

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 41/42 (1903)  
**Heft:** 14

## Wettbewerbe

## 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:** 21.01.2026

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

Nach Eng. News hat die Bethlehem Steel Co. in South Bethlehem (Pa) für die Versendung ihrer grossen Gusstahlstücke einen Wagen erbaut, der die oben erwähnten noch bei weitem übertrifft. Er ist nach Art der Kruppschen Kanonenwagen konstruiert, mit einer mittleren Blechträgerbrücke, die in 19,5 m Stützweite auf zwei je achtachsigen Drehgestellen ruht. Die Gesamtlänge des Wagens einschliesslich der Kupplungen ist 31,66 m. Sein Eigengewicht beträgt 89,1 t, seine Tragfähigkeit 136,1 t. Bei voller Belastung würde also auf jede der 16 Achsen eine Last von rund 14 t entfallen.

**Untersuchungen über Betoneisenkonstruktionen.** Die am 26. September in Basel tagende Generalversammlung des Schweizerischen Städteverbandes hat beschlossen, die von ihrer Kommission, gemeinsam mit dem schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein und dem Verein schweizerischer Zementfabrikanten vorzunehmenden Untersuchungen über Bauweisen in armiertem Beton, vom 1. Januar 1904 an auf die Dauer von drei Jahren, mit jährlich 2500 Fr. bis 3000 Fr. zu unterstützen. Sie beauftragte ihren Vorstand, dahin zu wirken, dass der Rest der auf jährlich 8000 Fr. geschätzten Kosten vom Bund und von den Kantonen aufgebracht werde. Wir behalten uns vor, in unserer nächsten Nummer das Wesentliche aus dem Referate, das Herr Regierungsrat H. Reese in Basel über diesen Gegenstand gehalten hat, mitzuteilen.

**Turbinen-Schnelldampfer.** Die Einführung von Dampfturbinen zum Betriebe von Schiffen macht immer weitere Fortschritte. So hat die Midland Railway Company nach der Zeitschrift des V. d. J. für den Verkehr zwischen England und Irland kürzlich vier neue Schnelldampfer bestellt, von denen zwei Dampfturbinen erhalten werden. Die neuen Turbinendampfer, deren Geschwindigkeit 20 Knoten betragen soll, werden bei Wm. Denny & Brothers in Dumbarton, und bei Vickers Sons & Maxim in Barrow-in-Furness gebaut, sind 100 m lang, 13 m breit und haben bei 5 m Tiefgang 1900 t Wasserverdrängung. Die Turbinen arbeiten auf drei Wellen, auf denen je eine Schraube sitzt.

**Montreux-Berner-Oberland-Bahn.** Die Strecke Les Avants-Montbovon der Montreux-Berner-Oberland-Bahn ist am 30. September feierlich eröffnet und am 1. Oktober dem Betriebe übergeben worden. In Montbovon schliesst sich an die M. B. O. die elektrische Bahn der Gruyère an, die seit drei Monaten befahren wird und zur Zeit bis Tour de Trême fertig ist. Der Anschluss der letztern in Bulle wird durch die Schwierigkeiten verzögert, welche die dortige Bahnhofsanlage bereitet.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat der Schweiz. Bundesbahnen hat in seiner Sitzung vom 29. September das Kreditbegehren der Generaldirektion für den Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Oberwinterthur-Romanshorn in der Höhe von 5800000 Fr. gutgeheissen. Zugleich bewilligte er einen Betrag von 955000 Fr. zur Vergrösserung der Station Laufen nach dem von der Generaldirektion vorgelegten Projekte.

**Eine Konferenz schweizerischer beamteter Kulturingenieure.** An der Konferenz schweizerischer beamteter Kulturingenieure in Frauenfeld vom 19. und 20. September<sup>1)</sup> war, wie uns nachträglich mitgeteilt wird, auch der Kanton Graubünden durch den kantonalen Kulturingenieur, Herrn Th. Luchsinger, vertreten.

**Albulabahn.** In unserer in Nr. 13, Seite 161 gebrachten Notiz über die Erbauung eines Tunnels an der durch Bergutschungen gefährdeten Stelle unterhalb Bergün ist infolge eines Versehens die Länge des Tunnels mit 33 m statt mit 330 m angegeben worden.

## Konkurrenzen.

**Eiserne Brücke über die Arve in Genf.** Zur Erlangung von Entwürfen für eine über die Arve zu erbauende, neue eiserne Brücke hat die Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Genf einen auf schweizerische oder in der Schweiz niedergelassene Brückenbauer beschränkten Wettbewerb ausgeschrieben. Die Eingabefrist dauert bis zum 30. November 1903. Das Preisgericht ist zusammengesetzt aus den Herren Ingenieur F. Schüle, Professor am eidg. Polytechnikum in Zürich, Ing. A. Dommer, Professor der Universität Lausanne und Architekt H. Juvel in Genf. Demselben sind 4000 Fr. zur Erteilung von 2 bis 3 Preisen an die besten der einlaufenden Entwürfe zur Verfügung gestellt. Die mit Preisen ausgezeichneten Projekte gehen in das Eigentum der Direktion der öffentlichen Arbeiten über, die sich übrigens hinsichtlich der Ausführung der Arbeit durchaus freie Hand vorbehält. Sämtliche eingereichten Entwürfe werden nach Beurteilung durch das Preisgericht während einer Woche öffentlich ausgestellt. Die gesamte lichte Weite der Brücke zwischen den Widerlagern beträgt 78 m, die nutzbare Breite der Brückenbahn 20 m

<sup>1)</sup> Bd. XLII, S. 161.

wovon 13 m auf die Fahrbahn und 2 × 3,5 m auf die beidseitigen Trottoirs entfallen. Die Brückenbahn liegt 6,6 m über dem tiefsten und 2,0 m über dem höchsten Wasserstand der Arve. Ueber alle anderen Vorschriften gibt das Programm Aufschluss, das nebst einem Uebersichtsplan und der Zeichnung des einen, bereits erstellten Widerlagers gegen Einsendung von 5 Fr. (die den am Bewerbe Teilnehmenden zurückgestattet werden) vom Departement des travaux publics in Genf zu beziehen ist. Verlangt werden: Ein Aufriss und Grundriss in 1 : 50, ein Querschnitt in 1 : 20, ein Blatt Details in 1 : 10, ferner eine Beschreibung, die vollständigen Berechnung und ein Kostenvoranschlag.

## Preisausschreiben.

**Künstlerische Affichen für die Schweiz. Bundesbahnen.** Mit Termin bis 15. Dezember 1903 eröffnet die Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen unter den schweizerischen oder in der Schweiz wohnenden Künstlern einen Wettbewerb für die Herstellung von sechs Originalentwürfen zu illustrierten Affichen, welche zur Anbringung in den Bahnhöfen, Dampfbooten und Gasthäusern des Auslandes Verwendung finden sollen. Zur Prämierung der besten Entwürfe sind dem Preisgerichte 6000 Fr. zur Verfügung gestellt. Letzteres besteht aus den HH. W. L. Lehmann, Kunstmaler in München, Charles Giron, Kunstmaler in Vevey, Luigi Rossi, Kunstmaler in Lugano, sowie den HH. Schmid und Dubois, Mitgliedern der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen. — Das Programm kann vom Generalsekretariat der Schweiz. Bundesbahnen in Bern bezogen werden.

## Literatur.

**Der Brückenbau.** II. Band des *Handbuchs der Ingenieurwissenschaften*, herausgegeben von Th. Landsberg. Sechste Abteilung. Eiserne Brückenpfeiler. Ausführung und Unterhaltung der eisernen Brücken. Bearbeitet von G. Mantel und W. Hinrichs. Dritte vermehrte Auflage. Mit 275 Textfiguren, Sachregister und 13 lithographierten Tafeln. 1903. Verlag von Wilhelm Engelmann in Leipzig. — Preis geh. 16 M., geb. 19 M.

Die unter der Leitung von Professor Th. Landsberg herausgegebene dritte Auflage des oben genannten Handbuches schreitet ihrer Vollendung entgegen; durch das Erscheinen eines weiteren Bandes, der eine Bemerkung eiserner Brückenpfeiler von G. Mantel und einer Darstellung der Ausführung von Brücken von W. Hinrichs enthält, reihen sich dem ganzen Werke zwei Kapitel des Brückenbaues in gänzlich neuer Bearbeitung an, die sowohl den entwerfenden und ausführenden Ingenieuren, als den Lehrern und Studierenden des Baufaches als eine willkommene Unterstützung dienen werden. Die Bearbeitung auch nur eines Teiles des Brückenbaues ist eine Arbeit, die hohe Anforderungen an den Verfasser bezüglich seiner wissenschaftlichen und praktischen Kenntnisse stellt; denn er muss in der Lage sein, das weitläufige Material zu sichten, die besten Ausführungsarten hervorzuheben, die verlassenen kritisch zu beleuchten und die Berechnungsmethoden dem heutigen Stande der Bausstatik entsprechend umzuformen und zu vervollständigen. Eine weitere Schwierigkeit entsteht aus der Notwendigkeit die einzelnen Abschnitte der Materie in möglichster Kürze und Vollständigkeit zu besprechen. Ich glaube daher den Gefühl mancher Fachgenossen zu entsprechen, wenn ich unsere Dankbarkeit den Männern ausdrücke, die inmitten einer grossen beruflichen Tätigkeit ihr Wissen und ihre Erfahrung auch in den Dienst der Publizistik stellen und dazu beitragen, das Handbuch der Ingenieurwissenschaften zu einem sicheren Ratgeber zu gestalten.

Die von Ingenieur G. Mantel bearbeitete Abhandlung über eiserne Brückenpfeiler hat für den Leserkreis dieser Zeitschrift ein besonderes Interesse, da sie durch die Mitwirkung eines schweizerischen Ingenieurs an der Redaktion des Handbuches entstanden ist, dessen wissenschaftliche Begabung und dessen jahrelange Fühlung mit der Praxis für eine gediegene Behandlung des ihm zugewiesenen Gebietes bürgen.

Nach einer historischen Einleitung und der Einteilung des Gegenstandes in bekannter Weise in Säulen-, Wand-, Turm- und Gerüstpfiler wird die statische Berechnung in klarer Darstellung zuerst allgemein und sodann für die verschiedenen Pfeilerarten durchgesprochen. Die konstruktive Anordnung in ähnlicher Reihenfolge bildet dem Raume nach den Hauptinhalt der Abhandlung, die mit Angaben über Gewichte, Kostenvergleichung und Literatur abschliesst. Wesentlich neu gegenüber der früheren Bearbeitung von Heinzerling ist die statische Berechnung und die Aufnahme verschiedener sowohl europäischer wie nordamerikanischer Ausführungen aus den letzten Jahren.