

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.06.2024**

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.

Schlusswort.

Eine Studienreise des Direktors nach den amtlichen Prüfanstalten in Rom, Paris, Berlin, Wien, München, Stuttgart, Dresden und Karlsruhe, wo ihm überall der freundlichste Empfang zu Teil wurde und für den den Leitern der Anstalten hier der herzlichste Dank ausgesprochen sei, bestätigte die Richtigkeit des beschrittenen Weges der Reorganisation, mit dem Ziele, der E. M. P. A. eine geachtete Stellung zu erringen, um der schweizerischen Volkswirtschaft von Nutzen zu sein, und um auf dem Gebiete der internationalen Bestrebungen der Materialprüfung, zum Wohle Aller, sich erfolgreich betätigen zu können.

Allen denen, die die Durchführung der Reorganisation der E. M. P. A. unterstützen, sei dafür der verbindlichste Dank ausgesprochen; es betrifft dies namentlich auch das Eidg. Departement des Innern und das Eidg. Finanzdepartement, den Schweizerischen Schulrat, die Generaldirektion der S. B. B. und das Schweiz. Eisenbahndepartement, die G. E. P. und den S. I. A., insbesondere seine Fachgruppe für Beton- und Eisenbeton-Ingenieure und die Kommission für Holznormen, ferner den Verband schweizerischer Brük-

kenbau-Anstalten, den Verband Schweizerischer Eisengiesereien, den Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller und den Schweizerischen Verein von Dampfkessel-Besitzern, den Verein Schweizerischer Zement-, Kalk- und Gips-Fabrikanten und den Schweizerischen Ziegler-Verband, sowie den Verband Schweizerischer Papier- und Papierstoff-Fabrikanten.

Das Jahr 1926 zeigt eine zunehmende Festigung des Zutrauens der Auftraggeber, sowie einen weitem Aufstieg in der Tätigkeit und den Gebühreneinnahmen. Der Bund unterlässt nun nichts, um die Eidgenössische Materialprüfungsanstalt, als ein Staatsinstitut, mit der nötigen Autorität und den besten Einrichtungen auszustatten und hat, zum Zwecke des weitem Ausbaues der Anstalt, zu einem namhaften Sonderkredit für das Jahr 1926 seine Zustimmung gegeben.

In dankbarer Anerkennung an den Bund, die Behörden des Landes und die Vertreter des Bauwesens, der Industrie und des Gewerbes für die Sorge und das Wohlwollen gegenüber der E. M. P. A., wird diese, in Erfüllung ihrer höchsten Pflicht, bestrebt bleiben, die auf sie gesetzten Hoffnungen bestmöglich zu erfüllen.

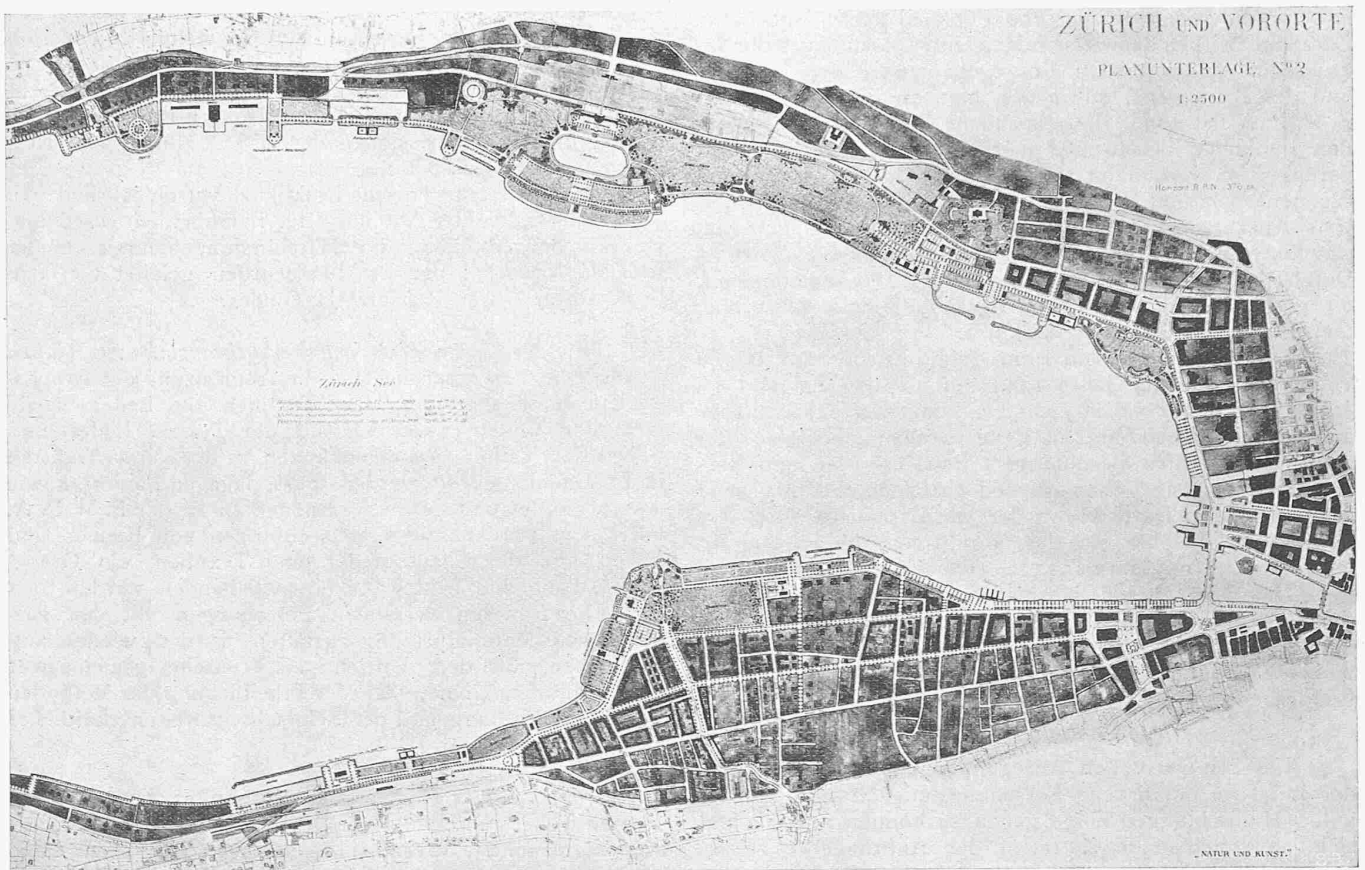
Ideenwettbewerb für die Ausgestaltung der Seeufer der Stadt Zürich und ihrer Vororte.

(Schluss von Seite 64.)

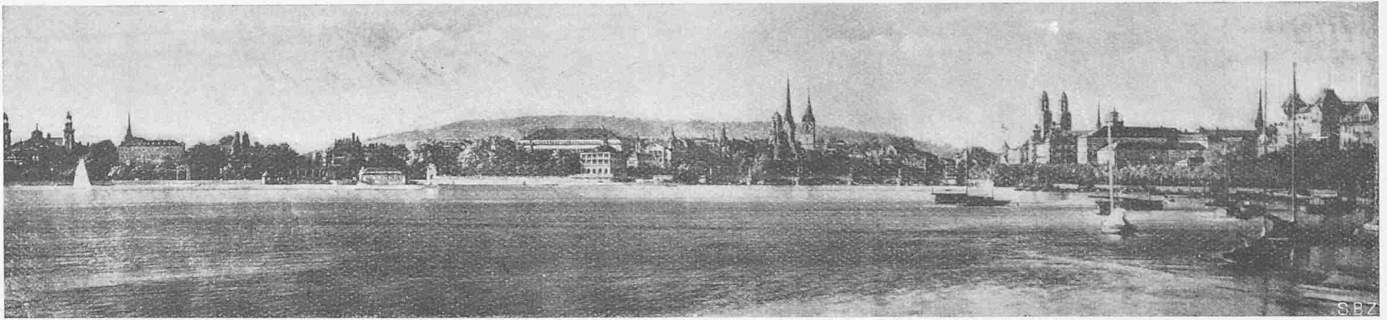
Entwurf Nr. 4 „Fides“. Der Entwurf zeichnet sich aus durch ein liebevolles Eingehen auf das Detail und auf Einzelprobleme. So ist der Bürkliplatz in der Lösung, die ohne Kolonnaden und Symmetriebauten arbeitet, in feinsinniger Weise ergänzt worden durch flankierende Bauten auf der Limmatseite, die der Besonderheit der Situation mit Takt Rechnung tragen. Auch die Ergänzung der Anlagen vom Hotel Baur, sowie die besondere Art der Ueberbauung des Tonhalle-Areals verdienen Beachtung. Dieses Eingehen in das Detail hat aber anderseits zu einer starken Zersplitterung geführt: der Weg vom Arboretum zum grossen Park auf der Höhe des Zürichhorn entspricht nicht dem, was man von einer neuen Promenade erwartet.

Entwurf Nr. 7 „Natur und Kunst“. Der in seiner Durchführung wenig befriedigende Entwurf zeigt einen Vorschlag, der, zum Programm erhoben, als Ausgangspunkt für ein brauchbares Projekt dienen könnte. Die Mythenquaistrasse ist vom Rückversicherungsgebäude an als grosse Promenade entwickelt und mündet in schönster Weise in der Axe eines langgestreckten Parkes, der sich gegenüber dem Zürichhorn unter richtiger Ausnützung der Konzessionslinie erweitert.

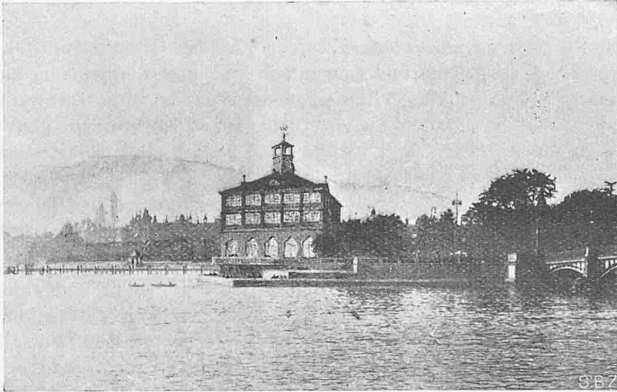
Entwurf Nr. 23 „MCMLXX“. Hier interessiert die Art und Weise, wie die linksufrigen Grünanlagen mit dem Belvoirpark in Verbindung gebracht sind. Beide Grünflächen sind zu einer Einheit



Ankauf (2500 Fr.), Entwurf Nr. 7. — Wilhelm Schwegler, Arch. in Zürich. — Uebersichtsplan der Seeuferzone im Stadtgebiet, Masstab 1:20000.



Ankauf (2500 Fr.), Entwurf Nr. 4. — Prof. Friedrich Hess, Arch. in Zürich. — Stadtbild vom rechten Seeufer aus.



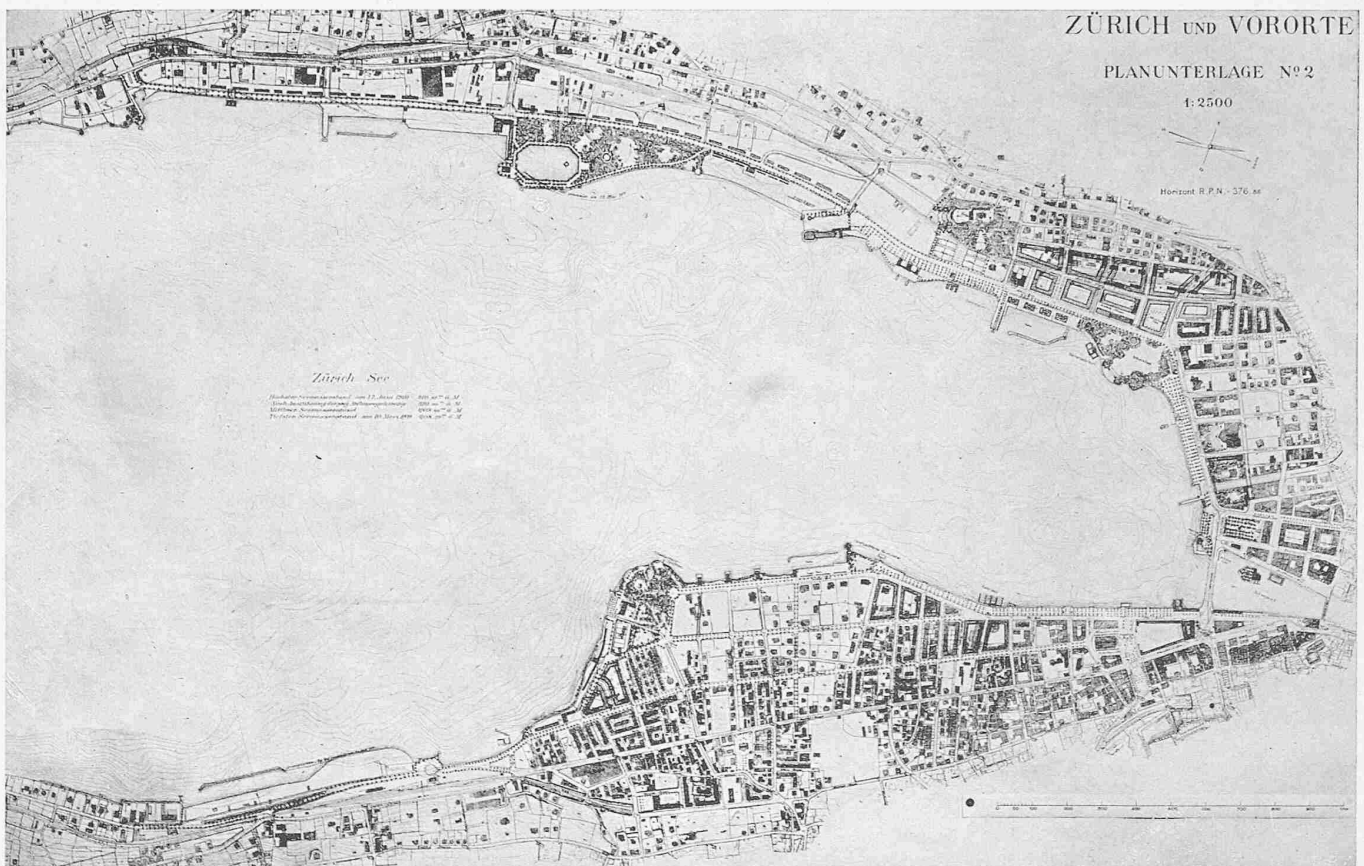
Entwurf Nr. 4. — Seepavillon an der Südostecke des Bürkliplatzes.

verschmolzen. Die Durchführung der Verkehrsstrassen ist sehr geschickt und erscheint direkt als eine Bereicherung der vom Belvoir herunter fließenden Wiesenflächen. Im übrigen bietet das Projekt keine bemerkenswerten Vorschläge.

Entwurf Nr. 25 „Belvoir“. Das Projekt zeichnet sich aus durch die Anlage ausgiebiger Grünflächen. In der Verwendung der gegebenen Situation indessen, besonders auf dem linken Ufer, ist der Entwurf vollständig verfehlt (übermässige Entwicklung der Belvoiraxe). Die Bebauungsvorschläge für das rechte Ufer sind in ihrer bewussten Ausarbeitung des Kontrastes beim neuen Theater beachtenswert.

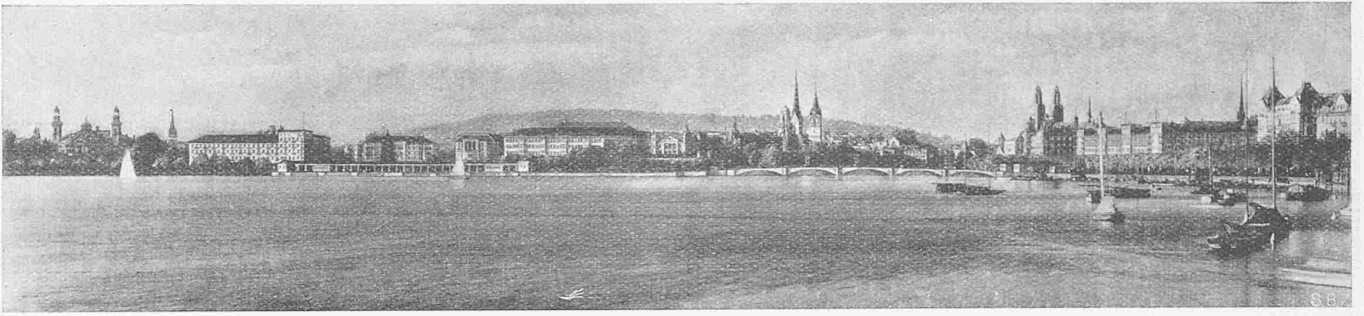
Allgemeine Richtlinien.

1. *Verkehr.* Eine befriedigende Uferausbildung durch genügend ausgedehnte Grünflächen ist nur möglich, wenn der Fahrverkehr der Hauptstrassen derart geordnet wird, dass er die Nutzung der Grünflächen zwecks Erholung nicht beeinträchtigt, und wenn die Entwicklungsmöglichkeit dieser Grünflächen nicht von vornherein gehindert wird. Bei dem fortdauernd sich stärker entwickelnden Autoschnellverkehr kann es keinem Zweifel unterliegen, dass eine Fahrstrasse erster Ordnung, die unmittelbar neben den Erholungsplätzen liegt, oder gar sie durchschneidet, eine wesentliche Verminderung der Erholungsmöglichkeit bedeutet. Fahrverkehr und Erholungsplätze sind fortan grundsätzlich zu trennen; eines darf nicht auf Kosten des andern sich entwickeln. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, empfiehlt das Preisgericht die linksufrige Autostrasse nicht vor den Gebäuden der Unfall- und der Rückversicherungsgesellschaft vorbei-



Ankauf (2500 Fr.), Entwurf Nr. 4. — Prof. Friedrich Hess, Arch. in Zürich. — Uebersichtsplan der Seeuferzone im Stadtgebiet, Masstab 1:20000.

IDEENWETTBEWERB FÜR DIE AUSGESTALTUNG DER SEEUFER DER STADT ZÜRICH UND IHRER VORORTE.



Ankauf (2500 Fr.), Entwurf Nr. 23. — Hans Hofmann und Egidius Streiff, Arch., Zürich. — Stadtbild vom rechten Seeufer aus.

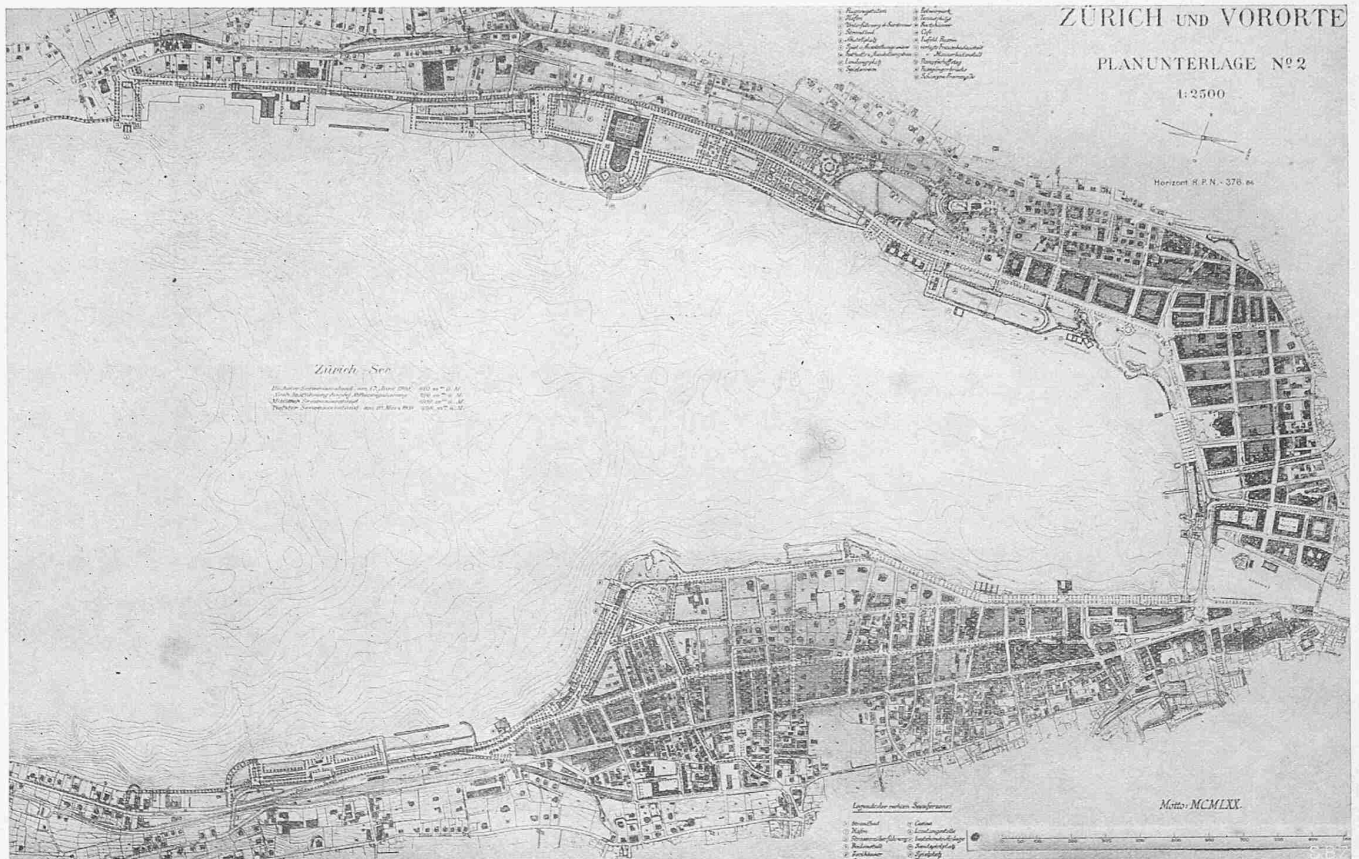
zuführen, sondern hinten herum in der Alfred Escher-Strasse und im alten Bahntracé unter möglicher Schonung des Belvoirparkes. Selbstverständlich ist beim Alfred Escher-Platz für eine flüssige, übersichtliche Einmündung vom Alpenquai in diese Strasse zu sorgen. (Beachtenswert ist hier Projekt 15.) Durch Verriegelung der Querstrassen sollte dafür gesorgt werden, dass der Verkehr von der Seestrasse zum Alpenquai durch die Breiteringerstrasse geführt wird. Es ist wünschenswert, die Mythenquaistrasse möglichst nahe am Bahnhof Wollishofen zu führen und sie so bald wie möglich in die Seestrasse einmünden zu lassen, damit eine möglichst freie Fläche für Grünanlagen zwischen dieser Strasse und dem Uferand zur Verfügung steht.

So erwünscht an sich eine Freihaltung des Alpenquai vom Verkehr wäre, ist auf lange Zeit an eine Verlegung des Verkehrs von diesem Quai nicht zu denken, nicht nur weil beim Hotel Baur grosse Werte zerstört würden, sondern weil auch die Gotthardstrasse als Verkehrstrasse ungünstig liegt. Um alle Möglichkeiten für die Zukunft offen zu lassen, empfiehlt es sich immerhin, die Möglichkeit eines Durchbruches der Gotthardstrasse nach dem Bürkliplatz zu sichern.

Erwünscht wäre es, wenn auf dem rechten Seeufer nicht nur der Seefeldquai, sondern auch der Utoquai und die Bellerivestrasse

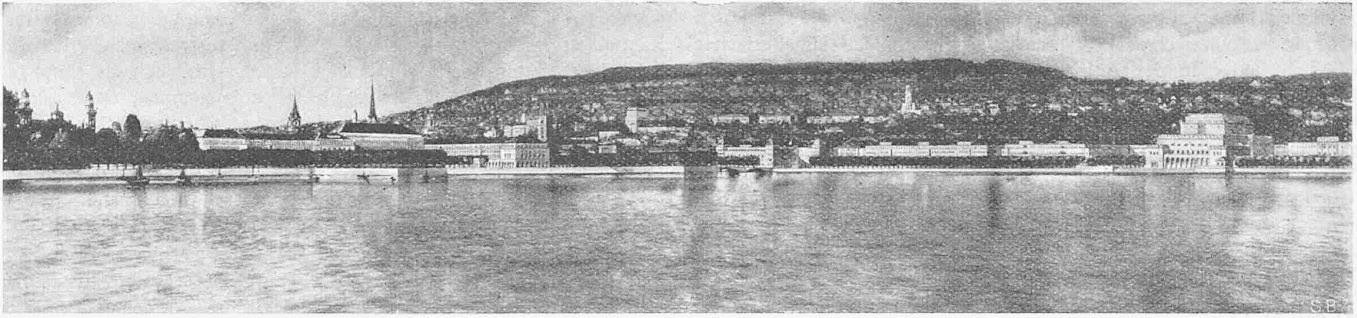
vom Durchgangsverkehr befreit werden könnten. Ob aber die Dufourstrasse so ausgebaut und namentlich bei ihrer Einmündung beim Theater in architektonisch befriedigender Weise so verbessert werden kann, dass sie in der Lage ist, den ganzen Autoverkehr glatt zu bewältigen, ist durch die Entwürfe nicht genügend abgeklärt worden und bedarf noch weiteren Studiums. Bei dieser Sachlage ist es geboten, die Möglichkeit einer flüssigen Ausmündung der Bellerivestrasse gegen den Tiefenbrunnen hin offen zu halten. (Versucht bei Entwurf 23.)

2. *Bebauung.* Das bestehende Stadtbild sollte vor weitem Gefährdungen geschützt werden. Es darf deshalb nicht fortgefahren werden mit der Erstellung zu hoher Baukörper am Uferand. Der weitere Ausbau ist in den Grundmassen entschieden niedriger zu halten (maximale Dachgesimshöhe 16 m), als einige der bestehenden Gebäude. Das hindert nicht, zur Unterbrechung einer langgezogenen Horizontalen, an bestimmten Stellen die Baumassen in angemessenem Umfange höher zu führen. Der Wettbewerb hat erwiesen, dass zur Verbindung von Vorder- und Hintergrund die Anlage von verhältnismässig niedrigen Gebäuden mit einer gewissen Staffelung nach hinten besonders geeignet ist. Auch zeigte der Wettbewerb, dass ein Wechsel



Ankauf (2500 Fr.), Entwurf Nr. 23. — Hans Hofmann und Egidius Streiff, Arch., Zürich. — Uebersichtsplan der Seeuferzone im Stadtgebiet, Masstab 1:20000,

IDEENWETTBEWERB FÜR DIE AUSGESTALTUNG DER SEEUFER DER STADT ZÜRICH UND IHRER VORORTE.



Ankauf (2500 Fr.), Entwurf Nr. 25. — Paul Schädlich, Gartenarchitekt, und E. G. Herrigel, Arch., Zürich. — Stadtbild vom linken Seeufer aus.

der Silhouette sich nicht nur durch Niedrighaltung der Baumassen, sondern auch durch deren Zurücksetzung erreichen lässt. Ausblicke von wichtigen Standpunkten aus, wie unter andern vom Bürkliplatz zum Zürichberg, sollten berücksichtigt werden. Am Seefeldquai empfiehlt es sich, die bestehende Bebauung dadurch festzulegen, dass man an Stelle der Vorschriften für die erste Zone der offenen Bebauung die Vorschriften für die zweite Zone vorschreibt. Zur Erreichung eines befriedigenden Ergebnisses genügen aber nicht allein Bauvorschriften, sondern es muss zugleich versucht werden, bei diesen entscheidenden Baulichkeiten des Uferrandes möglichst gute Künstler zum Worte kommen zu lassen. Die am See bestehenden Fabrikbauten sollten nach und nach verlegt werden; auf keinen Fall sollte die Anlage neuer störender Industrien zugelassen werden.

3. *Grünanlagen.* Die beiden charakteristischen Ergebnisse des frühern Wettbewerbes — Arboretum und Zürichhorn — sind pietätvoll zu behandeln. Um auf dem linken Ufer vom Belvoirpark aufwärts eine möglichst zusammenhängende grüne Fläche zu erhalten, scheint es geboten, die Nutzanlagen (Schiffswerft, Materialhafen, Strandbad) beisammen am Südende der städtischen Quaianlagen zu entwickeln. Die gegebene Konzessionsgrenze sollte reichlich aus-

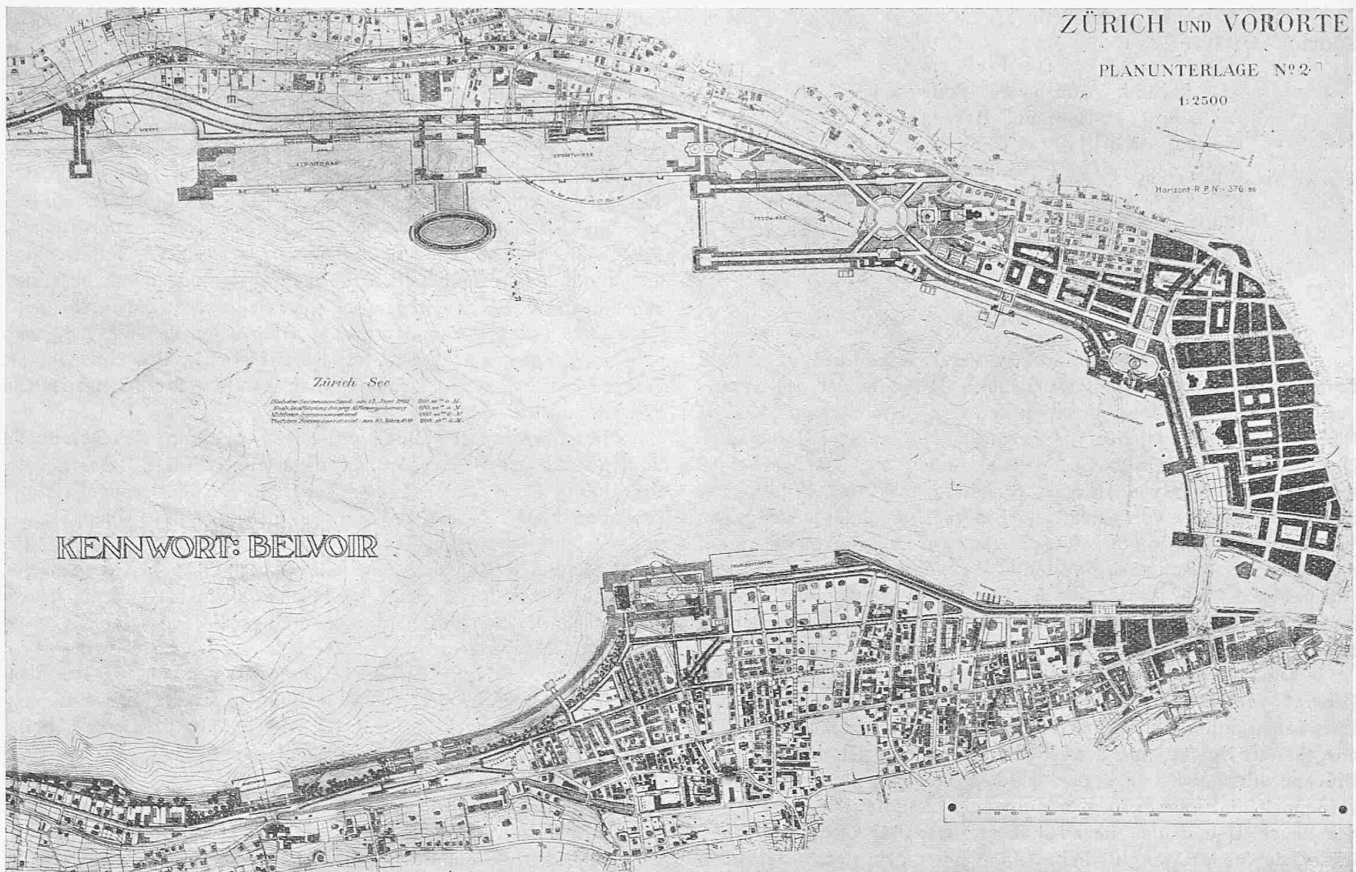
genützt werden, um eine dem Wachstum der Stadt entsprechende möglichst tiefe Parkfläche zu gewinnen. Der Belvoirpark sollte erhalten und in ununterbrochene Beziehungen zu den grünen Flächen gebracht werden.

Der Ausbau der Quaianlagen vom Zürichhorn bis zur Dufourstrasse hat als breite Grünanlage zu erfolgen, um das unerfreuliche Bild der wilden Bebauung des Quartieres bis zum Bahnhof Tiefenbrunnen vom See aus zu verdecken. Die Projektierung des Strandbades auf dieser Seite des Sees hat sich dieser Richtlinie unterzuordnen.

Die Bebauung der Ufer ausserhalb der grossen Anlagen und im Gebiete der Vorortsgemeinden muss sich sorgfältig mit den bestehenden Verhältnissen auseinandersetzen, wobei es nicht absolut nötig ist, Uferwege rücksichtslos überall durchzuführen.

Preise und Ankäufe.

Kein Entwurf stellt eine in jeder Beziehung so hervorragende und einwandfreie Gesamtlösung dar, dass er mit dem ersten Preise ausgezeichnet werden könnte. Die Entwürfe Nr. 3, Kennwort „Neue Schifflande“ und Nr. 16, Kennwort „Gleichgewicht“, sind nach der



Ankauf (2500 Fr.), Entwurf Nr. 25. — Paul Schädlich, Gartenarchitekt, und E. G. Herrigel, Arch., Zürich. — Uebersichtsplan der Seeuferzone im Stadtgebiet, 1:20000.

einstimmigen Ansicht des Preisgerichtes die wertvollsten Arbeiten und können, als Gesamtleistungen betrachtet, einander gleichgestellt werden. Das Preisgericht beschliesst, ihnen je einen II. Preis zuzuerkennen. Die übrigen in engere Wahl gezogenen Entwürfe bringen teils in verkehrstechnischer, teils in architektonisch-künstlerischer Hinsicht, oder in der Anlage der Grünflächen anerkennenswerte Vorschläge. Die Entwürfe Nrn. 6, 10 und 15 werden als rangnächste Gruppe mit je einem III. Preis bedacht. Die vier weiteren Entwürfe Nrn. 4, 7, 23 und 25 sollen angekauft werden.

Die nach § 5 des Wettbewerbsprogrammes für die Prämierung von höchstens fünf Entwürfen zur Verfügung stehende Summe von 60 000 Fr. wird wie folgt verteilt: Die Verfasser der mit dem II. Preise bedachten Projekte erhalten je 15 000 Fr., die mit dem III. Preise bedachten je 10 000 Fr. Der für Ankäufe ausgesetzte Betrag von 10 000 Fr. wird unter die zum Ankauf empfohlenen Projekte gleichmässig verteilt, sodass auf jedes Projekt 2 500 Fr. entfallen. Die Oeffnung der die Namen der prämierten Entwürfe enthaltenden Umschläge ergibt

II. Preise ex aequo (je 15 000 Fr.):

Nr. 3 „Neue Schiffflände“, Verfasser: Gebr. Pfister, Arch. in Zürich.
Nr. 16 „Gleichgewicht“, Verfasser: Kasimir Kaczorowski, Architekt in Winterthur und Hans Hohloch, Architekt von Winterthur in Düsseldorf.

III. Preise ex aequo (je 10 000 Fr.):

Nr. 6 „Folgerichtig und vernunftgemäss“, Verfasser: Albert Bodmer, Bauungsplaningenieur der Stadt Winterthur; Arthur Reinhart und Franz Scheibler, Architekten in Winterthur.
Nr. 10 „Uferrahmen“, Verfasser: Gottfried Bachmann, Arch. in Zürich.
Nr. 15 „Zürich bleibt Zürich“, Verfasser: Max Häfeli und Max Ernst Häfeli als Mitarbeiter, Architekten in Zürich.

Nach Einholung der Zustimmung gemäss § 9 der massgebenden Grundsätze für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben, aufgestellt vom S. I. A., werden als Verfasser der (zu je 2 500 Fr.) angekauften Entwürfe bekannt gemacht:

Nr. 4 „Fides“, Verfasser: Friedrich Hess, Prof. an der Eidgen. Techn. Hochschule, Architekt in Zürich.
Nr. 7 „Natur und Kunst“, Verfasser: Wilh. Schwegler, Arch. in Zürich.
Nr. 23 „MCMLXX“, Verfasser: Hans Hofmann und Egidius Streiff, Architekten in Zürich.
Nr. 25 „Belvoir“, Verfasser: Garten-Architekt Paul Schädlich und E. G. Herrigel, Architekt in Zürich.
Zürich, März 1926.

Das Preisgericht:

Dr. E. Klöti, Vorstand des Bauwesens I, Vorsitzender.
Arch. Prof. H. Bernoulli (Basel); Stadting. E. Bosshard (Zürich); Arch. J. Freytag (Zürich); Arch. Grandpré-Molière (Rotterdam); Stadtbaumeister H. Herter (Zürich); Arch. Prof. Dr. H. Jansen (Berlin); Garteninspektor Fr. Rothpletz (Zürich); Oberbaudirektor Prof. Dr. Schumacher (Hamburg)
Sekretär: Dr. Hug.

Miscellanea.

Verstärkung der Columbia-River-Brücke bei Wenatchee.

Eine recht eigenartige Verstärkungsmethode hat bei der Verstärkung der zum Netz der Great Northern Railway gehörenden Columbia-River-Brücke bei Wenatchee, Wash., Anwendung gefunden. Der eiserne Hauptüberbau von 127 m Spannweite stammt aus dem Jahre 1892 und stellt einen Polygonalträger, Ständerfachwerk mit Unterteilung und untenliegender Fahrbahn, dar. Die Bemessung der eingelegigen Tragkonstruktion erfolgte seinerzeit für zwei 122 t Lokomotiven mit nachfolgender gleichmässig verteilter Wagenbelastung von 5,94 t/m, entsprechend dem Lastschema Cooper E 35. Bereits seit einigen Jahren musste auf der Brücke langsam gefahren werden, und für die schweren Lokomotiven bestand ein Fahrverbot.

Die Verstärkung des Hauptüberbaues erfolgte nach „Eng. News Record“ vom 8. April 1926 in der Weise, dass um die bestehende Eisenkonstruktion herum nochmals eine, im wesentlichen gleichausgebildete Brücke, von derselben Tragfähigkeit, gebaut, und beide Brücken miteinander gekuppelt wurden, wodurch die Tragfähigkeit verdoppelt, d. h. auf E 70 gebracht werden konnte. Die Hauptträger des neuen Ueberbaues liegen 1,52 m ausserhalb der alten Hauptträger, der neue Untergurt liegt 2,45 m unter dem des bestehenden Ueberbaues, sodass die neuen Querträger unter den alten eingelegt und mit diesen durch Druckvertikalen aus T-Eisen ver-

bunden werden konnten. Die Verdoppelung der Tragfähigkeit des Fahrbahnrostes erfolgte durch Einbau zweier genieteter Längsträger neben den bestehenden. Die Montage der neuen Hauptträger musste wegen der grossen Tiefe im Hauptflusskanal ohne Verwendung fester Rüstungen vor sich gehen. Da der bereits vorhandene Ueberbau zu schwach war, um neben den Betriebslasten auch noch die ständige Last der neuen Ueberbauten zeitweise aufzunehmen, wurde Freimontage gewählt. Die bei einem einfachen Balkenträger bei diesem Verfahren unentbehrlichen Rückverankerungen wurden erzielt durch Verwendung des zur Verstärkung des 76 m weit gespannten Nebenüberbaues bestimmten neuen Hauptträgers, sowie der Hauptträger einer neuen 77 m weit gespannten Fachwerkbrücke der Bahngesellschaft. Entsprechend dem Spannungswechsel bei der Verwendung als Ankerarme wurden diese Hauptträger in umgekehrter Anordnung eingebaut, d. h. mit oberliegendem Zuggurt aus Augenstäben. Die Kragarm-Enden wurden durch Schienenballast gegen negative Auflagerkräfte gesichert, der Ballastquerträger selber durch vier hydraulische Winden gehoben, um den Montageschluss genau zu bewirken.

Der Ueberbau der linksseitigen Nebenöffnung, ein fachwerkförmiger Halbparabelträger mit oberliegender Fahrbahn und 76 m Spannweite, wurde durch Einbau des bereits erwähnten neuen mittleren Hauptträgers, von der gleichen Tragfähigkeit wie die beiden bestehenden zusammen, verstärkt. Dessen Einbau erfolgte von festen Gerüsten aus, und zwar 2,4 m tiefer als die vorhandenen Hauptträger, um die obere Gurtung des neuen Hauptträgers unter den alten Querträgern durchziehen zu können.

Die Verstärkungsarbeiten erforderten 1810 t Neumaterial, die Rüstungen 440 t, wovon 228 t als Tragkonstruktion wieder Verwendung fanden. Die Gesamtkosten der Brückenverstärkung betragen 400 000 Dollars.

Die elektrischen Zahnradlokomotiven in ihrem mechanischen Aufbau. Unter diesem Titel veröffentlicht die Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur in ihren „Technischen Blättern“ (Nr. 3, 1926) einen zusammenfassenden Artikel von Ingenieur Siegfried Abt, in dem die bei Zahnradbahnen zur Anwendung gekommenen verschiedenen Typen elektrischer Zahnrad-Lokomotiven und -Motorwagen, unter Beigabe zahlreicher Abbildungen und Typenskizzen, kurz gestreift werden. Die Serie der gegen 700 in Winterthur erstellten Lokomotiven mit elektrischem Antrieb schliesst ab mit den achtachsigen Maschinen für die Chilenische Transandino-Bahn, die mit 85 t Dienstgewicht die schwersten bis anhin gebauten elektrischen Adhäsions- und Zahnradlokomotiven der Welt darstellen. Wir behalten uns vor, auf diese Gross-Zahnradlokomotiven, die eine ganz neue Bauart zeigen, zurückzukommen. Von den für gemischten Betrieb gelieferten Motorwagen-Drehgestellen sind als schwerste bisher von der Lokomotivfabrik Winterthur gebaute die der beiden 400 PS-Traktoren für den Materialtransport des Barberine-Kraftwerkes auf der Martigny-Châtellard-Bahn zu erwähnen. In einem besondern Abschnitt werden die mechanischen Einzelheiten, wie Bremsen, Rutschkupplungen und andere besondere Sicherheitsvorrichtungen kurz beschrieben. Eine Uebersicht der Längenprofile der elektrischen Zahnradbahnen, für die die Firma Lokomotiven oder Triebwagen geliefert hat, vervollständigt das sehr hübsch ausgestattete Heft, das ein beredtes Zeugnis von der Leistungsfähigkeit dieser unserer schweizerischen Spezial-Industrie ablegt.

Association française pour l'Avancement des Sciences. Vom 26. Juli bis 4. August hält dieser im Jahre 1872 gegründete Verband in Lyon seinen 50. Kongress ab, der ausser zwei Hauptversammlungen 23 Sektionssitzungen und zahlreiche Exkursionen umfasst. In Verbindung mit diesem Jubiläums-Kongress findet im Mustermesse-Gebäude eine umfangreiche, in 14 Gruppen gegliederte Ausstellung von wissenschaftlichem und technischem Material statt, das den Bedürfnissen und der Förderung von Wissenschaft und Industrie dient.

Schweizerische Bundesbahnen. Der Bundesrat hat dem aus Gesundheitsrücksichten eingereichten Rücktrittsgesuch von Herrn Joseph Zingg, Präsident der Generaldirektion der S. B. B., unter Verdankung der geleisteten Dienste, auf den 1. Oktober 1926 entsprochen.

Von der Basler „Schiffflände“ zum Rheinhafen der Gross-Schiffahrt. Zu diesem in Nr. 1 erschienenen Artikel ist zu berichten, dass die auf Seite 4 erwähnten und abgebildeten Benzin-Kähne nicht der Lumina A.-G., sondern der Rheinschiffahrts A.-G. gehören.