

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 17

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](#)

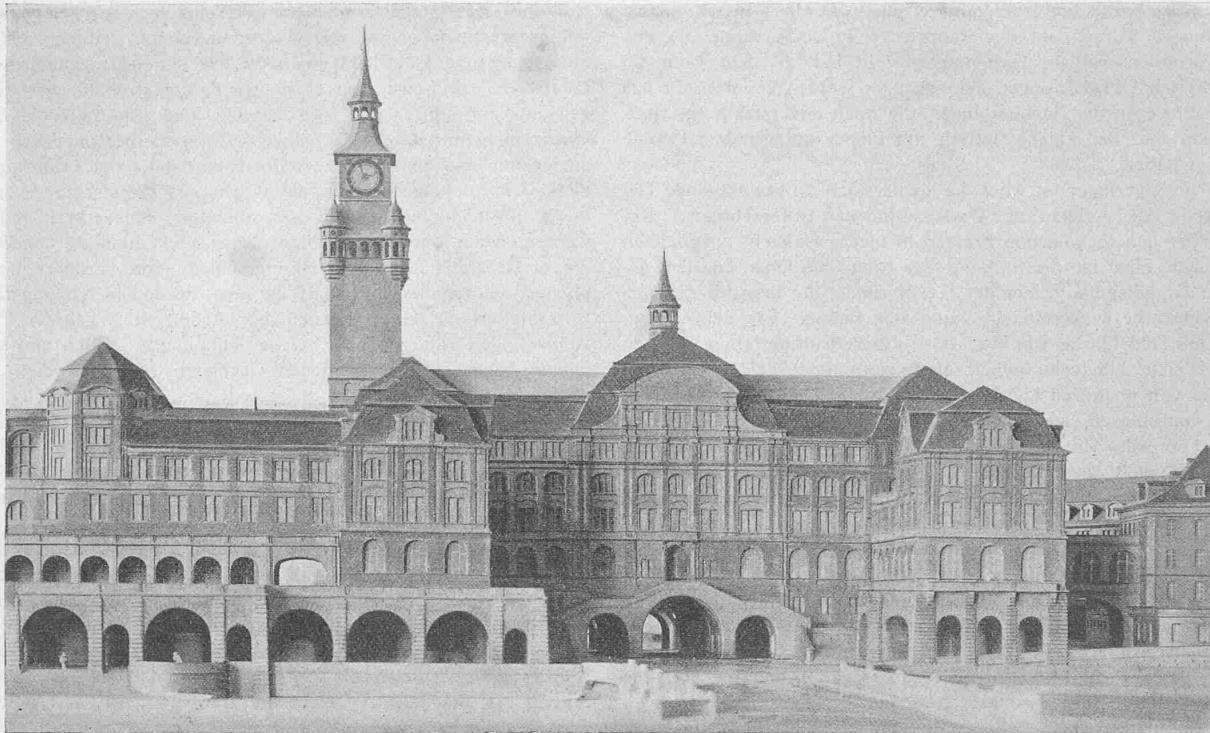
Terms of use

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: 15.01.2026

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

Die projektierten neuen Stadthausbauten in Zürich.



Ansicht des grossen Stadthauses über der Stadthausstrasse vom Limmatquai aus; rechts das alte Waisenhaus.
Originalaufnahme nach dem Modell.

Fussgänger haben ausserdem Gelegenheit durch die andern, schon bestehenden Zugangswege und die mit dem Stadthausbau zusammenhängenden vielen Treppenanlagen auf den Lindenhof zu kommen. Einer so teuern neuen Strasse bedarf es wahrlich nicht. Sie ist aber auch hässlich, weil sie sich in schlängenförmigen Windungen längs den Hinterseiten der Verwaltungsbauten hindurchzieht und dabei eine Hauptstrasse überbrücken muss. Ganz verwerflich endlich ist der Vorschlag, diese Strasse, die später nicht einmal Verkehr aufweisen wird, schon heute zu bauen und damit einen jährlichen Zinsverlust von 40 bis 50 000 Fr. auf sich zu nehmen, der durch die Lagerräume für das Strassenreinigungswesen nicht genügend zu rechtfertigen ist, umso weniger, wenn man bedenkt, dass schon für die Lokalitäten der in die jetzigen Neubauten kommenden Aemter statt dem bisherigen Mietzins von rund 70 000 Fr. künftig rund 250 000 Fr. an Mietzinsen verbraucht werden. Man stelle sich weiter vor, wie sich die Zürcher blosstellen, wenn sie eine verkehrlose Strasse mit einer Brücke in den Luftraum über eine Strasse bauen. Es müsste den Eindruck erwecken, die Vorliebe für den Bau überflüssiger Strassen sei so gross, dass der Erdboden nicht mehr ausreiche, ihr zu fröhnen.

Alle diese Erwägungen erscheinen bedeutend genug, um den Stimmberchtigten die Ablehnung der Vorlage zu empfehlen in der Meinung, dass die Behörden die Aufgabe auch studieren lassen unter Weglassung des gewaltigen Baues über der Stadthausstrasse.

Zürich, den 16. Oktober 1911.

Architekten: *A. Arter, R. Bischoff, Ad. Bräm, M. Guyer, M. Häfeli, Jak. Haller, A. Hässig, K. Knell, Emil Meyer, O. Pfleghard, Eug. Probst, M. Risch, C. Schindler, H. Weideli, E. Witschi, Rob. Zollinger.*

Die Besichtigung des Modells durch den Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein, die auf Montag den 23. d. M. abends vorgesehen ist, wird auch andern Mitgliedern Gelegenheit geben, sich über ihre Stellungnahme zum Projekte auszusprechen.

Miscellanea.

Schweizerische Bundesbahnen. Im Auftrage des Schweizerischen Bundesrates hat das Schweizerische Eisenbahndepartement an den Präsidenten der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Herrn *Placidus Weissenbach*, anlässlich seines Rücktrittes vom Amte, ein Schreiben gerichtet, in dem ihm der Dank der obersten Bundesbehörde für seine dem Lande während mehr als 14 Jahren, erst als administrativer Direktor beim Eisenbahndepartement und dann als Präsident der Generaldirektion, geleisteten Dienste ausgesprochen wird.

Die schweizerische Tagespresse hat den Wortlaut des Schreibens veröffentlicht und begleitete dasselbe mit zustimmenden Kommentaren. So knüpft die „N. Z. Ztg.“ die nachstehenden Betrachtungen daran:

„Jeder Unbefangene wird sagen müssen, dass diese warmen Worte der Ausdruck wohlverdienter Anerkennung für eine außergewöhnliche Arbeitsleistung sind. Die Ueberführung unseres Eisenbahnnetzes aus privatem in den staatlichen Besitz und Betrieb war eine schwere Aufgabe. Das Verdienst ihrer Lösung kommt neben Herrn Zemp wesentlich seinem damaligen Sekretär Herrn Weissenbach und den ehemaligen Leitern der Nordostbahn Eugen Escher und Russenberger zu. Wer heute hauptsächlich die Mängel der damals getroffenen Organisation empfindet, vergesse nicht, dass die partikularistischen Eigenheiten des in Verwaltungssachen bekanntlich stark konservativen Schweizervolkes geschont werden mussten, so sehr die Gründer der neuen Ordnung von der Notwendigkeit einer starken Zentralisation des Dienstes durchdrungen waren. So ist teilweise ein Zwitterwesen entstanden, dem eine Revision des Rückkaufsgesetzes wird abhelfen müssen. Ein unbedingtes Verdienst hat sich Weissenbach erworben, indem er als oberster Leiter der Bundesbahnen den von allen Seiten sich aufdrängenden Begehrlichkeiten einen bis zur Hartnäckigkeit zähen Widerstand entgegensezte, und unablässig das Ziel des finanziellen Gleichgewichtes für die Bundesbahnen verfolgte. Auch wer die Ansichten unseres Eisenbahngewaltigen nicht immer teilte, der Gegner, der sein Verwaltungssystem des Bureaucratismus und der Routine zu bezeichnen geneigt war und seine Konsequenz als Schroffheit empfand, wird Herrn Weissenbach das Zeugnis nicht versagen, dass er durch Talent und Charakter um unser Land sich hervorragende Verdienste erworben hat.“

Jedermann, auch in den technischen Kreisen, anerkennt die gewaltige administrative Arbeit, die mit der Durchführung dieses Geschäftes verbunden war, zu dem das Land seinen Kredit sozusagen unbeschränkt und jedenfalls weit über das Mass dessen hinaus, was ihm im Voraus auf den Rappen genau vorgerechnet worden war, vertrauensvoll zur Verfügung gestellt hat, zu dem dann die fortschreitenden Erfahrungen herangezogen werden konnten, die das Eisenbahnwesen der Nachbarländer, die noch unverstaatlichte Gottscheide und der eigene Betrieb mit immer wachsendem Erfolge gezeigt haben.

Nicht geringer ist wohl der heute noch zu bewältigende Teil der Arbeit, der Ausbau der Organisation des Unternehmens. Der Punkt, der den technischen Kreisen in dieser Hinsicht am meisten zu denken gibt, ist die Stellung der Kreisdirektionen in dem gesamten Organismus. Einer der Hauptgründe, die man für die Verstaatlichung bzw. Vereinheitlichung der Bahnen vor der Abstimmung ins Feld führte, war der, dass die Verwaltung eines grossen Körpers sich selbstverständlich relativ viel billiger gestalten müsste als jene von mehreren kleineren Unternehmungen der gleichen Art. Hätte man diesen, an sich ja sehr einleuchtenden Satz festhalten wollen, so wäre eine Verminderung bzw. Einschränkung der bisherigen Verwaltungsstellen die Folge gewesen. Dass man diesen Weg nicht betrat, ist zunächst wohl politischen Erwägungen zu danken, dann aber sicherlich auch der praktischen Ueberlegung, dass man auf die Mitarbeit der intellektuellen Kräfte, die den einzelnen Bahnunternehmungen bisher vorgestanden hatten, nicht verzichten dürfe. Wir glauben, dieser Entschluss war sehr berechtigt, denn er verbürgte nicht nur die ruhige Ueberleitung in die neuen Verhältnisse, sondern er sicherte dem grossen Unternehmen auch von vornherein die Mitarbeit einer grossen Zahl erfahrener Fachmänner für die Lösung weiterer Aufgaben, die bei fortschreitender Entwicklung zu erwarten waren und sich in der Tat auch eingestellt haben. Wir verweisen nur auf den Um- und Ausbau der Bundesbahnlinien, um dem natürlichen Anwachsen des Verkehrs entsprechen zu können, auf die Beziehungen zu in- und ausländischen Konkurrenzlinien, auf die Elektrifizierung des Eisenbahnbetriebes u. a. m., lauter Fragen, die, um rechtzeitig und zielbewusst gefördert zu werden, das Vorhandensein eines tüchtigen Stabes erfahrener Eisenbahnmänner voraussetzen.

Hier ist es aber, wo die Schweizerischen Bundesbahnen noch im Anfange des Ausbaues ihrer Organisation zu stehen scheinen, wo Abhilfe dringend Not tut.

Der Drang nach Vereinheitlichung hat hier offenbar den richtigen Weg noch nicht finden lassen, denn während man einerseits die Mitglieder, Ingenieure und Angestellten der Generaldirektion mit Arbeit jeder Art und oft bis in Kleinste gehend überbürdet sieht, die sie tatsächlich kaum und jedenfalls nicht mit der erforderlichen Ruhe bewältigen können, liegen die grossen Werte, die den Schweizerischen Bundesbahnen im leitenden Personal der einzelnen Kreise zur Verfügung stehen, sozusagen völlig brach, da die bestehende Organisation ihnen ein frisches Mitarbeiten, eine verantwortliche Erledigung der tausenderlei Verrichtungen, die naturgemäß ihnen übertragen sein sollten, nicht möglich macht und so die Freude an ihrer Arbeit lähmt.

Wir wünschen, der Bundesrat möge in dem neu zu bestellenden Mitglied der Generaldirektion den richtigen Verwaltungsmann finden, der, dem Eisenbahnwesen nicht fremd, mit womöglich noch jugendfrischer Energie in der Generaldirektion dazu beitragen könne, die in den Kreisdirektionen verfügbaren Kräfte dem Ganzen wieder mehr nutzbar zu machen und zugleich der Generaldirektion die ungebührliche Last des Alltäglichen abzunehmen, damit sie sich ganz und möglichst ungetrübt den grossen Fragen widmen könne, die berufen sind, die Zukunft der Schweizerischen Bundesbahnen sicher zu stellen.

Hagelbekämpfung durch Ableitung atmosphärischer Elektrizität. In Frankreich, wo jährlich Ernten im Betrage von etwa 500 Millionen Fr. durch Hagelschlag vernichtet werden und durch die meist gleichzeitig erfolgenden Blitzschläge etwa 120 Personen getötet werden, ist die Hagelbekämpfung von jeher eifrig betrieben oder doch versucht worden. In jüngster Zeit wurde nun ein „Comité de Défense contre la Grêle“ gebildet, das die Hagelbekämpfung in Frankreich durch Anlage von äusserst leistungsfähigen Blitzableitern, bzw. Ableitern atmosphärischer Elektrizität zu erreichen sucht. Die hagelverscheuchende Wirkung der Blitz-

ableiter wird auf die Erklärung der Hagelbildung durch elektrische Einflüsse gestützt, wie sie schon durch Volta versucht und durch Faye und Négrier weiter ausgebildet wurde. Nach der bezüglichen Hypothese fällt Hagel aus solchen Wolkenschichten, welche infolge Influenserscheinungen an vorhandener und durch Reibung gebildeter atmosphärischer Elektrizität einem Wechsel der elektrischen Ladungen unterworfen sind, wo also Störungen des elektrostatischen Gleichgewichts auftreten; dabei wird dann die Wucht der fallenden Hagelkörner nicht nur durch die Schwerkraft, sondern namentlich durch anziehende und abstoßende Kräfte elektrostatischen Ursprungs beeinflusst. Es kann deshalb die Wucht des Hagelschlags auf die meist unschädliche Wirkung der alleinigen Schwerkraft reduziert werden, wenn durch ausgiebige elektrische Entladung der Wolken die elektrostatischen Potentialunterschiede von vornherein ausgeglichen werden. Dazu bedarf es aber besonders leistungsfähiger Blitzableiter, die einen momentanen Ausgleich gewaltiger Elektrizitätsmengen ermöglichen. Solche kombinierte „Blitz- und Hagelableiter“ sind in verschiedenen Gegenden von Frankreich schon seit einer Reihe von Jahren aufgestellt und scheinen durchaus den erwarteten Wirkungen zu entsprechen. Jedenfalls werden die Bestrebungen des „Comité de Défense contre la Grêle“ von Behörden und Vertretern der Wissenschaft unterstützt, wie wir dem über diese Angelegenheit kürzlich im „Génie civil“ erschienenen Aufsatz von L. Serve entnehmen.

Elektrische Energie direkt aus Sonnenwärme. Unsere Leser erinnern sich gewiss an unsere, vor etwa 1½ Jahren veröffentlichte Notiz über Shumans „Heizkiste“ (Band LV, Seite 298) zur Absorption der Wärmestrahlung der Sonne für den Betrieb von Niederdruckdampfturbinen. Ein noch findigerer Amerikaner, dessen Name unsere Quelle, die Zeitschrift „Prometheus“, leider nicht mitteilt, hat nunmehr eine Heizkiste konstruiert, in der die Sonnenwärme direkt in elektrische Energie übergeführt wird infolge der Verwendung der allgemein bekannten Thermoelemente. In einem mit violetten Glas abgedeckten Kasten sind als Thermoelemente dienende und aus verschiedenen Metallen zusammengesetzte Stifte einerseits der höhern Temperatur des von der Sonne beschienenen Glases und anderseits der niedrigern Temperatur am Kastenboden ausgesetzt. Ein Apparat von 1,2 m² Glasfläche und etwa 900 Elementen soll während einer zehnständigen Bestrahlung an elektrischer Energie, die mittels einer Akkumulatorenbatterie aufgespeichert wurde, genügend abgegeben haben, dass damit zwei Abende lang ein Haus mit mehreren sechzehnkerzigen Glühlampen erleuchtet werden konnte. Nach der Idee des Erfinders soll sein thermo-elektrischer Apparat vor allem zur Beleuchtung von Häusern dienen, auf deren Dach die Aufstellung des Apparates erfolgen würde. Die Herren Architekten werden daher gewiss die Entwicklung dieser Erfindung im Auge behalten müssen!

Institute für Hüttenkunde in Breslau. An der seit Jahresfrist bestehenden Technischen Hochschule in Breslau sind zu Ende September dieses Jahres ein Institut für Eisenhüttenkunde, sowie ein Institut für Metallhüttenkunde eröffnet worden, deren Kosten (rund eine halbe Million Mark) zum guten Teil von der schlesischen Montanindustrie getragen wurden. Neben dem schon seit längerer Zeit in Aachen bestehenden hüttentechnischen Institut werden die neuen Laboratorien in Breslau dem Hüttenwesen von Deutschland gute Dienste leisten. Als bedeutungsvolle Neuerungen umfassen sie ein ausgedehntes Aufbereitungslaboratorium zur Verarbeitung schwierig zu behandelnder zusammengesetzter Erze, ein gastechnisches Laboratorium, verbunden mit der Gasversuchsanlage auf der städtischen Gasanstalt, sowie ein Kokereilaboratorium; im weitern ist eine Abteilung für feuerfeste Materialien und Keramik angegliedert, die zur Zeit noch nicht völlig vollendet ist und ist auch die Errichtung einer Walzwerksversuchsanlage geplant. Die Eröffnung der Institute für Eisenhüttenkunde und Metallhüttenkunde erfolgte in Verbindung mit der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute, dessen Zeitschrift „Stahl und Eisen“ eine einlässliche Beschreibung der Institute enthält.

Direkt wirkende Gaskraft-Wasserpumpe von Badcock. Neben der direkt wirkenden und im Viertakt arbeitenden Gaskraft-Wasserpumpe von Humphrey¹⁾ ist neuerdings eine direkt wirkende Gaskraft-Wasserpumpe, mit Zweitakt-Betrieb in einem einzigen Arbeitszylinder, konstruiert worden. Bei der bezüglichen, von Baynes Badcock ersonnenen Anordnung folgt im ersten Hub der Explosion

¹⁾ Band LVI, Seite 344 und Band LVII, Seite 252.

unmittelbar das Ansaugen eines frischen Gasgemisches, sobald die von der Explosion herrührenden Verbrennungsprodukte hinreichend abgekühlt sind; beim Zurückwogen der Wassersäule werden sodann die Verbrennungsprodukte ausgestossen und das frische Gasgemisch verdichtet, worauf wiederum ein Arbeitshub zustande kommt. Die konstruktiven Besonderheiten, die zur Vermeidung der Mischung der Verbrennungsprodukte der Explosionen und der frischen Gasgemische von Badcock angeordnet werden mussten, bestehen im Einbau einer besondern, in den Arbeitszylinder hineinragenden Mischungs- und Entzündungskammer, sowie in der Art der Anlage der Einlass- und Auslassventile. Ueber die Ergebnisse, die mit einer ersten Ausführung der neuen Gaskraft-Wasserpumpe erzielt wurden, sind im „Engineering“ Angaben mitgeteilt, aus denen die praktische Brauchbarkeit der neuen Bauart hervorzugehen scheint.

XXIV. Generalversammlung des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins. Aus der ganz nach dem Seite 207 dieses Bandes mitgeteilten Programm verlaufenen, sehr zahlreich besuchten Generalversammlung vom 15. und 16. d. M. sei für heute nur über die Wahlen berichtet. Im Vorstand ist der zurücktretende Direktor Maurer von Freiburg durch Ingenieur *Filliol* in Genf ersetzt worden; in der Aufsichtskommission wurden die abtretenden Herren Ingenieur *E. Bitterli* und Professor *Chavannes* ersetzt durch die Herren Professor *Landry* in Lausanne und Ingenieur *Calame* in Baden.

Der Vorstand setzt sich somit für dieses Geschäftsjahr zusammen aus den Herren: Ingenieur *Täuber*, Zürich, Präsident; Ingenieur *Amez-Droz*, La Chaux-de-Fonds; Direktor *Brack*, Solothurn; Ingenieur *Filliol*, Genf; Professor *Landry*, Lausanne; Ingenieur *Kölliker*, Zürich; Direktor *Oppikofer*, Basel.

Die Aufsichtskommission besteht aus den Herren: Ingenieur *Calame*, Baden; Dr. *Denzler*, Zürich; Professor *Landry*, Lausanne; Direktor *Wagner*, Zürich; Professor Dr. *Wyssling*, Wädenswil.

Wegen ihrer Verdienste um Wissenschaft und Industrie sowie um die Organisation des Vereins und seiner Prüfanstalten wurden Ingenieur *E. Bitterli* und Dr. *François Borel* zu Ehrenmitgliedern des S. E. V. ernannt.

Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.

September 1911.

(Tunnellänge = 14535,45 m)	Nordseite	Südseite	Total
Vollausbruch: Monatsleistung	m 240	200	440
dito Länge am 30. September	m 6899	6349	13248
Mauerung: Monatsleistung	m 263	215	478
dito Länge am 30. September	m 6419	5965	12384
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:			
Ausserhalb des Tunnels	281	373	654
Im Tunnel	847	816	1663
Im Ganzen	1128	1189	2317
Am Portal ausfliessende Wassermenge //Sek.	332	140	

Versuche mit Vakuum-Güterzugsbremsen. Zur Teilnahme an den durch das k. k. österreichische Eisenbahministerium in Wien zu veranstaltenden Versuchen mit der automatischen Vakuum-Güterzugsbremse, die Ende dieses Monats in Oesterreich stattfinden sollen, wurde als Delegierter des schweizerischen Bundesrates bezeichnet Ingenieur *R. Winkler*, Direktor der technischen Abteilung des Eisenbahndepartements.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur. (Band LVIII, Seite 11, 207 und 221.) Das Preisgericht war am 18. und 19. d. M. vollzählig versammelt und hat nach gründlicher Prüfung folgende Preise zuerkannt:

- I. Preis (2500 Fr.) Motto: „Am Südwestend“, Verfasser: Architekten *Bridler* & *Völkli* in Winterthur.
- II. Preis ex æquo (1250 Fr.) Motto: „Casablanca“, Verfasser: Architekten *Rittmeyer* & *Furrer* in Winterthur.
- II. Preis ex æquo (1250 Fr.) Motto: „Gefundene Linien“, Verfasser: Architekten *Bischoff* & *Weideli* in Zürich.
- III. Preis ex æquo (500 Fr.) Motto: „Am Hang“, Verfasser: Architekten *Fritschi* & *Zangerl* in Winterthur.
- III. Preis ex æquo (500 Fr.) Motto: „Waldnähe“, Verfasser: Architekt *F. Schneebeli* in Winterthur.

Die sämtlichen Entwürfe sind vom nächsten Sonntag, den 22. Oktober, an während 14 Tagen im Stadthaus Winterthur zur Besichtigung ausgestellt.

Spar- und Leihkasse in Bern. Zur Erlangung von Plänen für den Neubau eines Bankgebäudes am Käfiggässchen Nr. 5 in Bern hat die Spar- und Leihkasse unter sieben Berner Architekten einen engern Wettbewerb ausgeschrieben. Im Preisgericht amteten neben dem Direktor und einem Mitglied des Verwaltungsrates die Architekten *F. Stehlin* in Basel, *Ed. Davinet* und *R. von Wurstemberger*, beide in Bern. Ausser der an jeden beteiligten Mitbewerber ausgerichteten Entschädigung von je 1000 Fr. wurde ein I. Preis von 2500 Fr. dem Architekt *Ed. Joos* in Bern und ein II. Preis von 1500 Fr. den Architekten *Bracher* & *Widmer* in Bern zuerkannt. Mit der Ausführung der Baute wurde Architekt *Ed. Joos* betraut.

Die öffentliche Ausstellung der Entwürfe findet im Kunstmuseum Bern statt und dauert bis zum 31. d. M.

Evangelische Kirche in Weesen. Die evangelische Kirchgemeinde Weesen hat unter vier schweizerischen Architektenfirmen einen engern Wettbewerb für Entwürfe zu einer neuen Kirche in Weesen veranstaltet. Das Preisgericht, in dem die Herren *M. Müller*, Stadtbaumeister in St. Gallen und Architekt *von Fischer* in Bern mitgewirkt haben, erteilte zwei I. Preise an die Architekten *Schäfer* & *Risch* in Chur und *Pfleghard* & *Häfeli* in Zürich.

Die sämtlichen Entwürfe sind bis zum 31. Oktober im Rathaussaal zu Weesen öffentlich ausgestellt.

Literatur.

Das Schweizerische Obligationenrecht vom 30. März 1911. Text-Ausgabe mit alphabetischem Sachregister. (274 Seiten) 8° Format. *Schweizerisches Zivilgesetzbuch V. Teil.* Zürich 1911. Verlag: Art. Institut Orell Füssli. Preis: broschiert 2 Fr., in Ganzleinen gebunden 3 Fr.

Das Schweizerische Obligationenrecht, das seit 1. Januar 1883 bis heute unverändert in Kraft blieb, ist im Frühling dieses Jahres durch die Bundesversammlung in einigen Punkten, vor allem hinsichtlich der Bestimmungen über den *Dienstvertrag*, revidiert worden. Die neuen Bestimmungen treten am 1. Januar 1912, mit dem einheitlichen Zivilrecht, in Kraft. Obwohl die Änderungen, abgesehen von der neuen Regelung des Dienstvertrages, nicht von wesentlicher Bedeutung sind, wird doch allen, die sich mit Fragen des Obligationenrechtes befassen müssen, dieses Büchlein willkommen sein; es zeichnet sich durch gutes Format, sehr lesbare Schrift und ein zuverlässiges Sachregister aus.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Versuche mit Eisenbetonbalken zur Bestimmung des Einflusses der Hakenform der Eiseneinlagen. Ausgeführt in der Materialprüfungsanstalt der kgl. Technischen Hochschule zu Stuttgart in den Jahren 1910 und 1911. Bericht erstattet von Dr.-Ing. *C. Bach*, kgl. württemb. Baudirektor, Professor des Maschineningenieurwesens, Vorstand des Ingenieur-Laboratoriums und der Materialprüfungsanstalt und *O. Graf*, Ing. der Materialprüfungsanstalt. Berlin 1911, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis geh. M. 5,20.

Der Brückenbau. Nach Vorträgen, gehalten an der deutschen Technischen Hochschule in Prag. Von dipl. Ing. *Josef Melan*, k. k. Hofrat, o. ö. Prof. des Brückenbaus. II. Band. Steinerne Brücken und Brücken aus Beton-Eisen. Mit 269 Abbildungen im Text. Leipzig und Wien 1911, Verlag von Franz Deuticke. Preis geh. 14 M., geb. M. 16,80.

Rationelle mechanische Metallbearbeitung. Gemeinverständliche Anleitung zur Durchführung einer Normalisierung und rationeller Serienfabrikation zum Gebrauch in Werkstatt und Bureau. Verfasst von *Martin H. Blancke*, konsultierender Ingenieur für Fabrikation, Berlin. Mit 34 Textfiguren. Berlin 1911, Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 2,40.

Von Palladio bis Schinkel. Eine Charakteristik der Baukunst des Klassizismus von Dr.-Ing. *Paul Klopfer*, Direktor der Grossherzgl. Baugewerkschule Weimar. Mit 261 Abbildungen im Text. Esslingen a. N. 1911, Verlag von Paul Neff (Max Schreiber). Preis geh. 15 M., geb. 18 M.

Der Garten. Eine Geschichte seiner künstlerischen Gestaltung. Von *August Grisebach*. Leipzig, Verlag von Klinkhardt & Biermann. Preis geh. 10 M., geb. 12 M.