

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 14

PDF erstellt am: **22.10.2020**

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.

und die neue Strasse längs des Klöntalersees; ferner soll im Laufe des nächsten Sommers die dritte Druck-Rohrleitung montiert werden und eine vierte Generatorengruppe zur Aufstellung gelangen. Mit Ende des Jahres werden zur Komplettierung des Werkes nur noch zwei weitere Maschinengruppen zu montieren sein.

Gordon-Bennet-Wettfliegen 1909. Das Organisationskomitee hat sich unter dem Vorsitz von Regierungsrat Dr. Haab konstituiert, die verschiedenen Kommissionen bestellt und zum ständigen Sekretär mit Amtsantritt am 1. April Ingenieur *E. Messner*, Hauptmann unserer Ballonskompanie gewählt; dessen Bureau befindet sich im Hotel St. Gotthard. Für die Festlichkeiten sind nun definitiv die Tage vom 30. September bis 3. Oktober festgesetzt worden und zwar soll die Zielfahrt Freitag den 1. Oktober und die grosse Weltfahrt Sonntag den 3. Oktober (nicht wie zuerst geplant am 10.) stattfinden.

Elektrische Bahn Villeneuve-Le Bouveret. Mit Botschaft vom 12. März beantragt der Bundesrat den eidg. Räten die Erteilung der Konzession für eine (meter- oder normalspurige) elektrisch zu betreibende Bahnverbindung zwischen der Endstation der Tramwaylinie Chillon-Villeneuve und dem Bahnhof der S. B. B. in Le Bouveret. Die 5800 m lange Linie weist Maximalsteigungen von 1,4‰ und Minimalradien von 200 m auf. Die Gesamtkosten der Strecke samt Rollmaterial und Ausrüstung sind zu 500 000 Fr. veranschlagt.

Drahtseilbahn vom Muttbach nach Hotel Belvédère an der Furkastrasse. Da bei der geplanten Bahnverbindung Brig-Gletsch-Andermatt-Disentis die Furkapasshöhe unterfahren werden sollte, bewirbt sich der Besitzer des Hotel Belvédère um die Konzession für eine Drahtseilbahnverbindung von 470 m horizontaler Länge mit der Maximalsteigung von 375‰ zwischen den Höhenkoten 2070 m und 2235 m. Die Wagen wären mittelst Wasserübergewicht zu befördern. Die Kosten der Anlage, deren Konzessionierung der Bundesrat beantragt, würden sich auf zusammen 250 000 Fr. belaufen.

Kongress für Schutz des gewerblichen Eigentums. Am diesjährigen Kongress des «deutschen Vereins für Schutz des gewerblichen Eigentums», der vom 17. bis 20. Mai in Stettin stattfindet (geschäftliche Sitzungen je vormittags), soll als Haupttraktandum behandelt werden: «Das Recht des Erfinders, insbesondere die Rechte an den aus Anlass eines Vertragsverhältnisses gemachten Erfindungen (Angestellten Erfindungen)». Anmeldungen sind zu richten an Herrn Dr. *Töpfer*, Finkenwalde-Stettin.

Die XVII. Jahresversammlung des Verbandes deutscher Elektrotechniker wird vom 2. bis 5. Juni d. J. in Köln abgehalten. Die geschäftlichen Sitzungen, für die z. Zt. neun Vorträge angemeldet sind (E. T. Z. 25. III.), sind auf die Vormittage des 3. und 4. Juni angesetzt, während die Nachmittage technischen Besichtigungen und die Abende geselligen Veranstaltungen vorbehalten sind. Ein Ausflug ins Ahrtal beschliesst am 5. Juni das Fest.

Wiederaufstellung der Fassade des alten historischen Museums in Bern. Im Anschluss an unsere eingehende Darstellung des Projektes von Architekt H. B. v. Fischer zur Wiederaufstellung der Museumsfassade am Thunplatz in letzter Nummer können wir heute berichten, dass der Burgerrat von Bern an die Kosten einen Beitrag von 2000 Fr. bewilligt.

Drahtlose Telegraphie im Eisenbahnbetrieb wird auf der rund 1400 km langen Strecke Newyork-Chicago mit Erfolg angewendet; die dort verkehrenden Schnellzüge sind während der Fahrt mit fünf längs der Linie verteilten Stationen verbunden.

Konkurrenzen.

Kinderklinik in Lausanne. Das Baudepartement des Kantons Waadt eröffnet unter den schweizerischen und den in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Gebäude zu einer Kinderklinik, die in Lausanne auf der Liegenschaft «Beau Réveil» errichtet werden sollen. Als Termin für die Einreichung der Entwürfe ist der 30. Juni d. J. festgesetzt. Das Preisgericht, dessen Vorsitz Herr Regierungsrat *Etier*, Vorstand des Baudepartements, führt, setzt sich zusammen aus den Herren: Arch. *Peyrot* in Genf, Arch. *Stehlin* in Basel, Arch. *Van Muyden* in Lausanne und dem Vorstand der Gesundheitswesens *Morax* in Lausanne. Es hat das Programm geprüft und gutgeheissen. Zur Erteilung von Preisen an wenigstens vier und höchstens sechs Bewerber ist dem Preisgericht ein Betrag von 10 000 Fr. zur Verfügung gestellt. Jedem Bewerber darf nur ein Preis zuerkannt werden. Sämtliche preisgekrönten Entwürfe gehen in das Eigentum des Kantons über, der zum Zwecke der Ausführung der Kinderklinik nach Gutdünken darüber frei verfügen kann. Grundsätzlich soll der Verfasser des höchstprämiierten Entwurfes mit der Bearbeitung der Ausführungspläne und der Bauleitung beauftragt werden. Immerhin steht es dem Baudepartement

zu, nach Gutdünken einen andern der preisgekrönten Bewerber zu bezeichnen. In solchem Falle wird dem Erstprämiierten eine Zusatzprämie von 2000 Fr. ausserichtet. Die ausschreibende Behörde behält sich vor, auch weitere Projekte zum gleichen Ansatz, den das Preisgericht für den letztprämiierten Entwurf festsetzen wird (jedoch nicht unter 600 Fr.), anzukaufen.

Verlangt werden ein Lageplan 1:500, sowie im Masstabe 1:200 die erforderlichen Grundrisse aller Stockwerke, Längs- und Querschnitt, sowie zwei Fassaden von jedem Gebäude und eine kurze Beschreibung mit Berechnung des räumlichen Inhaltes. Dem Programme ist ein genaues Verzeichnis der benötigten Räumlichkeiten beigegeben, sowie ein Lageplan 1:500 der für die Erstellung der Anstalt bestimmten Oertlichkeit. Es kann auf dem Redaktionsbureau der «Schweiz. Bauzeitung», Dianastrasse 5, Zürich II, eingesehen werden.

Polyklinik in Buenos-Aires. Der Vollständigkeit halber nehmen wir Notiz von einem Preisausschreiben für Gewinnung von Bauplänen zu einer Polyklinik in Buenos-Aires, das nach der «D. B. Z.» vom dortigen Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit Frist zum 30. Juli d. J. ausgeschrieben wird. Die Beteiligung steht auch Ausländern frei. Zwei Preise von 10 000 und 5 000 Papierpesos (zu Fr. 2,20). Nähere Auskunft erteilt das Ministerio de Obras Publicas, Casa de Gobierno in Buenos-Aires (Argentinien).

Literatur.

Eisenbrückenbau. Zweiter Teil der Vorlesungen über Ingenieur-Wissenschaften von *Georg Christoph Mehrtens*, Geh. Hofrat und Professor an der königl. technischen Hochschule in Dresden. Erster Band: Gesamtanordnung der festen Eisenbrücken und ihre geschichtliche Entwicklung bis auf die Gegenwart. 814 Seiten mit 970 Textfiguren. Leipzig 1908. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geb. 40 M., geb. 42 M.

Der Verfasser vertritt die Ansicht, dass man den Wert verschiedener Bauanordnungen auf keinem bessern Wege als auf dem geschichtlichen für die Gegenwart richtig zu beurteilen und dabei zu entscheiden lerne, was vom veralteten mit Recht beiseite zu lassen ist. Er hat daher im vorliegenden ersten Bande seiner Vorlesungen über Eisenbrückenbau, der die Gesamtanordnung der festen Eisenbrücken behandelt, die Gelegenheit benützt, um eine möglichst vollständige Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des gesamten Brückenbaues zu geben. Dabei wurde von dem durch seine früheren Arbeiten auf diesem Gebiete hervorragend bekannten Verfasser der umfangreiche und vielseitige Stoff mit meisterhaftem Geschick zu einem übersichtlichen Gesamtbilde gestaltet und ein Werk von bleibendem Werte geschaffen, das bis jetzt in der Literatur der Brückentechnik in dieser Eigenart einzig dasteht.

Der reichhaltige und höchst interessant dargestellte Inhalt, der die Brückenbaukunst zeigt, wie sie von ihren Anfängen in vorgeschichtlicher Zeit durch Aneinanderreihen von Erfahrung an Erfahrung, vorerst auf rein empirischem Wege, später gemeinsam mit der theoretischen Erkenntnis zu der heutigen Vollendung gelangt ist, kann hier nur kurz skizziert werden.

Der erste Abschnitt bringt in der Einleitung eine gedrängte Uebersicht der geschichtlichen Entwicklung des Gesamtbrückenbaues von der vorgeschichtlichen Zeit ab bis zur Schwelle des 19. Jahrhunderts und behandelt die Holzbrücken der alten Kulturvölker im Orient, die festen Holzbrücken der alten Römer, römische und mittelalterliche Steinbrücken, mittelalterliche und neuere Holzbrücken als Vorbilder eiserner Fachwerke, sowie die ersten eisernen Brücken. Daraus ist u. a. zu entnehmen, wie die Brückensysteme der Naturvölker schon in gewissem Grade für die Systeme der heutigen Eisenbrücken vorbildlich gewesen sind. Hierauf folgen ausführliche Darlegungen über «Das Eisen in hütten- und bautechnischer Beziehung», über «Belastungen und zulässige Spannungen», über «Niete und Schrauben als Verbandmittel» und über die «Gesamtanordnung der festen Eisenbrücken». Auch hierbei geben an passender Stelle eingeschobene Rückblicke, anschauliche Bilder nicht allein von der Entwicklung der Eisendarstellung bis zur Gegenwart, sondern auch von den neuesten Bestrebungen zur Erforschung der Beziehungen zwischen Belastungen und Spannungen auf dem Wege des Versuches, sowie auch zur wissenschaftlichen Festsetzung des Sicherheitsgrades eines Eisenbaues.

Der zweite Abschnitt befasst sich mit der geschichtlichen Entwicklung des Eisenbrückenbaues und enthält eingehende Abhandlungen über die Anfänge des Hängebrückenbaues, die gusseisernen Bogenbrücken, die Kettenbrücken des XIX. Jahrhunderts, die Drahtkabelbrücken, die Balken- und Bogenbrücken bis zur Einführung der Flussmetallbaustoffe und die Brücken der Neuzeit. In diesem Abschnitte hat der Verfasser seine früheren