Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 1

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.12.2025

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

Durch Zugstangen und doppelarmige Hebel sind diese mit den unter der Traverse liegenden Federn derart verbunden, dass bei eintretendem Bruch die niederschnellenden Federn eine Drehung der Excenter herbeiführen, deren vordere Bahn einen so grossen Druck auf die eisernen Führungen ausübt, dass der Fahrstuhl festgeklemmt wird. Um einseitigen Druck zu vermeiden, liegt dem Excenter je ein starres Widerlager auf der anderen Seite der Führungsschienen gegenüber. Bei dieser Vorrichtung *hängt* die Last also nicht an der Fangvorrichtung sondern *ruht auf derselben*. Der Fahrstuhl hat eine Bodenfläche von 1,7 *m* × 3,4 *m* und eine Höhe von 2,2 *m*. An jeder Schachttüre befindet sich ein Zeigerkasten, der die jeweilige Stellung des Fahrstuhles angiebt.

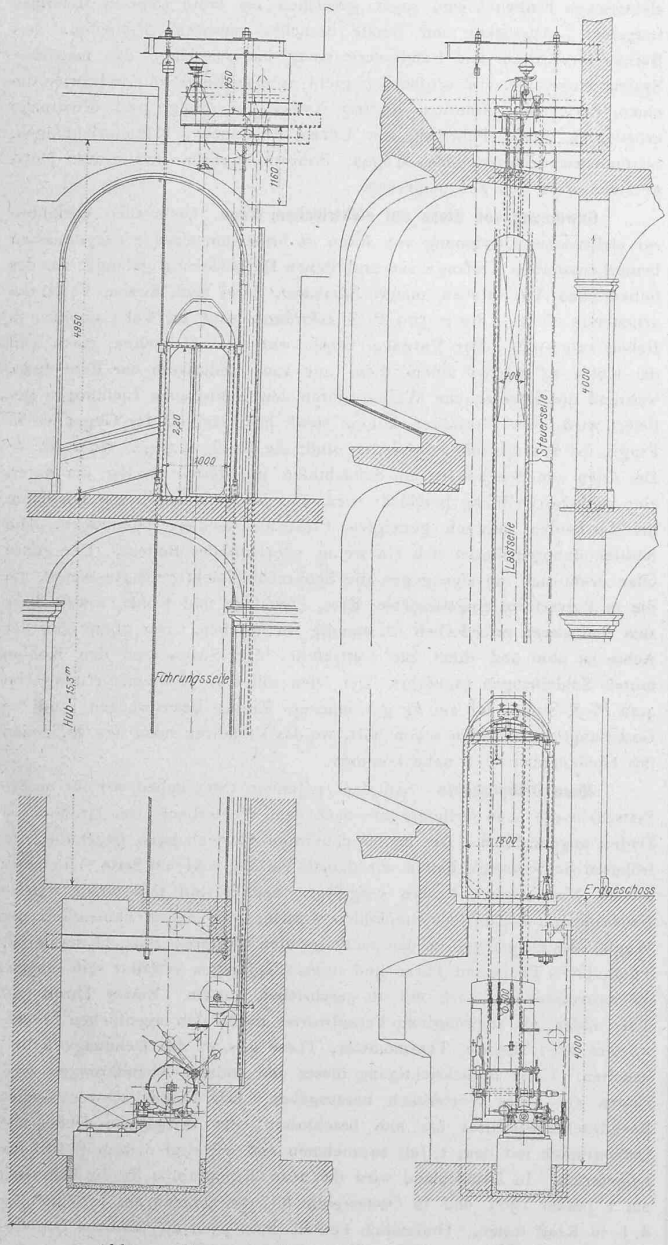

Abb. 4. Personenaufzug im Justizpalast zu München.
Erbaut von der *Nordhäuser Maschinenfabrik Schmidt, Kranz & Cie.*
Masstab 1 : 100.

Aus der gleichen Fabrik stammen im Justizpalast in München zwei Personenaufzüge (Abb. 4 und 5), die dadurch besonders interessant sind, dass Drahtseilführungen verwendet werden mussten, da wegen der Architektur des Treppenhauses feste Führungen nicht angebracht werden durften. Diese Seilführungen, die durch die Firma Felten & Guillaume hergestellt sind, haben sich bei einer täglichen Fahrtleistung von durchschnittlich 140 Fahrten bisher sehr gut bewährt. Bei diesen Anlagen ist der 3 *P. S.*-Motor mit der Aufzugsmaschine im Kellerraume untergebracht. Mittels Schneckengetriebes setzt der Motor die Trommel in Bewegung. Die Tragkraft des Aufzuges beträgt 225 *kg*, die Hubhöhe 15,3 *m*, die Bodenfläche des Fahrstuhles 1,0 × 1,3 *m*. An der Fangvorrichtung ist entsprechend der Anwendung von Seilführungen eine Abänderung vorgenommen; auch fallen hier infolge der Verwendung zweier Tragseile die oben erwähnten Federn fort und wird die gleiche Wirkung durch eine Hebelanordnung erzielt. Der Fahrstuhl ist ebenfalls mit einem Notfangboden ausgerüstet, den die Fangvorrichtung sofort einrückt, wenn der Fahrstuhl auf das geringste Hindernis stösst.

Abb. 6 (S. 7) zeigt eine von der *Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Aktiengesellschaft* gebaute Winde von 2500 *kg* Tragkraft. Der von der *E.-A.-G. vorm. Schuckert & Co.* gebaute 12-pferdige Nebenschlussmotor macht 840 Umdrehungen in der Minute und ist durch eine elastische Kupplung direkt mit der in Oel laufenden, in ein Rad aus Phosphorbronze eingreifenden Schnecke verbunden. Mittels Räderübersetzung arbeitet das auf einer Vorgelegewelle sitzende Schneckenrad auf die Trommel, die mit eingedrehten Nuten für je ein Last- und ein Gegengewichtsseil versehen ist. Ein zweites Gegengewichtsseil ist direkt an der Fahrbühne aufgehängt. An der Trommelachse ist eine Hubeinstellvorrichtung zur Begrenzung der höchsten und tiefsten Stellung angebracht. Die Steuerung erfolgt durch ein Steuerseil, das mittels Leitrollen und Kettenrädern sowohl mit dem Anlasser als auch mit der mechanischen Bremse in zwangsläufiger Verbindung steht. Das Abstellen kann selbstthätig von der Fahrbühne aus dadurch erfolgen, dass eine in letzterer angebrachte Schiebevorrichtung auf das gewünschte Stockwerk eingestellt wird, wodurch das Steuerseil in diesem Stockwerk gefasst und mitgenommen wird. Da dieser Fahrstuhl gleichzeitig für Personenbeförderung bestimmt ist, so sind Türverschlüsse und eine Keilfangvorrichtung an der Bühne selbst angebracht. Letztere löst beim Fall einen Ausschalter, welcher den Strom unterbricht, aus. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Ueber die Entwickelung der Ingenieurvereine in England, Deutschland und Frankreich hat Ingenieur Alby, zum Teil auf Grund eigens unternommener Studienreisen, in der Société d'encouragement pour l'industrie nationale zu Paris einen ausführlichen Bericht erstattet, dem wir nach dem Bulletin genannter Gesellschaft hinsichtlich der englischen Vereine folgende Darstellung entnehmen. Die englischen Ingenieurvereine sind älter als jene in andern Ländern, da sich in England die Industrie früher als anderswo entwickelt hat und damit auch das Bedürfnis der Ingenieure, sich zusammen zu schliessen, früher aufgetreten ist. Alby nennt in erster Linie die folgenden Vereine: Institution of Civil Engineers, Institution of Mechanical Engineers, Institution of Electrical Engineers, Iron and Steel Institute, Institution of Naval Architects und Society of Chemical Industry, welche sechs Vereine in England als die hervorragendsten angesehen werden. Sie allein sind dazu berufen, Mitglieder zur Vertretung der industriellen Interessen in den Vorstand des physikalischen Landeslaboratoriums zu entsenden, das unter der Leitung der Royal Society steht. Der Hauptzweck der englischen Ingenieurvereine besteht darin, die Mitglieder über neue Erscheinungen der Technik auf dem laufenden zu halten. Diesem Zwecke dienen ausser den Veröffentlichungen Wanderversammlungen und Reisen der Vereinsmitglieder nach dem Auslande. Die Mitgliedbeiträge sind hoch, und der Haushalt der Vereine wird fast ausschliesslich durch die Beiträge bestritten. Nur die jüngsten Vereine: Die Institution of Electrical Engineers und die Society of Chemical Industry, ziehen einige Einkünfte aus ihren Veröffentlichungen. In zweiter Linie verwenden die englischen Vereine ihre Mittel für Bibliotheken und Vereinshäuser und in dritter Linie für Unterstützungen. Bis jetzt sind nur zwei Vereine: die Institution of Civil Engineers und die Institution of Mechanical Engineers, im Besitze so grosser Geldmittel, dass sie sich in London ein eigenes Geschäftshaus erbauen konnten. Die Institution of Electrical Engineers geht zur Zeit mit dem Plane um, ein gleiches zu tun. Zwei Vereine haben eine Unterstützungskasse gegründet; von diesen aber kommt nur die der Institution of Civil Engineers in Betracht.

Die englischen Vereine beschränken sich ausschliesslich auf technische Angelegenheiten. Sie haben darauf verzichtet, sich mit Arbeiterfragen oder rein wirtschaftlichen Dingen zu beschäftigen. Ihr Nachrichtendienst ist naturgemäss ein wenig langsam, weil alle Veröffentlichungen der Durchsicht eines Vereinsrates unterworfen sind, sodass in England noch ein weites Feld für die Entwickelung der freien Fachpresse geblieben ist. Eigenartig ist die Fürsorge der englischen Vereine für das technische Unterrichtswesen. Drei Vereine mit dem Sitze in London haben besondere Unterrichtsklassen geschaffen, um jungen Leuten die Möglichkeit zu technischen Studien zu gewähren. Hierzu ist zu bemerken, dass der Staat in England bisher für technische Hochschulen fast gar nichts getan hat, und dass die Zugehörigkeit zum Ingenieurstande von der Mitgliedschaft eines Ingenieurvereines abhängig ist. Am strengsten in der Auswahl ihrer Mitglieder ist die Institution of Civil Engineers, welche die Zulassung seit dem Jahre 1898 im allgemeinen von einer Prüfung abhängig macht, obwohl daneben noch die Bestimmung besteht, dass der Kandidat die Aufnahme durch Einreichen eines vom Vereinsrate gutzuheissenden Vortrages oder einer Abhandlung oder schliesslich auch durch hervorragende technische Leistungen erlangen kann.

Internationaler Schiffahrts-Kongress zu Düsseldorf. Der vom 29. Juni bis 5. Juli d. J. in Düsseldorf tagende IX. internationale Schiffahrtskongress[1]) wurde am Sonntag Abend durch eine solenne Empfangs- und Begrüssungs-Feierlichkeit in dem gastlichen, grossen Garten der städtischen Tonhalle eingeleitet. Die feierliche und formelle Eröffnung des Kongresses vollzog der stattliche Kronprinz des deutschen Reiches beim Beginn der 1. Plenarsitzung im Kaisersaale der Tonhalle am 30. Juni, der frisch auf die an 2500 Köpfe zählenden Kongress-Mitglieder und nicht minder erfreut auf den die Galerien zierenden, auserlesenen Damenflor von Düsseldorf blickte. Seiner kurz gefassten aber gediegenen Ansprache war eine längere Rede über die Bedeutung der Schiffahrts-Kongresse seitens des Ministerialdirektors Schulz und eine solche von dem bedeutendsten aller deutschen Wasserbauer, Oberbaudirektor Dr. Ing. Franzius aus Bremen vorausgegangen. Weitere Reden einer Anzahl hochangesehener Vertreter verschiedener auswärtiger Regierungen schlossen sich an. Aus allen Reden ging das lebhafte Interesse hervor, das alle civilisierten Länder einer intensiveren Entwickelung der Binnenschiffahrt entgegenbringen und die bestimmte Erwartung, dass auch Deutschland durch die in naher Zukunft erwartete Annahme der allg. Kanalvorlage sich im Ausbau eines vollständigen Netzes von Kanälen und kanalisierten Flüssen ebenbürtig an die Seite seiner Nachbarstaaten werde stellen können, wofür das warme Eintreten des kaiserlichen Hauses und des Ministeriums, sowie der zahlreich versammelten Koryphäen des gesamten Ingenieurberufes wohl zu sprechen schien.

Montag nachmittags erfolgte die Besichtigung des Düsseldorfer Hafens und der Hauptobjekte in der Industrie- und Gewerbeausstellung. Dienstag den 1. Juli begannen vormittags die Sitzungen der Abteilungen: 1. für Binnenschiffahrt; 2. für Seeschiffahrt, während am Nachmittag gruppenweise Ausflüge nach Elberfeld, Barmen und nach dem Rheinhafen von Duisburg und dem grössten aller europäischen Binnenhäfen dem von Ruhrort unternommen wurden. Der Mittwoch war den Abteilungssitzungen gewidmet, an denen wichtige, namentlich technische Fragen zur Sprache kamen.

Neben den Kongress-Verhandlungen bietet wohl das grösste Interesse eine äusserst reichlich mit Modellen und sorgfältig ausgeführten Plänen beschickte Ausstellung von wasserbaulichen, namentlich die Binnenschiffahrt betreffenden Anlagen, wie bewegliche Wehre, Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken u. s. w. allerneuester Konstruktion.

Am Donnerstag folgt ein Ausflug ins Siebengebirge; am Freitag wird die Plenar-Schlussitzung abgehalten, an die sich ein von der Stadt Düsseldorf gegebenes Bankett anschliesst. Für Samstag und die folgenden Tage sind Exkursionen nach den Krupp'schen Werken in Essen, an die Müngstener Brücke und solche zum Besuch des Dortmund-Ems Kanals, des Kaiser-Wilhelm Kanals, sowie der Hafen-Anlagen in Bremerhafen, Hamburg und Bremen vorgesehen.

Wie schon erwähnt ist der Kongress sehr gut besucht und die Gegenwart einer stattlichen Zahl auf dem Gebiete des Wasserbaues und der Binnenschiffahrt als Autoritäten ersten Ranges anerkannter Persönlichkeiten bürgt für einen vollen Erfolg der Verhandlungen zu Nutz und Frommen der gedeihlichen Entwickelung der Binnenschiffahrt in Europa. *H.....d*

Das metrische System in den Vereinigten Staaten. Im Gegensatz zu den Bestrebungen das metrische System auch in den Vereinigten Staaten einzubürgern, hat neuerdings ein Verein, der gerade berufen wäre die Einführung des metrischen Mases zu befürworten, die American Society of Mechanical Engineers, sich dagegen ausgesprochen, da seiner Ansicht nach das metrische System Handel und Industrie stören und hindern und erhebliche Anforderungen an Zeit und Geld stellen würde! In erfreulichem Gegensatz dazu stehen Aeusserungen von etwa 30 der hervorragendsten amerikanischen Werkzeugmaschinenfabriken, welche zufolge ihrer Aeusserungen auf ein Rundschreiben des Direktors des staatlichen Mas- und Gewichtsamtes, weit entfernt irgend einen Einspruch zu erheben, von der Durchführbarkeit des metrischen Massystems für Nordamerika überzeugt sind. Eigenartig ist übrigens, wie sich nach einer Mitteilung in der Zeitschr. d. Vereins d. Ing. das metrische System schon allenthalben in den Vereinigten Staaten Eingang verschafft hat: Bei der Post werden ausländische Postsachen nach Grammen gewogen. Das 5 Cent-Stück wiegt 5 *g*, was im Gesetz in 77,16 Grains Troy-Gewicht umschrieben ist. Die elektrischen Einheiten sind sogar gesetzlich im Jahre 1894 in Metermas festgelegt. Apotheker und Aerzte brauchen metrische Einheiten. Das Bureau für Küsten- und Landesvermessung hat seit lange das metrische System eingeführt, und schliesslich giebt es eine Reihe von Industrien die einem Bericht der American Railway Association zufolge nach Metermass arbeiten, z. B. die Fabriken von Uhren, Injektoren, Kühleinrichtungen, Schraubenschneidmaschinen, Wagen, Bohrern, Lehren und andern Messgeräten, sowie von Zeichengeräten.

Gewinnung von Eisen auf elektrischem Wege. Unter allen Verfahren zur elektrischen Gewinnung von Eisen ist bisher nur eines in einigermassen bemerkenswertem Umfange zur praktischen Durchführung gelangt: das des italienischen Artilleriehauptmanns *Stassano*. Drei nach diesem Verfahren arbeitende Oefen, die je 500 *P. S.* erfordern, sind im Val Camonica in Italien aufgestellt. Der Vorgang beruht auf dem Gedanken, einen Teil der Kohle zu sparen, indem diese nur zum Reduzieren der Erze dient, während die erforderliche Wärme durch den elektrischen Lichtbogen geliefert wird. Das Verfahren kommt somit hauptsächlich für Gegenden in Frage, wo Wasserkräfte vorhanden sind, die Kohle dagegen teuer ist. — Der Ofen von Stassano ist ein Schachtofen mit festem Boden, der durch eine seitliche Oeffnung beschickt wird, und in den ebenfalls von den Seiten her die beiden schwach geneigten Elektroden-Kohlen hineinragen. Die Abstichöffnung befindet sich ein wenig oberhalb des Bodens. Der ganze Ofen dreht sich um eine gegen die Senkrechte leicht geneigte Achse, um die in Pulverform eingebrachten Erze, Zuschläge und Kohle, soweit diese zum Reduzieren erforderlich ist, ständig zu mischen. Der obere Teil der Achse ist hohl und dient zur Luftzufuhr. Der Strom wird den Kohlen mittels Schleifringen zugeführt. Der Ofen soll eine Maschinenleistung von 4,22 *P. S.*-Stunde für ein *kg* gewonnenen Eisens beanspruchen, und die Gestehungskosten sollen schon jetzt, wo das Verfahren noch neu ist, denen des Hochofenbetriebes nahe kommen.

Neue Orthographie. Seit dem 1. Januar 1893 haben wir für unsere Zeitschrift die neue Orthographie nach dem Wörterbuch von Dr. Konrad Duden angenommen. Die hauptsächlichsten Abweichungen gegenüber der früheren Schreibweise hatten wir damals (in Bd. XXI auf Seite 7) in einer kurzen Notiz unsern Lesern vorgelegt. Seither sind nun einige weitere Neuerungen zur Annahme empfohlen worden, von denen namentlich der Wegfall des Dehnungs-h in den nachfolgenden Wörtern: Thal, Thaler, That, Thon, Thor, Thüre und Thran und ihren Ableitungen erwähnt sein mögen, die ausnahmsweise noch mit th geschrieben wurden. Einzig Thron und Thee sollen, als ursprüngliche Fremdwörter neben den eigentlichen Fremdwörtern wie: Theorie, Thermometer, These u. s. w. das Dehnungs-h beibehalten. Unter Berücksichtigung dieser und anderer Abänderungen wird Duden ein neues Wörterbuch herausgeben. Der Verein schweizerischer Buchdruckerei-Besitzer hat nun beschlossen, die verbesserte Dudensche Orthographie mit dem 1. Juli anzunehmen und wir sind diesem Beschlusse beigetreten. In Deutschland wird die neue Orthographie für die Behörden am 1. Januar 1903 und in Oesterreich für die Schulen am 1. September d. J. in Kraft treten. Hoffentlich kommt dann auch die amtliche Schreibweise von Cöln, Colmar u. s. w. in Wegfall.

Die 15. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine findet dieses Jahr vom 31. August bis 3. September zu Augsburg statt. Das Programm ist besonders reich an interessanten Vorträgen. Es werden sprechen: Der städtische Oberbaurat *Fr. Steinhäuser* über Augsburgs bauliche Entwickelung, der kgl. Bauamtmann *Adalb. Stengler* über Wildbach-Verbauungen im bayerischen Hochgebirge, Baurat *J. Stübben* über die Stellung der Techniker zur Frage der Beschaffung billiger Wohnungen, Prof. *Fried. v. Thiersch* über Augsburger Fassadenmalerei, der a. Münsterbaumeister *L. Arntz* über die Frage: «Was schulden wir dem Strassburger Münster, dem überlieferten Meisterwerke deutscher Baukunst?» Für Mittwoch, 3. September, ist ein Ausflug nach

[1]) Der letzte Schiffahrts-Kongress fand 1900 gelegentlich der Weltausstellung zu Paris statt.

Füssen und Hohenschwangau zur Besichtigung des königl. Schlosses Neuschwanstein in Aussicht genommen.

Am Sonnabend vor der Wanderversammlung tagt die Abgeordnetenversammlung des Verbandes deren Tagesordnung eine Reihe für den Architekten- und Ingenieurstand sehr wichtiger Fragen aufweist.

Ein Kongress der internat. Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz ist für den 16. bis 19. September d. J. nach Turin einberufen. Auf der Tagesordnung stehen Fragen betreffend Bekämpfung falscher Herkunftsbezeichnungen, sowie über die internationalen Beziehungen auf dem Gebiete der Erfindungspatente und die Berichterstattung der Landessekretäre über die Lage des gewerblichen Rechtsschutzes in den einzelnen Ländern. Im Hinblick auf die am Kongressorte stattfindende Ausstellung ist von besonderm Interesse der gleichfalls auf die Tagesordnung gesetzte: «*Schutz der dekorativen Kunst*». Dieser Punkt soll behandelt werden durch Darstellung der Rechtslage in den einzelnen Ländern, sowie durch Prüfung der Frage, wie der Schutz von Werken der dekorativen Künste in solchen Ländern sich gestaltet, deren Gesetzgebungen sie einerseits als Werke der bildenden Künste, andererseits als gewerbliche Muster schützen.

Die Teilnahme am Kongress ist beim Generalsekretär Dr. *Albert Osterrieth*, Berlin W, Wilhelmstrasse 57/58 anzumelden.

Schweizerische Bundesbahnen. Zum Obermaschineningenieur des Kreises III ist Ingenieur *G. H. Haueter* von Trachselwald (Bern) bisher Maschinenmeister der schweiz. N. O. B. ernannt worden. — Im Kreise IV sind gewählt: als Oberingenieur *Ernst Münster* von Chur, als Obermaschineningenieur *Eugen Kunkler* von St. Gallen, als Werkstättenvorstände: in Rorschach Ingenieur *Otto Tschanz* von Sigriswil (Bern) und in Chur Ingenieur *Fritz Beringer* von Oftringen (Aargau), die sämtlich bisher in entsprechenden Stellungen bei den V. S. B. thätig waren.

Eidg. Polytechnikum. Der III. Jahreskurs der Bauingenieur-Schule des eidg. Polytechnikums hat in der zweiten Hälfte Juni unter Leitung der Herren Professoren E. Gerlich und K. E. Hilgard zwei Exkursionen unternommen. Laut dem vorliegenden, sehr vollständigen Programm galt die erste zweitägige Reise den Arbeiten der Rheinkorrektion, der zweite Ausflug, für den fünf Tage vorgesehen waren, dem Besuche der Arbeiten an den neuen Linien der Rhätischen Bahn, den Verbauungsarbeiten im Domleschg und an der Nolla sowie der Wasserkraftanlage am Rhein oberhalb Thusis.

Neubau der mittleren Rheinbrücke zu Basel. Der in unserer letzten Nummer mitgeteilte Antrag des Regierungsrates betreffend den Neubau der mittleren Rheinbrücke wurde vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt in seiner Sitzung vom 3. d. M. mit *allen* gegen *eine* Stimme (Dr. K. Stehlin) zum Beschluss erhoben.

Der Verein schweizerischer Maschinen-Industrieller hält seine diesjährige Generalversammlung am 19. Juli in Rüti (Zürich) ab.

Konkurrenzen.

Schulhaus in Oerlikon. (Bd. XXXIX S. 96.) Zu diesem Wettbewerb sind 86 Entwürfe eingegangen. Der Tag für den Zusammentritt des Preisgerichtes ist noch nicht festgestellt worden.

Rathaus in Cassel. (Bd. XXXVIII S. 129) Es sind 114 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht wird am 14. Juli zusammentreten.

Preisausschreiben.

Schutzvorrichtung für elektrischen Strassenbahnbetrieb (Bd. XXXIX S. 279). Zu diesem Preisausschreiben werden folgende näheren Programmpunkte bekannt: Die Schutzvorrichtungen müssen unabhängig vom Fahrpersonal wirken und ohne Rücksicht auf die Befestigung und den Zustand der Strassenoberfläche. Zur Erzielung eines langen Bremsweges ist der Raum unter den Plattformen tunlichst frei zu lassen. Durch die Schutzvorrichtungen dürfen die Fahrgäste sowie der übrige Verkehr nicht gefährdet werden und darf das gute Aussehen der Wagen nicht leiden. Die Bauart ist dem rollenden Material der Dresdener Strassenbahn anzupassen. Wird als Antriebkraft für etwaige Bewegungen elektrischer Strom verwendet, so ist nur der zum Betriebe der Strassenbahn verwendete Gleichstrom von 500 Volt zulässig. Verlangt werden eine Beschreibung, eine Zeichnung im Masstabe 1 : 10 und ein Modell nicht kleiner als 1 : 5 u. s. w.

Das Preisgericht besteht aus den Mitgliedern des Rates zu Dresden, aus Leitern und Technikern verschiedener Strassenbahngesellschaften und dem städtischen Strassenbahntechniker. Die vom Preisgerichte ausgesuchten Modelle sind vom Erfinder betriebsfähig zu liefern und auf Kosten der Strassenbahnen zu Versuchszwecken einzubauen. Nach sechsmonatlichem Probebetrieb erfolgt die Preiserteilung. Die mit dem Preis bedachten Schutzvorrichtungen bleiben Eigentum des Erfinders, doch haben die Dresdener Strassenbahnen das Vorrecht sie gegen eine Lizenzgebühr bis zu 20 M. für einen Motorwagen und bis zu 10 M. für einen Anhängewagen auf ihren Linien einzuführen.

Literatur.

Baukunde des Architekten. Unter Mitwirkung von Fachmännern der verschiedenen Einzelgebiete bearbeitet von den Herausgebern der Deutschen Bauzeitung und des Deutschen Baukalenders. II. Band. *Gebäudekunde.* Fünfter Teil. Mit 810 Abbildungen im Text und XXII Doppeltafeln. Zweite vollständig neu bearbeitete Auflage. Berlin 1902. Verlag: Deutsche Bauzeitung G. m. b. H.

In diesem fünften Teil der «Gebäudekunde» sind auf 48 Seiten die Künstler-Werkstätten durch R. Goldschmidt und namentlich auch das photographischet Aelier durch Joh. Goedike neu bearbeitet. 143 Seiten und zwei Tafeln sind den kaufmännischen Geschäftshäusern gewidmet (R. Goldschmidt), an welches Kapitel sich das interessanteste des Buches, jenes über die Gasthäuser schliesst, die W. Böckmann auf 105 Seiten und 6 Tafeln behandelt. Es wäre wohl manchem Leser erwünscht gewesen, wenn diesem Abschnitt, der so mannigfaltige Gebiete umfasst, auf Kosten des letzten Kapitels «Ausstellungsbauten» von K. Hoffacker, mehr Raum hätte gewährt werden können. Letzteres beschlägt einen Zweig der künstlerischen Thätigkeit des Baukundigen, der in besonders eindringlicher Weise von Fall zu Fall in der Fachpresse, illustrierten Zeitschriften u. a. m. zur Kenntnis der Zeitgenossen gebracht zu werden pflegt und sich auch auf Grundlagen aufbaut, die jeweilen wieder verschieden sind. Aus den Beispielen dagegen, die in dem Buche über zu täglicher Benützung und zum Verkehr bestimmte Gebäude so sorgfältig zusammengetragen wurden, kommt der Fachmann weit eher in den Fall, sich den Rat zu holen, den er in der «Baukunde des Architekten» gerne sucht. — Die neue Auflage zeichnet sich gegen die erste durch grösseren Umfang des Stoffes und namentlich durch weitergehende bildliche Darstellung aus, für welche Bereicherung die Leser den Herausgebern Dank wissen werden.

Entwurfskizzen von Prof. *B. Kossmann* in Karlsruhe. 18 Tafeln in Mappe. Leipzig 1902. Verlag von Seemann & Cie. Preis 12 M.

Der als Mitarbeiter an dem vom Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine herausgegebenen Bande: «Das Bauernhaus im Deutschen Reiche» bekannte Verfasser will mit seinen «Entwurfskizzen» keine Projekte bieten, ihn leitete vielmehr das Bestreben, die charakteristischen Formen des Bauernhauses früherer Zeit, wie sie z. B. der Schwarzwald aufweist, für die Neuschöpfung ländlicher Bauten wieder lebendig zu machen. Seine Blätter zeigen, dass sich durch verständnis- und liebevolle Weiterentwickelung auch von diesen Formen zu unserem heutigen Empfinden eine Brücke schlagen lässt. «Was du ererbt von deinen Vätern hast, *erwirb es*, um es zu besitzen», stellt er als Motto an die Spitze der seinen Skizzen beigegebenen Erläuterung. Die Sammlung verdient wegen ihres reichen Inhaltes (18 Tafeln, davon 14 in Lichtdruck) die Beachtung weitester Kreise.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Statische Berechnung der Träger und Stützen aus Beton mit Eiseneinlagen im stabilen Spannungszustande. Zum Gebrauch für Bau- und Polizeibehörden, ausführende Architekten und Ingenieure sowie zum Selbststudium bearbeitet von den Ingenieuren Dr. *H. Walter* und *P. Weiske*, Oberlehrer an der kgl. Baugewerkschule zu Cassel. Mit 20 Textzeichnungen. Im Selbstverlage der Verfasser. Zu beziehen durch die Ferd. Kessler'sche Buchhandlung in Cassel.

Die Ergebnisse der Vorkonkurrenz zu dem Baue des Kaiser Franz Joseph-Museums der Stadt Wien. Von *Camillo Sitte.* Mit 30 Textfiguren und 4 Tafeln. Wien 1902. Verlag von R. v. Waldheim.

Korrespondenz.

Tit. Redaktion der Schweiz. Bauzeitung!

Durch die Tagesblätter geht folgende Notiz:

«**Schlachtendenkmal Vögelinsegg.** Die Erstellung des Schlachtendenkmals auf Vögelinsegg bei Speicher (Appenzeller Freiheitskampf) wurde dem Bildhauer Otto Steiger in Herisau übertragen. Das Denkmal wird eine in Marmor ausgeführte Kriegerfigur auf entsprechendem Postament sein.»

Es ist erfreulich, dass auch bei uns das Bestreben wieder erwacht ist, durch Denkmäler die Erinnerung an grosse Zeiten und Ereignisse oder