein verschiedener sein; im allgemeinen darf gesagt werden, dass des Neuen und Lehrreichen sehr viel geboten wurde. Es ist auch zu hoffen, dass dieser Kurs dazu beitrage, der Einführung der elektrischen Traktion förderlich zu sein.

*M. Weiss.*

### Miscellanea.

„Aufnahme des Bürgerhauses in der Schweiz.“ Wie das Zentralkomitee des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins auf Seite 41 dieses Bandes in einem Rundschreiben an die Vereinsmitglieder berichtet, hat die Bundesversammlung den erbetenen Jahresbeitrag von 5000 Fr. für das „Bürgerhaus“ auf acht Jahre bewilligt. Es wird unsere Leser interessieren, wie der betreffende Antrag vom Eidgen. Departement des Innern, dem damals unser zu früh heimgegangener Kollege Schobinger vorstand, begründet worden ist. Nach der Beilage zum Bundesblatt Nr. 48 vom 29. November 1911 lautete diese Begründung wie folgt:

„Dieser Ansatz ist neu und bezweckt die Ermöglichung einer kulturhistorisch wertvollen Publikation auf dem Gebiete der Architektur. Der Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein hat sich zur Aufgabe gemacht, die typischen, charakteristischen Gebilde der bürgerlichen Baukunst, soweit sie noch vorhanden sind, vermittelt sorgfältiger architektonischer Originalaufnahmen, Handzeichnungen und photographischer Platten in einem Archiv zu vereinigen und damit der

E c 4/6-Lokomotiven der Paris-Orléans-Bahn. Nach dem Vorbild der E c 4/6-Lokomotiven der Thunerseebahn<sup>1)</sup> und gestützt auf deren gute Betriebsergebnisse hat auch die Paris-Orléans-Bahn, wie wir in Band LVII, Seite 265 mitteilen konnten, der *Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur* 20 Stück derartiger Maschinen in Auftrag gegeben. Diese sind gegenwärtig in Ablieferung begriffen, weshalb wir sie unsern Lesern hier im Bilde vorführen.

Die Maschinen der Paris-Orléans-Bahn sind in Bauart ganz ähnlich jenen der Thunerseebahn. Sie sind für Vor- und Rückwärtsfahrt bestimmt und haben daher, wie jene, im Gegensatz zu der E b 3/5-Lokomotive der Schweizerischen Bundesbahnen<sup>2)</sup> doppelte Führerstands-ausrüstung (Automat. und Regulierbremse Westinghouse, Umsteuerung, Pfeife und Manometer). Nur sind sie noch etwas schwerer und stärker gebaut, wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung der Hauptdaten hervorgeht. Ihre Maximal-Geschwindigkeit ist mit 65 km/std normiert.

Zylinder-Durchmesser . . . . .	600 mm
Kolbenhub . . . . .	650 mm
Trieb-rad-Durchmesser . . . . .	1400 mm
Fester Radstand . . . . .	1500 mm
Totaler Radstand . . . . .	9700 mm
Gesamtheizfläche . . . . .	200,74 m <sup>2</sup>
Ueberhitzer-Heizfläche (Schmidt) . . . . .	37,09 m <sup>2</sup>
Rostfläche . . . . .	2,73 m <sup>2</sup>
Dampfdruck . . . . .	12 at
Wasservorrat im Kessel . . . . .	5,2 m <sup>3</sup>
Wasservorrat in den Behältern . . . . .	10 m <sup>3</sup>
Kohlenvorrat . . . . .	4 t
Gewicht der Maschine leer . . . . .	72,5 t
Gewicht der Maschine im Dienst . . . . .	92,7 t
Grösster Achsdruck . . . . .	rund 18 t

<sup>1)</sup> Beschrieben in Band LVII, Seite 257. <sup>2)</sup> Band LVIII, Seite 33.

Zur „Brücken-Konkurrenz“ der internationalen Rheinregulierung, über die Oberingenieur *K. Böhi* im st. gallischen Ingenieur- und Architekten-Verein anhand der Pläne referiert hat, seien hier im Anschluss an das Sitzungsprotokoll (vergl. Seite 85 dieser Nummer) noch einige Bemerkungen gemacht. Vor allem sei anerkennend betont, dass Kollege Böhi sich ernstlich dafür bemüht hatte, dass für die drei Objekte von rund zwei Millionen Gesamtbaukosten ein korrekter Wettbewerb veranstaltet werde. Die internationale Rheinregulierungskommission wollte aber bei der Vergebung nicht an ein Jury-Gutachten gebunden sein, auch wurde betont, es gehöre die Ausarbeitung detaillierter Gratisprojekte übungsgemäss zu den Geschäfts-Unkosten. Leider hat der Erfolg diese Annahme insoweit als richtig bestätigt, als die Konkurrenten gegen zwanzig zum Teil sehr eingehend durchgearbeitete Projekte gratis und franko eingeliefert haben.

Zunächst ist zu sagen, dass die Prüfung und Begutachtung der Projekte, wonach die untere Brücke (Eisen) durch *Th. Bell & C<sup>o</sup>* in Kriens, die mittlere (Eisen) durch *Alb. Buss & C<sup>o</sup>* in Basel und die obere von 5 m Fahrbahnbreite in Eisenbeton nach dem Projekt von *Dr. Max Ritter* (modifiziert nach Vorschlag von *Prof. Mörsch*) hätte ausgeführt werden sollen, nach allgemeinem Eindruck nicht zu beanstanden ist. Dagegen war das Nachspiel der sachlichen Prüfung, die Vergebung, nach verschiedenen Richtungen hin recht lehrreich. Einmal hat sich die Ungebundenheit des Bauherrn an ein Jury-Gutachten in unliebsamer Weise fühlbar gemacht, indem die österreichischen Mitglieder, kräftig gestützt durch das österreichische Arbeitsministerium, entgegen dem Prüfungsergebnis einfach verlangten, dass die untere Brücke nach Oesterreich vergeben werde, trotz rund 100 000 Fr. höherer Bausumme. Wie dann der Handel schliesslich perfekt wurde, ist dem Protokoll auf Seite 85 zu entnehmen. Dabei ist noch zu beachten, dass die Teilung des Auftrages durchgesetzt wurde, trotzdem die bei uns gebräuchlichen Burbacher Profile mit den österreichischen Walzeisen-Profilen gar nicht übereinstimmen, und trotzdem die obere Brücke, die nun als Entschädigung für die 40% der untern ebenfalls an *Bell* vergeben wurde, in Eisenbeton auch mit den von *Professor Mörsch* empfohlenen Verstärkungen, wie *Herr Böhi* erklärte, billiger geworden wäre.

Nachdenklich stimmt uns Schweizer angesichts der Hauenstein-Vergabung diese Wahrnehmung, wie wirkungsvoll die österreichische Regierung die Interessen ihrer einheimischen Industrie zu schützen versteht, auch dort, wo nach sachlicher Prüfung der Entscheid anders hätte fallen sollen.

Im Uebrigen halten wir in Uebereinstimmung mit vielen unserer Kollegen dafür, dass dieser einreissenden Unsitte der juryfreien sog. Submissions-Konkurrenzen bei Zeiten wirksam gesteuert werden müsse. Dazu genügen die Bestrebungen unserer Berufsverbände, in erster Linie des Schweizer Ingenieur- und Architekten-Vereins, nicht allein, es bedarf vor allem auch der *Solidarität* aller von solchen „Geschäfts-Usancen“ bedrohten Fachkollegen.

**Eidg. Technische Hochschule.** Auf den neugegründeten Lehrstuhl für theoretische Physik hat der Bundesrat berufen *Professor Dr. Albert Einstein*, z. Z. ordentlicher Professor dieses Faches an der Universität Prag. *Professor Einstein* ist 1879 in Ulm geboren. Mit dem Reifezeugnis der Kantonsschule Aarau bezog er 1896 die Eidg. Technische Hochschule in Zürich, wo er an der Fachlehrer-Abteilung in mathematisch-physikalischer Richtung 1900 das Diplom erwarb. Von 1892 bis 1899 war er als technischer Experte im schweizerischen Amt für geistiges Eigentum tätig. Im Jahre 1905 promovierte er auf Grund einer Arbeit: „Eine neue Bestimmung der Moleküldimensionen“ an der Universität Zürich und habilitierte sich 1908 an der Universität Bern. 1909 folgte er einem Rufe als ausserordentlicher Professor der theoretischen Physik an die Universität Zürich und 1911 als ordentlicher Professor in demselben Fach einer Berufung nach Prag.

Der Bundesrat hat dem Professor für allgemeine Chemie an der Eidgen. Technischen Hochschule, *Dr. Richard Willstätter*, die nachgesuchte Entlassung mit dem Ausdrucke des Dankes für die geleisteten Dienste auf den 30. September 1912 gewährt. *Professor Willstätter*, der seit dem Herbst 1905 dem Lehrkörper unserer Eidg. Technischen Hochschule angehört, hat sich entschlossen, einem ehrenvollen Rufe als Abteilungsvorstand an das neu errichtete „Kaiser Wilhelm-Institut“ in Berlin Folge zu leisten. Unsere besten Wünsche begleiten ihn in sein neues Wirkungsfeld.

**Die Physikalische Gesellschaft Zürich** feierte am 27. Januar ihr 25jähriges Bestehen. In der wissenschaftlichen Sitzung sprachen Ingenieur *E. Huber-Stockar* über „Fortschritte und Aussichten der Vereinheitlichungsbestrebungen auf dem Gebiete der Elektrotechnik“, *Professor Dr. P. Weiss* über „Neueres über Magnetismus“ und Ingenieur *Dr. H. Behn-Eschenburg*, Direktor der Maschinenfabrik Oerlikon, „Ueber die neuern elektrischen Lokomotiven der Maschinenfabrik Oerlikon“.

Die sich anschliessende Generalversammlung erledigte die laufenden Geschäfte und ernannte hierauf, in Anerkennung ihrer Verdienste um die Wissenschaft und speziell um die Physikalische Gesellschaft, zu Ehrenmitgliedern die Herren *Professor Dr. W. Wyssling*, *Professor Dr. E. Lüdin*, Ingenieur *Emil Bitterli*, *Dr. H. Behn-Eschenburg* und *Professor Dr. P. Weiss*.

Ein interessanter Vortrag von Ingenieur *Sontheim* über „Eine automatische Telephoneinrichtung“ von *Siemens & Halske* beschloss die Verhandlungen. An diese reihte sich ein Bankett, an dem *Professor Dr. Th. Vetter* als Rektor die Grösse der Eidgenössischen Technischen Hochschule überbrachte und die Vertreter der Zürcher Naturforschenden Gesellschaft, des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft und des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins die Glückwünsche ihrer Vereinigungen zum Ausdruck brachten.

**Transportables Ausstellungsgebäude für die nationalen Kunstausstellungen.** Die eidgenössische Kunstkommission hat, in der Absicht dem oft auftretenden Platzmangel für Abhaltung nationaler Kunstausstellungen abzuweichen, die Frage eines leicht transportablen Ausstellungsgebäudes geprüft und zur Behandlung der Angelegenheit eine besondere Kommission eingesetzt. Wie man hört, soll auch bereits ein Entwurf für ein solches Gebäude im Kostenbetrage von 100 000 Fr. vorliegen. Gestützt auf den Bericht ihrer Subkommission hat in der letzten Zusammenkunft die Kunstkommission beschlossen, dem Bundesrate die beförderliche Ausführung des Projektes zu beantragen und ihre Beschlüsse über die Abhaltung der für das laufende Jahr vorgesehenen nationalen Kunstausstellung hiervon abhängig gemacht.

Die Aufgabe, ein solches bewegliches Gebäude für den erwähnten Zweck zu erstellen, das billig, widerstandsfähig und zugleich des ihm bestimmten Inhaltes würdig sich präsentiert, ist wohl keine leichte; sie hätte es verdient, den schweizerischen Bau- bzw. Architektenkreisen vorgelegt zu werden.

**Hauenstein-Basistunnel.** Am 31. Januar ist das Fest des ersten Spatenstichs in Olten gefeiert worden. Nach einer Notiz, die durch die Tagespresse ging, sprachen dabei für die Unternehmung die Herren *Julius Berger* und Oberingenieur *Kolberg*, von Seiten der S. B. B. der Präsident des Verwaltungsrates der S. B. B. *von Arx*, Generaldirektor *O. Sand*, Direktionsmitglied vom Kreis II *Christen*, Ingenieur *Grünhut*, Oberingenieur *E. Wiesmann* und Bauadjunkt *Meyer*, sowie Stadtmann *Dr. Dietschi*. Die Redner gaben dem Wunsche nach erspriesslichem Zusammenarbeiten der Unternehmung mit den S. B. B.-Behörden, sowie nach gutem Gelingen des Werkes Ausdruck, welchen Wünschen wir uns selbstverständlich anschliessen.

Präsident *von Arx* ersuchte — so melden die Zeitungen übereinstimmend — die Firma, bei den Arbeiten in erster Linie die schweizerische Industrie zu berücksichtigen. Es ist zu hoffen, die Unternehmung werde dieses Ersuchen wohlwollend aufgenommen haben.

**Internationales Amt für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum.** Der verdiente Direktor des Amtes, *Henri Morel*, der nun fast 25 Jahre lang geamtet hat, ist durch Gesundheitsverhältnisse veranlasst gewesen, seinen Rücktritt zu nehmen. Mit seiner Nachfolge beschäftigen sich u. a. das „Journal des Débats“ und das „Berliner Tageblatt“. Im Anschluss an die Aeusserung dieser ausländischen Presse tritt auch der „Bund“ dafür ein, dass in erster Linie ein im Amte selbst erfahrener Nachfolger zu suchen sei. Als solcher sei *Professor Röthlisberger* gegeben, der seit bald 24 Jahren die rechte Hand *Morels* gewesen sei und während dessen Krankheit ihn wiederholt erfolgreich ersetzt habe.

**Staatliche Heimatschutz-Kommission in Basel.<sup>1)</sup>** Der Regierungsrat hat zu Mitgliedern der staatlichen Heimatschutz-Kommission für die laufende Amtsperiode gewählt die Herren *Prof. Dr. Daniel Burckhardt-Werthemann*, *Dr. A. Im Hof*, *Architekt Julius*

<sup>1)</sup> Siehe unter „Heimatschutz in der Schweiz“ auf Seite 13 des lfd. Bandes.

*Kelterborn*, Dr. *Albert Oeri* und Architekt *Rudolf Suter* und zu Suppleanten der Kommission die Herren Architekt *Th. Hünerwadel* und Dr. *Ed. Thommen*.

**Bibliothekswesen in Preussen.** Während bisher die Bibliothekarlaufbahn in Preussen nur den Kandidaten mit Universitäts-Staatsprüfung offen war, hat das preussische Kultusministerium mit Erlass vom 13. Januar 1912 verfügt, dass fortan Diplom-Ingenieure (mit Technischer Hochschulbildung) ebenfalls zum wissenschaftlichen Bibliotheksdienst bei den königl. Bibliotheken befähigt sein sollen.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Die Generaldirektion hat ihre Departements unter die Mitglieder wie folgt verteilt: 1. Finanzdepartement: Vorsteher *Colomb* (Stellvertreter *Dinkelmann*); 2. Kommerzielles Departement *Dinkelmann* (Dr. *Haab*); 3. Betriebsdepartement *Zingg* (*Colomb*); 4. Baudepartement *Sand* (*Zingg*); 5. Rechtsdepartement Dr. *Haab* (*Sand*).

**Internationaler Verband für die Materialprüfungen der Technik.** Als Vertreter der Schweiz an dem im September 1912 in Washington und New York zusammentretenden VI. Internationalen Kongress des Verbandes<sup>1)</sup> hat der Bundesrat Professor *F. Schüle*, Direktor der eidg. Materialprüfungsanstalt in Zürich, ernannt.

**Bundesgesetz über Mass und Gewicht.** In Ausführung des Bundesgesetzes über Mass und Gewicht hat der Bundesrat eine mit 1. April 1912 in Kraft tretende Vollziehungsverordnung betreffend die in Handel und Verkehr gebrauchten Längen- und Hohlmasse, Gewichte und Wagen erlassen.

**Schweizerisches Eisenbahndepartement.** Dem Kontrollingenieur für eiserne Brücken im Eisenbahndepartement, Ingenieur *Otto Bolliger*, ist die nachgesuchte Entlassung vom Bundesrate unter Verdankung der geleisteten Dienste gewährt worden.

## Konkurrenzen.

**Plakat für das Eidgenössische Turnfest in Basel 1912** (Band LVIII, Seite 315). Es sind rechtzeitig 232 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht waltete am 1. Februar seines Amtes und erkannte folgende Preise zu:

Für Plakate:

- I. Preis (500 Fr.) Entwurf „Montag“ von *O. Baumberger*, Zürich.
  - II. Preis (300 Fr.) Entwurf „Freiübungen“ von *Ed. Renggli*, Luzern.
  - III. Preis (200 Fr.) Entwurf „Nationale Kraft“ von *K. Ballmer*, Aarau.
- Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe „Aelpler“ von *W. Kuenzle* in München und „Gelbgrün“ von *W. Gimmi* in Zürich.

Für Postkarten:

Einen Preis (200 Fr.) Entwurf „Vier und Vier“ von *Wilh. Hartung* in Zürich. Zum Ankauf empfohlen wird der Entwurf „Unter Helvetiens Fahne“ von *Carl Dubs* in Basel.

Die sämtlichen Entwürfe sind vom 4. bis zum 18. Februar im Gewerbemuseum Basel öffentlich ausgestellt, täglich von 10 bis 12 und von 2 bis 5 Uhr.

**Neues Museumsgebäude Winterthur.** Unter sieben Winterthurer Architekten hatte der Stadtrat von Winterthur einen engern Wettbewerb veranstaltet für die Gewinnung von Entwürfen zu einem Museumsgebäude auf der Liebewiese. Das aus den Architekten Prof. Dr. *G. Gull* in Zürich, Professor *Karl Moser* in Karlsruhe und Prof. Dr. *Gabriel von Seidl* in München bestehende Preisgericht hat als die drei besten Projekte jene der Firmen *Fritschi & Zangerl*, *Bridler & Völki* und *Rittmeyer & Furrer* bezeichnet, welchen Firmen leicht abgestufte Preise zuerkannt wurden. Auf Grundlage des Berichtes der Preisrichter sollen die Genannten zu weiteren Studien veranlasst werden. Eine Ausstellung der Konkurrenz-Entwürfe findet nicht statt.

**Zürich, Schulhaus im Letten.** Zur Gewinnung von Plänen für ein Schulhaus und zur Ueberbauung des benachbarten der Stadt gehörenden Landes hat der Stadtrat die Zürcher Architekten *Bollert & Herter*, *Gebrüder Bräm*, *K. Hover* und *Knell & Hässig* zu einem engern Wettbewerb eingeladen. Das Schulhaus von 22 Klassenzimmern dürfte eine Bausumme von 900 000 Fr. bis eine Million Fr. erreichen. Als Preissumme sind 6500 Fr. festgesetzt, ausserdem ist beabsichtigt, einem der Preisträger die Ausführung zu übertragen. Das Preisgericht setzt sich zusammen aus Bauvorstand Dr. *Kloti* als Vorsitzendem, Stadtbaumeister *F. Fissler*, sowie den Architekten *M. Häfeli*, *W. Pfister* und *Fr. Wehrli*.

<sup>1)</sup> Band LVIII, Seite 286.

**Bebauungsplan für das „Waidareal“ in Zürich** (Band LVIII, Seite 134 und 149). Es sind rechtzeitig 31 Entwürfe, wovon neun mit Modellen, eingegangen. Die Aufstellung und Vorprüfung dieses Materials, sowie der Zusammenstellung der Ergebnisse dieser Prüfung dürften voraussichtlich einige Wochen in Anspruch nehmen, sodass das Preisgericht wahrscheinlich nicht vor Anfang März zusammen-treten wird.

## Literatur.

**Taschenbuch für Bauingenieure.** Herausgegeben von *Max Förster*, ordentl. Professor an der Technischen Hochschule in Dresden. Berlin 1911. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 20 Mark.

In seinem Vorwort sagt der Herausgeber, dass die Entstehung des „Taschenbuches für Bauingenieure“ einem dringenden Bedürfnis zu verdanken sei. Dieser, in manchem Vorwort wiederkehrende Ausspruch ist diesmal durchaus berechtigt, denn es stand bis jetzt dem Bauingenieur kein Werk zur Verfügung, welches, seine Bedürfnisse speziell berücksichtigend, sowohl die Hilfswissenschaften als auch die eigentlichen Fachgebiete vollständig und dabei in knapper, übersichtlicher Form zusammenfasst. Das Taschenbuch kommt dieser Aufgabe in vollständiger und dabei auch in vorzüglicher Weise nach, es füllt also in der Tat eine sehr fühlbare Lücke vortrefflich aus und die grosse Arbeit, welcher sich der Herausgeber und seine zum grössten Teil ebenfalls der Dresdener Technischen Hochschule angehörenden Mitarbeiter unterzogen haben, ist als eine für das Bauingenieurwesen in hohem Masse verdienstliche zu begrüssen.

In der allgemeinen Anordnung lehnt sich das Taschenbuch teilweise an das bewährte Vorbild der „Hütte“ an, es geht aber anderseits vielfach, den Bedürfnissen des Bauingenieurs entsprechend, weit mehr ins Detail; auch trägt sowohl die zahlreiche Anwendung von Beispielen, wie die durchgeführte Ableitung theoretischer Ergebnisse wesentlich dazu bei, den Gebrauch des Buches für den Praktiker und namentlich für den Studierenden zu erleichtern. Hervorzuheben ist auch die richtige und konsequente Gliederung des Stoffes, indem jedes Kapitel für sich abgeschlossen und der gleiche Gegenstand nicht an verschiedenen Stellen in einzelne Teile auseinandergerissen erscheint.

Das Taschenbuch enthält 22 Kapitel; die Mathematik und Mechanik sind von Reg.-Baumeister *Kögler* behandelt, die Trägerlehre, Graphostatik, Festigkeitslehre und Baustatik sind in bekannter mustergiltiger Weise von Professor *Mehrtens* bearbeitet. Die Kapitel über die Theorie des Eisenbetonbaues, die Baustoffe und die Konstruktionselemente des Eisenhochbaues haben den Herausgeber zum Verfasser, die Geodäsie ist von Baurat *Schreiber*, die Hochbaukunde ein für den Bauingenieur sehr willkommener Abschnitt, von Professor *Böhm* bearbeitet. Den Wasserbau nebst Grundbau und Gewässerkunde hat Professor *Engels* vorzüglich behandelt; zu wünschen wäre, dass in einer nächsten Auflage die Hydrometrie mehr Berücksichtigung finden würde, auch sind in der vorliegenden Bearbeitung die Talsperren und Wasserkraftanlagen wohl etwas zu knapp weggekommen.

Die Berechnung, Anordnung und Konstruktion der hölzernen, steinernen und Eisenbetonbrücken ist von Reg.-Baumeister *Kögler* gegeben, der Eisenbrückenbau von Professor *Mehrtens*.

Der Abschnitt über Erdbau, Tunnelbau, Strassenbau und Eisenbahnen ist von Professor *Lukas*, Reg.-Baumeister *Bloss*, Bauamtmann *Falck* und Oberbaurat *Oehme* in einer für ein Taschenbuch ausreichenden Weise behandelt. Leider sind die Eisenbahnbetriebsmittel unberücksichtigt geblieben, deren Kenntnis doch auch für den Bauingenieur von Wichtigkeit ist.

Die Kapitel über die Wasserversorgung und Kanalisation der Städte stammen aus der Feder von Stadtbaurat a. D. *Th. Kocher* in Berlin, über die künstlerischen Fragen des Städtebaues gibt ein kurzer Aufsatz von Professor *Cornelius Gurliitt* Aufschluss.

Eingehend und den Bedürfnissen des Bauingenieurs angepasst ist der Abschnitt über Maschinenbaukunde vom Bauamtmann *Wentzel* behandelt; der Wert dieses Abschnittes wäre noch grösser, wenn die modernen Turbinentypen und die elektrische Kraftübertragung etwas mehr berücksichtigt worden wären.

Den Schlussabschnitt bildet die leichtfasslich geschriebene, natürlich hauptsächlich für deutsche Verhältnisse zugeschnittene Abhandlung von Professor *Esche* über Staats- und Rechtskunde.