

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
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: 29.11.2025

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

fahren des in 130 ‰ Steigung liegenden Geleises samt der 85 mm über Schienenoberkante vorragenden Zahnstange zu ermöglichen, griff man zu der in Abbildung 15 dargestellten Ausbildung der Uebergänge, wobei durch eichene, zwischen Schienen und Zahnstange auf den Querschwellen befestigte Längsschwellen mit schräger Oberfläche und eisenbewehrten Kanten der Höhenunterschied in befriedigender Weise vermittelt wird. Die Berechnung der Ueberhöhung der äussern Schiene in den Kurven geschah nach der üblichen Formel $h = \frac{s \cdot v^2}{g \cdot R} = \frac{0,1 v^2}{R}$, wobei $v = 7 \text{ m/Sek.}$ gleich der Höchstgeschwindigkeit von 25 km/St. auf den Adhäsionsstrecken angenommen wurde. Die Uebergangskurven (Abb. 16) $y = \frac{x^3}{6c}$ ergaben sich aus $c = \frac{s \cdot v^2 \cdot 300}{g} = 1470$, $l = 300 h$, und $w = \frac{l^2}{24 R}$.

Die hieraus abgeleiteten Abstreckungswerte sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

R in m:	80	100	150	200	300
h in mm	62	49	33	25	16
l in m	18,6	14,7	9,9	7,5	4,8
v in mm	92	45	14	6	2
w in mm	180	90	28	12	3

In den Kurven der Zahnstangenstrecken, auf denen bei Ueberschreitung einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/St. die automatische Bremse in Tätigkeit tritt, kamen weder Uebergangskurven noch Ueberhöhung zur Anwendung. Die Gefällsausrundung schliesslich erfolgt auf den Adhäsionsstrecken mittelst Kreisbogen von 1000 m Radius und bei den Einfahrten in die Zahnstange mit Radien von 300 bis 1000 m.

Die Stationsgebäude sind gefällige Holzbauten mit steinernem Erdgeschoss und einfachem Satteldach, die das lobenswerte Bestreben zeigen, sich der landesüblichen Bauweise möglichst anzupassen. Das gleiche trifft, so gut dies eben mit der Zweckbestimmung vereinbar ist, für die Güterschuppen zu. Architektonisch weniger glücklich, dafür geräumig und zweckmässig eingerichtet, präsentiert sich die Wagenremise mit angebauter Reparaturwerkstatt, an der Strasse Monthey-Collombey gelegen. Sie bietet auf drei Geleisen, von denen zwei mit Putzgruben versehen sind, Raum für sechs der grossen Motorwagen, von denen z. Zt. drei angeschafft sind. Am Kopfende der Remise führt eine Verlängerung des mittlern Geleises in die quer gelegte und die ganze Hallenbreite einnehmende Reparaturwerkstatt, während an der einen Längsseite verschiedene Diensträume angeordnet sind. Der die Werkzeugmaschinen antreibende Elektromotor wird mit Strom aus der Fahrleitung gespeist. (Schluss folgt.)

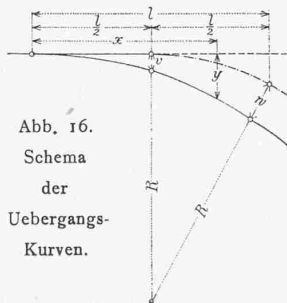


Abb. 16.
Schema
der
Uebergangskurven.

Schweizerischer Elektrotechnischer Verein.

Ausserordentl. Generalversammlung und Diskussionsversammlung
am 13. Dezember 1908 in Olten.

Die ausserordentliche Generalversammlung, die vom Vorstande des S. E. V. mit einer Diskussionsversammlung in Verbindung gebracht worden ist, hatte den Hauptzweck, die von der Aufsichtskommission der technischen Prüfanstalten des S. E. V. ausgearbeiteten Vorschriften betreffend Erneuerung und Instandhaltung elektrischer Hausinstallationen zu besprechen und wenn möglich zu genehmigen, sodass sie als Ergänzung der Bundesvorschriften vom 14. Februar 1908 dem Inspektorate des S. E. V. als Wegleitung dienen können.

Die Versammlung wurde vom Präsidenten des S. E. V., Ingenieur K. P. Täuber, nachmittags 3 Uhr eröffnet. In der Einleitung zum Haupttraktandum, «Genehmigung der Vereinsvorschriften», bemerkte er, dass es nun an der Zeit sei, dem Inspektorate die Vorschriften zu geben, nach denen es seine Inspektionen vorzunehmen habe. Diese Vorschriften, die von der Aufsichtskommission mit grossem Arbeits- und Zeitaufwand zusammengestellt und wiederholt durchgesehen worden seien, stellen ein einheitliches Ganzes dar, das gestützt auf die Bundesvorschriften sich zu einer artikelweisen Beratung in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht eigne. Er beantragte im Namen des Vorstandes der Versammlung Annahme der Vorschriften und fügte einen zweiten Antrag des Vorstandes bei, wonach der S. E. V. bei der h. Bundesbehörde das Gesuch um Abänderung oder geeignete Interpretation des Art. II der Bundesvorschriften betreffend Erstellung und Instandhaltung der elektrischen Starkstromanlagen vom 14. Februar 1908 stellen solle.

Beide Anträge wurden von der Versammlung angenommen. Die Vorschriften treten mit 1. Januar 1909 in Kraft und werden von einer Aenderung des Art. II der Bundesvorschriften nur dann betroffen, wenn statt einer geeigneten Interpretation dieses Artikels die darin festgesetzte Spannungsgrenze geändert wird. Immerhin würden die Vereinsvorschriften auch in diesem letztern Falle keine wesentlichen Abänderungen erleiden, denn nur einige wenige §§ beziehen sich auf den Artikel II der Bundesvorschriften.

Im Anschluss an dieses Traktandum bringt der Präsident des Verbandes Schweizerischer Elektro-Installateure folgenden Antrag vor die Generalversammlung:

«Die Generalversammlung drückt die Erwartung aus, dass die Elektrizitätswerke die in so ausführlicher Weise aufgestellten Vorschriften ohne weitere Ergänzungen in ihrem eigenen Wirkungskreis zur Anwendung bringen möchten, um das gesamte Installationswesen zu vereinheitlichen.»

Mit Rücksicht darauf, dass ein Antrag in dieser Form von der Generalversammlung des S. E. V. abgelehnt werden muss, wird er vom Antragsteller zurückgezogen. Er soll aber durch den Vorstand des S. E. V. an den Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke in empfehlendem Sinne weiter geleitet werden.

Von den weitem Traktanden, die an der Generalversammlung noch zur Sprache kamen, mag erwähnt werden, dass zum Präsidenten der Kommission für die Normalien für Sicherungen, Leitungsmaterial und Maschinen, Herr Professor Chavannes in Genf und als weiteres Mitglied dieser Kommission Herr Oberingenieur Gerwer gewählt wurde. Der frühere Präsident dieser Kommission, Herr Professor Dr. Wyssling, legte dieses Amt wegen Arbeitsüberhäufung nieder, er verbleibt aber weiter ihr Mitglied. Ferner berichtet Herr Dr. Demler als Präsident der Kommission für Vorschriften für Gebäudeblitzableiter, dass diese Kommission ihre Arbeiten zu Ende geführt habe und aufgelöst werden könne. Diese Vorschriften werden als Bulletin den Vereinsmitgliedern noch zugestellt werden. Weitere Exemplare sind beim Sekretariat des Vereines erhältlich.

Die ausserordentliche Generalversammlung wurde um 5 Uhr geschlossen.

Nach viertelstündiger Pause hielt Herr Ingenieur Giles, Direktor der Kondensatorenfabrik Fribourg (Schweiz), seinen für die Diskussionversammlung des S. E. V. in Aussicht genommenen Vortrag über «Kondensatoren und deren Verwendung in elektrischen Anlagen». Der Vortrag war von vielen und interessanten Experimenten begleitet. Herr Giles wies namentlich in Wort und Experiment auf die Wirkungen der Kondensatoren in Hochspannungsanlagen hin und auf ihre Eigenschaften, Spannungserhöhungen von Hochfrequenzströmen herrührend, für elektrische Maschinen, Apparate und Leitungen unschädlich zu machen. T.

Miscellanea.

Elektrifizierung der Vollbahn-Strecke Splaz-Frutigen. Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft hat nunmehr zum elektrischen Betrieb ihrer Linie Spiez-Frutigen die Lieferung von drei Motorwagen und einer Lokomotive und die Erstellung der Fahrdrathleitung an die Elektrischen Bahnen Zürich, die gemeinsame Geschäftsstelle der Maschinenfabrik Oerlikon und der Siemens-Schuckertwerke für elektrische Vollbahnanlagen in der Schweiz, vergeben. Eine weitere Lokomotive wird die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin liefern. Das System ist das gleiche, das von den erstgenannten Firmen für die Linie Seebach-Wettingen angewendet ist ¹⁾, und entspricht auch dem für die Wiesentalbahn angenommenen System, deren elektrische Einrichtungen vor kurzer Zeit von den Badischen Staatsbahnen in Auftrag gegeben worden sind. Für die Vollbahnlinie Spiez-Frutigen kommt, wie

¹⁾ Siehe Band LI Seite 185.

bei der Linie Seebach-Wettingen Einphasenwechselstrom von 15 Perioden und 15000 Volt Spannung in der Fahrdrathleitung zur Anwendung. Die Stromlieferung besorgen die Vereinigten Kander- und Hagnekwerke A. G. Zu diesem Zwecke werden im Elektrizitätswerk Spiez zwei neue Maschinengruppen von 3200 PS. aufgestellt¹⁾, bestehend aus Turbinen und Einphasengeneratoren mit direkter Erzeugung der vollen Spannung von 16000 Volt. Die Fahrleitung wird nach dem System der Vielfachabhängung in der Mitte über dem Geleise in einer Höhe von rund 6,5 m über Schienenoberkante ausgeführt. Die Stromabnahme erfolgt durch Bügel. Als Motorwagen sind vierachsige Drehgestellwagen von rund 20 m Länge vorgesehen mit 64 Sitzplätzen III. Klasse. Diese Wagen werden entsprechend den Anforderungen der Lötschbergbahn, die mit Steigungen bis zu 27⁰/₁₀₀ angelegt wird, zur Aufnahme von je vier Einphasenmotoren mit zusammen 880 PS. eingerichtet. Vorläufig, so lange der Betrieb auf der Zufahrtsstrecke Spiez-Frutigen mit nur 15,5⁰/₁₀₀ grösster Steigung in Betracht kommt, werden die Wagen erst mit je zwei Motoren versehen. Das Gewicht der vollständig ausgerüsteten Motorwagen wird 55 t betragen und es wird dabei jeder Wagen auf der Steigung von 27⁰/₁₀₀ ein Gesamtzugsgewicht von 160 t und auf 15⁰/₁₀₀ von 240 t mit 45 km/Std. führen können. Die Lokomotive der E. B. Z. bzw. der Maschinenfabrik Oerlikon wird für eine Leistung von 2000 PS. gebaut und ohne Vorspann im Stande sein, auf 27⁰/₁₀₀ Steigung einen Wagenzug von 310 t und auf 15⁰/₁₀₀ einen solchen von 500 t mit 42 km in der Stunde zu befördern. Sie hat sechs in zwei Drehgestellen gelagerte Triebachsen. In jedem Drehgestell ist ein Einphasenmotor von 1000 PS. eingebaut, der mittels Zahntrieb und Gesänge die Achsen des Drehgestelles antreibt. Die Motoren dieser Lokomotive werden die stärksten Einphasenwechselstrom-Kollektormotoren sein, die bis jetzt überhaupt zur Ausführung gelangt sind. Das Gesamtgewicht der Lokomotive von rund 86 t wird vollständig für die Adhäsion ausgenützt sein. Die Lokomotive der A. E. G. erhält ebenfalls sechs Achsen, von denen aber zwei Laufachsen sind. Des kleinern Adhäsionsgewichtes wegen wird diese Maschine nur rund 250 t auf 27⁰/₁₀₀ zu ziehen im Stande sein und dabei mit 40 km Geschwindigkeit eine Leistung von rund 1600 PS. entwickeln, ebenfalls auf nur zwei Motoren verteilt. Sämtliche Fahrzeuge werden mit Transformatoren ausgerüstet, die die hohe Spannung der Fahrdrathleitung von 15000 Volt auf die jeweilige niedrige Spannung der Motoren herabsetzen und die Regulierung der Geschwindigkeit und Zugkraft ohne Energieverlust gestatten. Die grösste Fahrgeschwindigkeit ist für Motorwagen und Lokomotive auf 70 km in der Stunde angesetzt.

Die Motorwagen sind nach erfolgter Elektrifizierung für den regelmässigen Dienst auf der Strecke Spiez-Frutigen bestimmt, während die Lokomotiven zunächst als Versuchstypen für den künftigen Betrieb der Hauptlinie erstellt werden.

Die Arbeiten für die Elektrifizierung werden im Auftrag der Berner Alpenbahn-Gesellschaft vom Ingenieurbureau L. Thormann in Bern geleitet.

Die Tatsache, dass die Berner Alpenbahn-Gesellschaft nach sehr eingehender Prüfung sich für das Einphasenwechselstromsystem und im Besonderen für eine niedrige Periodenzahl und eine hohe Spannung in der Fahrdrathleitung entschieden hat, ist als eine Bestätigung der Richtigkeit der immer mehr Verbreitung findenden Ansicht zu betrachten, dass dieses System das geeignetste für den elektrischen Vollbahnbetrieb darstellt.²⁾

Die St. Karibrücke in Luzern, von der wir in Band L, Seite 284 berichtet haben, ein Dreigelenkbogen aus armiertem Beton mit Stahlgelenken, mit 51,3 m Spannweite und 5,3 m Pfeilhöhe, hat bei der Ausführung zu unliebsamen Erscheinungen Anlass gegeben. Zunächst erwiesen sich die auf Sondierbohrungen gestützten Erwartungen hinsichtlich der Art des Untergrundes bei beiden Widerlagern als trügerisch, indem statt des im Flussbett zu Tage tretenden Felsens mit grobem Geschiebe vermengter Kies angetroffen wurde. Da nach einer amtlichen Mitteilung in der «N. Z. Ztg.» die Unternehmung den starken Wasserandrang in dieser Kieschicht mit der vorhandenen Pumpe nicht bewältigen konnte, schlug sie vor, mit der Gründung nicht bis auf die im städtischen Vorprojekte vorgesehene Tiefe hinunter zu gehen, statt dessen den Baugrund durch Einrammen von Pfählen zu verdichten. Demgemäss wurden linksufrig 89, rechtsufrig 77 Pfähle teils senkrecht, teils in schiefer Richtung eingetrieben und darauf die Widerlager betonierte. Bei der Ausrüstung, die am 3. August v. J. begann, wichen nun die Widerlager um insgesamt rund 4 cm seitlich aus, wodurch der anfänglich um 5 cm überhöht angelegte Bogen eine bleibende Einsenkung des Scheitels von 11 cm unter die projektierte Nivelette erlitt. Man hat dann die Ausrüstung eingestellt und versucht, mit den die Lehrbögen tragenden Stockwinden das Bauwerk wieder in die

richtige Lage zu bringen, die Hebung gelang aber vorläufig nur um 5 cm. Nach Vorschlag der Bauunternehmung werden die Widerlager durch dahintergelegte Betonklötze verstärkt, die seitlich je 4 m über die Brücke hinausgreifen und links 1,5 m, rechts 2,5 m unter die Widerlager- und bis zu 3,7 m bzw. 5 m unter Niederwasser hinabreichen. Die erwähnte amtliche Mitteilung schliesst mit einem Hinweis auf zwei Lehren, die aus diesem Vorkommnisse zu ziehen seien, nämlich erstens, dass man sich über das anzuwendende System erst dann schlüssig machen dürfe, wenn die Natur des Untergrundes völlig aufgeklärt sei, sollten die Sondierungen auch wie hier sehr kostspielig ausfallen; zweitens, dass so flache Bögen nur dann in Frage kommen können, wenn die Natur des Untergrundes absolut sichere Gewähr bietet für dauernde Stabilität des Bauwerks.

Rheinregulierung und Diepoldsauer Durchstich. Die Internationale Rheinregulierungskommission wählte in ihrer Sitzung vom 19./20. Dezember Herrn a. Landammann L. A. Zolliker in St. Gallen für 1909 zu ihrem Präsidenten.

Die beiden eidgenössischen Räte haben die Beratung der Angelegenheit des Diepoldsauer Durchstiches auf die Märzsession verschoben, d. h. sie sind auf die Beratung der vom Bundesrat in das Budget für 1909 eingestellten Quote von 602000 Fr. für diese Arbeiten in Gewärtigung eines bezüglichen weitem bundesrätlichen Berichtes vorläufig nicht eingetreten.

Mittlerweile erteilte, nach einer Meldung der «Neuen Freien Presse», die internationale Rheinregulierungskommission in Erwartung des Bauauftrages der österreichischen und der schweizerischen Regierung dem neuernannten schweizerischen Bauleiter, Oberingenieur C. Böhi, die Weisung, sofort ein Programm für die Arbeiten am «Diepoldsauer Durchstich» aufzustellen. Die schweizerische Bauleitung wird sich dabei ohne Zweifel allein und ausschliesslich von dem Gefühl der schweren Verantwortlichkeit, die auf ihr lastet, leiten und die Rücksichten auf «grösstmögliche Sparsamkeit», die von der österreichischen Regierung so sehr betont wurden, durchaus zurücktreten lassen müssen. Handelt es sich doch um ein Werk, bei dessen Ausführung, wenn nicht alle der Ingenieurkunst zur Verfügung stehenden Mittel aufgeboren werden, nach dem Ausspruch der Experten Gut und Leben der Bewohner der schweizerischen Gemeinden, über deren Gebiet dieser künstlich aufgedämmte Stromlauf geführt werden soll, in höchstem Maasse gefährdet sind!!¹⁾

Bei Durchführung solcher Arbeiten hat der Ingenieur nur seine Pflicht vor Augen — diplomatische Rücksichten und Liebenswürdigkeiten spielen für ihn den Naturgewalten gegenüber glücklicherweise keine Rolle!

Schweizerische Kommission für das Vermessungswesen. Um über das Vorgehen bei den Vermessungen zu beraten, die durch allgemeine Einführung der im Schweizerischen Zivilgesetzbuch vorgesehenen Grundbücher notwendig werden, hat das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement eine Kommission ernannt, die in allernächster Zeit zusammenzutreten soll. Sie besteht aus folgenden 16 Mitgliedern: Bundesrat Dr. Brenner, Bundesrat Schobinger, Professor Eugen Huber, Bern, Prof. W. Burckhardt, Bern, Direktor L. Held der Abteilung für Landestopographie in Bern, Oberforstinspektor Dr. J. Coaz, Ingenieur F. Bäschlin, Professor am Polytechnikum Zürich, Professor J. J. Stambach, Winterthur, Ingenieur C. Zwicky, Professor am Polytechnikum in Zürich, Oberst J. J. Lochmann, Präsident der schweiz. geodät. Kommission in Lausanne, Rigibahn-Direktor Fellmann in Vitznau als Präsident der Prüfungskonferenz und Kantonsgeometer E. Röthlisberger in Bern als Präsident des Prüfungs-Ausschusses des schweizerischen Geometerkonkordats, Kantonsgeometer Ehrensberger, Präsident des Vereins schweizerischer Konkordatsgeometer in St. Gallen, Katasterdirektor Brun-Jordan in Freiburg, Ingenieur K. Leutenegger von der Landestopographie in Bern und Dr. Guhl in Bern, letzterer als Aktuar.

Schweizerische Binnenschifffahrt. Eine Gruppe von Konstrukteuren hat bei der Regierung von Genf um eine Konzession nachgesucht für Schifffahrt auf dem genferischen Teil der Rhone. Die Bewerbung erfolgt für eine noch zu bildende schweizerische Gesellschaft für Rhone-Rheinschifffahrt. Zweck der Konzessionsbewerbung ist, das Recht zur Schifffahrt auf der Rhone zwischen Chancy und Genf festzustellen, in Plainpalais einen Handelshafen zu bauen und zu betreiben und einen grossen Schifffahrtsweg zu schaffen, der die Rhone mit dem Genfersee durch einen Kanal von Vernier nach Vevron verbindet soll, als erste Strecke des Binnenschifffahrtsweges Rhone-Rhein über den Genfersee, den Kanal von Enteroches, die Juraseen und die Aare. (!)

Internationale Ausstellung in Brüssel 1910. Die «Schweizerische Zentralstelle für das Ausstellungswesen»²⁾ gelangte nach eingehender Prüfung der Verhältnisse zu dem Schlusse, es dürfte für einen Teil der schweizerischen Industrie und Gewerbe von Interesse sein, sich an der Brüsseler all-

¹⁾ Siehe Band LII, Seite 339 mit Lageplan der Kraftzentrale Spiez.

²⁾ Vergl. Band LII, S. 348, Mitteilung Nr. 3 der «Schweiz. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb».

¹⁾ Band LII, Seite 281 mit Profil. ²⁾ Band LII, Seite 297.

meinen, internationalen Ausstellung zu beteiligen, zu der die wesentlichen Kulturländer eine sehr starke Beteiligung bereits angemeldet haben. Die «Zentralstelle» hat vorläufig den geeigneten Raum für die schweizerische Ausstellung reserviert, muss sich aber schon bis Mitte Januar endgültig entscheiden. Es ist deshalb den Interessenten zu empfehlen, sich unverzüglich um weitere Auskunft an den Generalsekretär der Zentralstelle, Herrn *Ed. Boos-Jegher* in Zürich zu wenden.

Wasserkräfte des Cavagliasco. Die Gemeinde Poschiavo hat an die «Kraftwerke Brusio» auf 50 Jahre die Konzession zur Ausnützung der Wasserkräfte des Cavagliasco vom Lago bianco auf der Berninahöhe bis zu seiner Einmündung in den Poschiavino erteilt. Die Kraftzentrale wird in St. Carlo erstellt. Ausser der einmaligen Abfindungssumme von 20 000 Fr. und einer jährlichen Konzessionsgebühr, die von 5000 Fr. im Jahre 1908 bis auf 19 000 Fr. am Schlusse der Konzessionsdauer ansteigt, stellen die «Kraftwerke Brusio» der Gemeinde 300 PS (220 *kw*) kostenlos und auf Verlangen weitere 1200 PS zum Selbstkostenpreis zur Verfügung.

Restaurationsarbeiten an der Alhambra.¹⁾ In Madrid ist eine «Gesellschaft der Alhambrafreunde» in Gründung begriffen. Dieser Verein wird die Sorge für die Erhaltung und für eine möglichst vollkommene Wiederherstellung des maurischen Palastes übernehmen und alle notwendigen Arbeiten energisch fördern. Die finanziellen Mittel sollen, soweit die Staatshilfe versagt, durch freiwillige Spenden aufgebracht werden. Die Vereinigung hofft, auch mit der Unterstützung im Auslande lebender Freunde des herrlichen Monumentes rechnen zu können.

Lehrkanzel für Luftschiffahrt in Charlottenburg. Die technische Hochschule zu Charlottenburg hat beim Ministerium das Ansuchen gestellt, einen Lehrstuhl für Luftschiffahrtswissenschaft errichten zu dürfen. Die Errichtung der Professur kann für das nächste Jahr noch nicht in Frage kommen, da in dem Budget, das vom 1. April 1909 bis 1. April 1910 Geltung hat, die erforderlichen Kosten noch nicht eingestellt sind. In Charlottenburg besteht deshalb die Absicht, vorläufig eine Dozentur für Luftschiffahrt zu errichten, um dauernde Fühlung mit der Praxis zu behalten.

Kongress für Heizung und Lüftung in Frankfurt a. M. Juni 1909. Die VII. Versammlung von Heizungs- und Lüftungs-Fachmännern wird im Juni 1909 in Frankfurt a. M. als «Kongress für Heizung und Lüftung» abgehalten werden. An dem Kongresse können alle teilnehmen, die durch ihre Tätigkeit als Fabrikanten oder Ingenieure der Heizungs- und Lüftungstechnik nahe stehen, wie auch alle, die in ihrer wissenschaftlichen oder praktischen Wirksamkeit ein besonderes Interesse für die Förderung des Heizungs- und Lüftungswesens haben.

Die Freiburger Schlossbergbahn. Der Stadtrat von Freiburg i. B. hat den Ingenieuren *Strub & Peter* in Zürich die Erstellung einer elektrisch zu betreibenden Seilbahn auf den Schlossberg übertragen. Hierbei ist er von der Absicht geleitet, der Bevölkerung das Aufsuchen der auch beim Nebelwetter oft sonnigen Höhe zu erleichtern, wenn auch wie aller Orten solche Neuerung in manche liebe, poesievolle Erinnerung alter Freunde der Stadt an der Dreisam störend eingreifen dürfte.

Ehrung von Dr. J. Epper. Die technische Hochschule München hat dem Chef des eidgenössischen hydrometrischen Bureaus in Bern, Herrn *Dr. J. Epper*, in Anerkennung seiner Verdienste um Hydrometrie und Hydrographie den Dokortitel ehrenhalber verliehen. Wir beglückwünschen unsern geehrten Kollegen zu solcher Anerkennung seiner hervorragenden wissenschaftlichen Betätigung auf diesem Gebiete, die ihm auch von Seite der Hochschulkreise unseres Nachbarlandes zuteil geworden ist.

Internationaler Verband für die Materialprüfungen der Technik. Zu dem vom 7. bis 11. September d. J. in Kopenhagen abzuhaltenden V. Kongress des Verbandes²⁾ hat der Schweizer Bundesrat die Herren *F. Schüle* und *Dr. P. Weiss*, Professoren am eidgen. Polytechnikum abgeordnet.

Schweizerische Bundesbahnen. An Stelle des verstorbenen Herrn Oberst Künzli hat der Schweizerische Bundesrat zum Mitglied des Verwaltungsrates der S. B. B. Herrn Nationalrat Professor *Dr. C. Zschokke* in Aarau ernannt.

Badische Landesausstellung In Karlsruhe 1912. Die ursprünglich auf das Jahr 1910 geplante badische Landesausstellung ist vom Landesverband der badischen Gewerbevereine aus Zweckmässigkeitsgründen auf das Jahr 1912 verschoben worden.

Gordon-Bennet-Wettfliegen 1909. Die am 24. Januar d. J. im Hôtel Baur en ville zusammentretende VIII. Generalversammlung des Schweizerischen Aeroklubs wird als Haupttraktandum sich mit der Bestimmung des Startorts der Gordon-Bennet-Wettfahrt 1909 zu befassen haben.

¹⁾ Band LII, Seite 186.

²⁾ Band LII, Seite 321.

Konkurrenzen.

Mit Beginn dieses Jahres treten die neuen *Wettbewerbsbestimmungen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins* in Kraft. Da in diesen Bestimmungen (abgedruckt in Band LII, Seite 256) auch für die Durchführung der immer häufiger werdenden «engern Konkurrenzen» bestimmte, für die Vereinsmitglieder bindende Vorschriften aufgenommen sind, wird die «Schweizerische Bauzeitung» als Vereinsorgan künftig auch über die Ergebnisse solcher beschränkter Wettbewerbe berichten, soweit sie ihr zur Kenntnis gelangen.

Die Redaktion.

Kasino- und Saalbau Schaffhausen. In einer unter Schaffhauser und in Schaffhausen ansässigen Architekten abgehaltenen engern Konkurrenz für einen Kasino- und Saalbau im ungefähren Kostenbetrage von 130 000 Fr. sind unter neun eingelaufenen Projekten diejenigen der Architekten *Prof. Alb. Müller* in Zürich und *Erwin v. Ziegler* in St. Gallen mit zwei II. und der Entwurf des Architekten *Hermann Neukomm* in Basel mit einem III. Preise bedacht worden.

Neues Schulhaus in Kölliken. An einem engern Wettbewerb zur Erlangung von Plänen zu einem neuen Schulhaus gingen unter neun Bewerbern als Sieger hervor die Architekten *von Arx & Real* in Olten und Zürich, während zwei II. Preise erteilt wurden an die Architekten *Bracher & Widmer* in Bern und *Gebrüder Pfister* in Zürich.

Fassadenpläne für den Baublock zwischen Marktplatz und Glockengasse in Basel (Bd. LII, S. 203). Es sind am 24. Dezember 1908 rechtzeitig 45 Entwürfe eingereicht worden. Zu deren Beurteilung wurde das Preisgericht auf Mittwoch den 30. Dezember einberufen.

Literatur.

Schweizer Kalender für Elektrotechniker. Gegründet von *F. Uppenborn*, Unter Mitwirkung von *Ing. S. Herzog*, Zürich und dem Schweiz. Elektrotechnischen Verein herausgegeben von *G. Dettmar*, Generalsekretär des Verbandes Deutscher Elektrotechniker, Berlin. Sechster Jahrgang 1909. Erster Teil in Brieftaschenausgabe geb., 521 Seiten mit 239 Figuren im Text, einer Tafel und einer Uebersicht über die Kraftwerke der Schweiz. Zweiter Teil geheftet, 332 Seiten mit 138 Figuren im Text. Zürich, München und Berlin 1909, Druck und Verlag von R. Oldenbourg. Preis zusammen Fr. 6.70.

Der letztjährigen Auflage¹⁾ dieses bekannten und in physikalischer und technischer Hinsicht stets mustergültig dastehenden Kalenders wurde bekanntlich eine vollständige Neueinteilung gegeben; gleichzeitig ist ihr eine eingehende Neubearbeitung verschiedener änderungsbedürftiger Abschnitte zuteil geworden. Da sich jedoch in der letztjährigen Auflage die Neubearbeitung sämtlicher abzuändernder Abschnitte aus Zeitmangel nicht mehr durchführen liess, konnte diese erst in der vorliegenden Auflage abgeschlossen werden. Dieselbe bietet demnach eine Reihe von Neuheiten, die eine eingehendere Besprechung gerechtfertigt erscheinen lassen.

Im ersten Teil sind die physikalischen und technischen Abschnitte über Magnetismus, Elektrizität und Antriebsmaschinen und im zweiten Teil die Abschnitte über Physik und Mathematik in weitgehendem Masse revidiert worden. Mit den getroffenen Aenderungen können wir uns vollkommen befreunden und wollen ausserdem dankend anerkennen, dass einzelne kleinere Unstimmigkeiten der letzten Auflage, die wir seinerzeit¹⁾ zu rügen hatten, beseitigt sind.

Unsere schärfste Kritik wird dagegen herausgefordert durch die Behandlung des Abschnittes über Gesetze, Vorschriften, Normalien usw. im ersten Teil des heurigen Kalenders. An die Spitze dieses Abschnittes gehört das schweizerische Bundesgesetz vom 24. Juni 1902 betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen, das in den früheren Auflagen des Kalenders enthalten war, dagegen in der vorliegenden Auflage fehlt; dieses vortreffliche Gesetz, um welches wir mancherorts im Ausland direkt beneidet werden, bildet die Grundlage unseres elektrotechnischen Geschäftslebens. In Ausführung von Art. 3 dieses Gesetzes sind vom schweizerischen Bundesrat unterm 13. November 1903 Spezialvorschriften über die Planvorlagen für elektrische Starkstromanlagen erlassen worden, die in frühern Jahrgängen des Kalenders ebenfalls enthalten waren, in der vorliegenden Auflage dagegen fehlen, trotzdem die Vorschriften unseres Wissens nicht ausser Kraft gesetzt wurden. Weiter sind in Ausführung von Art. 3 des genannten Bundesgesetzes vom schweizerischen Bundesrat unterm 14. Februar 1908 Spezialvorschriften über die Schwachstromanlagen, über die Starkstromanlagen, über elektrische Bahnanlagen und über Parallelführungen

¹⁾ Vergl. Bd. LI, Seite 104.