

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 21

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: 18.02.2026

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

Skizze (Aktenstück 17) zeigt die Lage der Binder nach einer Aufnahme der Gerüstansätze. Darnach war die Gewölbemitte um 24,5 cm gegenüber der Gerüsttaxe bergwärts verschoben, die Stirnseite übertrug daher die Binderebene des bergseitigen Randbinders im Scheitel um 22 cm, bei Gewölbeattacke 3 betrug dieser verhältnismässig weniger.

Bei beginnender Ringmauerung und Scheitelbelastung hatten sich die bergseitigen Binder mehr gesenkt als die talseitigen. Die Niveaudifferenz zwischen den Randbindern betrug vor dem Einsturz 8,6 cm im Scheitel.

Der Maurer Ghielmetti (Aktenstück 14) hatte eine Senkung bergwärts ebenfalls bemerkt (er arbeitete an Attacke 3, Schuls).

Aus der exzentrischen Belastung des Gerüstes resultierte ein Kippmoment gegen Berg, dessen ungünstiger Einfluss durch die bergseitige Neigung nicht unerheblich vergrössert wurde. Diese Verhältnisse müssen bei Bewertung der ursächlichen Faktoren der Katastrophe mitberücksichtigt werden. Laut Zeugenaussage Chiappini (Akt 15) hat sich das Gerüst bei beginnendem Einsturz tatsächlich zuerst bergwärts geneigt.

Auf Grund der vorstehenden Untersuchungen und Erwägungen kommen die Experten zu folgender Ansicht über die Ursache des Einsturzes:

Eine durchaus sichere Feststellung der direkten Ursache des Gerüsteinsturzes ist ausgeschlossen.

Der folgende Vorgang dürfte als wahrscheinlich angenommen werden:

Infolge der langen Trockenheit des Sommers 1911 waren die Gerüsthölzer wohl ziemlich geschwunden und die Knotenpunktsverbindungen gelockert, das ganze Gerüst war infolge davon lotterig geworden. Ob ein Nachziehen der Verbindungsschrauben, dessen Effekt übrigens nicht von ausschlaggebendem Einfluss hätte sein können, stattgefunden hat, ist den Experten nicht bekannt. Der in der zweiten Hälfte August eingetretene Regen machte wohl das Gerüst vorübergehend etwas steifer (Akt 12); eine nachhaltige Wirkung konnte aber diese Befeuchtung unmöglich zur Folge haben, zwei bis drei schöne Tage haben sie wieder aufgehoben.

Bei beginnender Ringmauerung trat, wie bei jedem Lehrgerüst, eine Senkung des Gerüstes ein. Der Betrag derselben wäre an und für sich nicht sehr beunruhigend gewesen, wenn nicht die besprochenen, auffälligen Begleiterscheinungen eingetreten wären.

Ob das Ausschlitzen der Befestigungsschrauben der Hängbügel den direkten Anstoss zum Einsturz gegeben hat, lässt sich nicht nachweisen, wäre aber immerhin nicht unmöglich, besonders wenn man bedenkt, dass die trockene, warme Witterung die Rissbildung in den Hirnholzenden der Gerüstteile befördern musste.

Infolge der Senkung der Gerüstmitte wurden die Spannriegel der festen Sprengwerke, die schon auf Knicken beansprucht waren, auch auf Biegung belastet. Für letztere Beanspruchung waren sie aber nicht bestimmt, mussten daher immer mehr nachgeben und schliesslich brechen, um so mehr, als noch der Impuls des Kippmomentes durch die exzentrische Belastung des Gerüstes, verbunden mit der Querneigung bergwärts, dazu trat.

Der Einsturz stellt sich dar als die Folge einer Reihe ungünstiger Zustände, von denen jedoch keiner sicher genug als derjenige bezeichnet werden kann, der den Zusammenbruch veranlasst hat.

St. Gallen und Aarau, den 15. Sept. 1912.

Die Experten:
R. Weber. S. Grosjean.

Miscellanea.

Gegen das Schmiergelderunwesen im Baugewerbe. Im Saale der Handelskammer zu Berlin fand am 19. Oktober d. J. eine Versammlung statt, zu welcher der Verein gegen das Bestechungswesen und der Bund Deutscher Architekten eingeladen hatten. Gegenstand der Beratungen war die Bekämpfung des Schmiergelderunwesens im Baugewerbe.

An der interessanten Debatte beteiligten sich die meisten der Vertreter der anwesenden Verbände, so vor allem Angehörige des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, der Deutschen Freien Architektenchaft, des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern, des Verbandes Deutscher Zentralheizungs-Industrieller, des Verbandes der Baugeschäfte Gross-Berlins

u. a. m. Am Schluss der sehr gut besuchten Versammlung wurde die Rechtslage dahin gekennzeichnet:

„Wird zwischen dem Lieferanten oder Unternehmer und dem angestellten oder beauftragten Architekten oder Ingenieur die Zahlung von Provisionen oder Rabatten zur Zuwendung von Aufträgen vereinbart, so machen sich beide Teile nach dem § 12 des Wettbewerbsgesetzes (Schmiergelder-Paragraphen) strafbar. Solche Provisionsversprechen sind auch zivilrechtlich ungültig, weil sie gegen die guten Sitten verstossen und zwar nach der geltenden Rechtsprechung auch dann, wenn der Architekt oder Ingenieur sich die Provision versprechen lässt, um sie dem Bauherrn ohne Wissen des Lieferanten als Preisnachlass zu verschaffen. Werden hinter dem Rücken des Bauherrn solche Provisionen vereinbart, so kann der Bauherr den Werkvertrag mit dem Unternehmer anfechten.“

Auf Grund dieser Rechtslage bezeichnen die einberufenden Verbände die Erreichung folgenden Ziels als notwendig:

„Die Bestimmung des § 1 Ziffer 15 der Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure, wonach Provisionen oder Rabatte, die der Lieferant oder Unternehmer dem beauftragten Architekten oder Ingenieur gewährt, dem Bauherrn zufallen, ist zu beseitigen, weil aus dieser Bestimmung die Zulässigkeit solcher Provisionen gefolgt werden kann. Es wird den Verbänden der Architekten und Ingenieure empfohlen, ihre Mitglieder entsprechend dem geplanten Vorgehen des Bundes Deutscher Architekten zu verpflichten, mit Firmen nicht mehr zu arbeiten, die dem beauftragten Architekten oder Ingenieur Zuwendungen irgendwelcher Art versprechen oder geben, um Aufträge zu erlangen. Offerten dürfen Aufschläge für solche Zwecke nicht enthalten.“

Der gleiche Gegenstand war bekanntlich auch Mitveranlassung zu der Tagung, die im Dez. 1907 von schweizerischen akademischen Technikern in Olten abgehalten wurde, und die zur Neufassung der Statuten des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins geführt hat. Den darin niedergelegten, das Provisionsunwesen bekämpfenden Grundsätzen, haben sich dann jüngere verwandte Vereinigungen unseres Landes ebenfalls angeschlossen.

Über Regulierschaltungen für elektromotorische Antriebe, die bei besondern Schwierigkeiten an den Motoren oder an deren Nebenapparaten im Falle abnormaler Anforderungen an das Anlassen, Regeln und Abstellen der Antriebe notwendig werden und zur Aufstellung besonderer „Regelmaschinen“ oder „Regelsätze“ führen, hat kürzlich Professor Dr. W. Kummer im „Bulletin“ des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins eine übersichtliche Darstellung gegeben.

Unter den **Regulierschaltungen für Gleichstrommotoren** sind die praktisch bedeutungsvollsten diejenigen nach Ward Leonard, bei denen zur Regelung von Gleichstrommotoren mit besonderem Anker- und Erregerstromkreis ohne Aenderung des von einer besondern Quelle erzeugten Erregerstroms nur der Ankerstrom geändert wird. Je nachdem also die dabei erforderliche Umformung für den Ankerstrom ein Gleichstromnetz oder ein Wechselstromnetz als primäre Energiequelle verwendet, entstehen Anwendungen der Ward-Leonard-Schaltung auf Gleichstromnetze oder auf Wechselstromnetze, von denen die letztern die grössere praktische Bedeutung haben und für den Antrieb von Papiermaschinen, sowie namentlich für den Antrieb von Fördermaschinen und Walzwerkmotoren sehr verbreitet sind. Neuerdings pflegt man auch solche Regulierschaltungen von Gleichstrommotoren etwa als „Leonard-Schaltungen“ zu bezeichnen, die richtiger nur als sogen. „indirekte elektrische Antriebe“ aufzufassen sind und bei besonders erzeugtem Anker- und Erregerstrom zur Speisung von Gleichstrommotoren für den Antrieb von Fördermaschinen, Eisenbahnfahrzeugen und Schiffen bei Verwendung unmittelbar kraftspendender aber nur mittelbar antreibender Dampfturbinen, Explosionsmotoren und Verbrennungsmotoren zur Anwendung kommen.

Bei den **Regulierschaltungen für Wechselstrommotoren** handelt es sich in der Praxis stets um Antriebe mittels Drehstroms, wobei zwei Arten der Regelung vorkommen: erstens eine Regelung der dem Stator der Motoren zugeführten Frequenz, also ein Antrieb bei variabler Periodenzahl des dem Motor zugeführten Stromes, ein Verfahren, das für sogen. indirekte elektrische Antriebe von Bedeutung ist und im Schiffsantrieb (vergl. „Elektromechanische Arbeitsübertragung im Schiffsantrieb“, Band LX, Seite 219) bereits angewendet wird; zweitens eine Regelung der im Antriebsmotor selbst erzeugten Rotorfrequenz, welches Verfahren auf eine Nutz-

barmachung der sogen. Schlußfungsenergie von asynchronen Motoren hinausläuft und bei nicht zu grossem Regelbereich für Antriebe von Hüttenmaschinen nach verschiedenen im Einzelnen von einander abweichenden Bauarten praktisch ziemlich verbreitet ist.

Schmalspurbahnhof in St. Gallen. Der an das neue Aufnahmegeräude der S. B. B. sich anschliessende Bahnhofsbau für die Appenzeller Strassenbahn und für die St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn, der bereits bei den Wettbewerbsentwürfen vom Jahr 1908¹⁾ als südlicher Abschluss des Bahnhofplatzes vorgesehen war, soll nun im Kostenbetrage von 540 000 Fr. durch die Stadt St. Gallen ausgeführt werden.

Das Projekt des städtischen Hochbauamtes sieht als architektonischen Platzabschluss einen einstöckigen Verbindungsbaus mit einem ausgebauten, freilich nur auf der Westseite in die Frscheinung tretenden Dachstock vor. Der Bahnhofplatz wird mit zwei grossen Bogen überwölbt, die für den Verkehr nach der Eilgutstation und die Wagen der Trambahn und der Schmalspurbahn St. Gallen-Speicher-Trogen genügend freien Raum lassen. Namentlich ist aber dabei auch auf eine bequeme, vor dem Regen geschützte Fussgänger-verbindung von dem Hauptbahnhof nach dem Nebenbahnhof Bedacht genommen. In seiner äussern Architektur lehnt sich der Bau nach Möglichkeit an die Formen des neuen Aufnahmegeräudes der Bundesbahnen an. Das Aufnahmegeräude der Appenzeller Strassenbahn und der Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen wird ausser dem den Bahnzwecken dienenden Erdgeschoss noch zwei volle Stockwerke erhalten, die als Bureauräumlichkeiten vermietet werden können; im Dachstock wird die Wohnung des Stationsvorstandes und noch eine kleinere zweite Wohnung untergebracht werden. An der Hauptfront des Gebäudes vorbei führt der überdeckte Durchgang bis zu dem gegen die St. Leonhardstrasse hin gelegenen Perron der Appenzeller Strassenbahn.

Die Bauten des Hauptbahnhofes und der Post sind so weit vorgeschritten, dass mit dem Bau des Schmalspurbahnhofes spätestens zu Anfang des kommenden Jahres begonnen werden muss, wenn alle diese neuen Verkehrsanstalten ungefähr gleichzeitig dem Betrieb übergeben werden sollen.

Elektrische Zugförderung auf den Vorortlinien von Paris. Bekanntlich sind gegenwärtig nur wenige der Vorortlinien von Paris elektrisch betrieben, nämlich Paris (Quai d'Orsay)-Juvisy der Orléans-Bahn und Paris (Invalides)-Versailles der ehemaligen Westbahn, die vor einigen Jahren vom Staate zurückgekauft wurde. Nunmehr soll ein umfangreiches Elektrifizierungsprojekt von weiten Vorortstrecken im Zuge der ehemaligen Westbahn verwirklicht werden und zwar ausgehend von der Gare Saint-Lazare, wo die Betriebsverhältnisse dringend eine Umgestaltung erheischen, um den stets wachsenden gleichzeitigen Nahverkehr und Fernverkehr zu bewältigen. Durch Einführung des elektrischen Motorwagenbetriebes mittels Gleichstrom von 600 Volt und Stromzuführung durch die sogen. dritte Schiene (wie diese auch bei den bereits bestehenden elektrischen Pariser Vorortbetrieben vorherrscht) soll die Zugsfolge erheblich erhöht und das Gesamtzugsgewicht pro Vorortzug bisheriger Platzzahl erheblich reduziert werden. Es handelt sich um die Vorortlinien Paris (Saint Lazare)-Versailles, Paris-St. Germain, Paris-Mantes, Paris-Pontoise einschliesslich der Stadtstrecke Saint-Lazare-Auteil-Champ de Mars, wofür etwa 400 elektrische Motorwagen benötigt werden. Für diese Elektrifizierung, die im Jahre 1916 vollständig durchgeführt sein soll, sind in den Budgetentwurf des nächsten Jahres etwa 44 Mill. Fr. für bauliche Anlagen und etwa 29 Millionen Fr. für Motorwagen und sonstige Betriebsmittel vorgesehen.

Die Gesamt-Versorgung von Norddeutschland mit elektrischer Energie für Licht, Kraft und Vollbahnbetrieb würde nach einem von Reg.-Baumeister Bartel im Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure gehaltenen Vortrage eine Leistung der Kraftwerke von sieben Millionen *kw* und eine Produktion von 14 000 Mill. *kwstd* erfordern. Die Bahnen benötigen allein sechs Millionen *kw* und 12 000 Mill. *kwstd*. Da Norddeutschland grössere Wasserkräfte nicht besitzt, müssten die Werke als Dampfkraftwerke errichtet werden, wobei die vorhandenen Energiequellen (hauptsächlich Braunkohle und Torf) in Grosskraftwerken von mindestens 50 000 *kw* Leistung eine wirtschaftlich günstigste Stromerzeugung ermöglichen dürften. Die Verwendung des Tofes zu Kraftzwecken würde ausserdem die jetzt energisch in Angriff genommene Kolonisation der Moore unterstützen. Man könnte mit dem Tof allein den Stromverbrauch Nord-

deutschlands einschl. Vollbahnen für 256 Jahre decken. Auf Grund rechnerischer Untersuchungen zeigt sich, dass es zweckmässig wäre, für Licht, Kraft und Bahnen als obere Spannung 150 000 Volt, als mittlere 15 000 Volt einheitlich zu wählen. Es stellen sich dann die Kosten der *kwstd* ab Kraftwerk auf etwa 2 Pfg., an den Haupttransformatorstationen auf etwa 2,6 Pfg. und für die kleinern und kleinen Konsumenten auf 7 bis 8 Pfg. und 10 bis 13 Pfg. niederspannungsseitig.

Eine Strassenbrücke mit eisernem Tragbogen von 200 m Spannweite über die Vilaine, in der Nähe des französischen Meerhafens von Redon, ist vor kurzem an die Stelle einer ursprünglichen Hängebrücke, bezw. nach deren Zerstörung durch einen Orkan, an die Stelle einer provisorischen Passerelle, zwischen die ursprünglichen, etwa 32 m hohen gemauerten Widerlager eingebaut worden. Die neue Bogenbrücke verwendet einen Bogen von etwa 50 m Pfeilhöhe, der aus vier bogenförmigen Segmenten besteht; zunächst gehen zwei Segmente vom Fusse der Widerlager bis zur Höhe der Fahrbahn, wo mittels zweier Gelenke die unter sich durch ein drittes Gelenk verbrückten Schluss-Segmente angeschlossen sind. Die Brücke hat eine nützliche Breite von 7,1 m, wovon 1,8 m auf die beiden Trottoirs und 5,3 m für die Fahrbahn kommen. Nähere Einzelheiten über die durch die Etablissements Daydé erstellte, elegant aussehende Bogenbrücke können eingehenderen Veröffentlichungen im „Génie civil“ und in den „Annales des Ponts et Chaussées“ entnommen werden.

Stirnradübertragung für Dampfturbinen im Schiffsantrieb. Das Zahnradvorgelege nach *Melville* und *Mc Alpin* hat in seiner ersten Ausbildung die Beweglichkeit der nachgiebigen Rahmenlagerung der schnelllaufenden Welle auf Grund der Zulassung elastischer Durchbiegungen erreicht, wie aus Text und Bild auf Seite 215 von Band LV unserer Zeitschrift zu entnehmen ist. Bei den neuern Ausführungen dieses Zahnradvorgeleges für den Dampfturbinen-Schiffsantrieb wird nunmehr die Rahmenbewegung durch eine *Druckölsteuerung* vermittelt. Diese Antriebsanordnung gelangte auf dem Kohlendampfer „Neptun“ der amerikanischen Marine zur Anwendung, von dem in unserer Notiz auf Seite 273 von Band LIX bereits die Rede war, insofern als diese Ausführung parallel mit einer Anwendung des elektromechanischen Antriebs auf dem „Jupiter“, dem Schwesterschiff des „Neptun“, erprobt werden wird. Die Einzelheiten der neuen Druckölsteuerung der Rahmenbewegung im Getriebe von *Melville* und *Mc Alpine* sind in einer illustrierten Notiz in der „Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen“ enthalten.

Internationale Konferenz für Zeitmessung. Auf eine Anregung des „Bureau des Longitudes“ hat die französische Regierung eine internationale Konferenz für Zeitmessung (*Conférence internationale de l'Heure*) einberufen, die vom 15. bis 23. Oktober dieses Jahres in Paris unter dem Vorsitz von M. Bigourdan getagt hat, und an der ausser Frankreich (mit 64 Delegierten) 15 weitere Staaten (mit zusammen 63 Delegierten) vertreten waren. Die Konferenz gelangte zum Vorschlage der Errichtung einer ständigen „Commission internationale de l'Heure“ mit einem internationalen „Bureau“ als ausführendem Organ, dessen Sitz in Paris mit dem Eiffelturm als Zentralstation für die radiotelegraphische Zeitmitteilung an acht auf der Erdkugel verteilte „Zeitmeldestationen“ festgesetzt wurde.

Ein unterirdisches Kabelnetz für Drehstrom von 30 000 Volt ist von den „Berliner Elektrizitätswerken“ zur Stromversorgung der nördlichen, östlichen und südlichen Vororte von Berlin erstellt worden und ist zur Zeit auf 240 km Länge ausgebaut. Dieses Kabelnetz geht aus vom Kraftwerk Oberspree und ist in zwei Ringleitungen durchgeführt, an die einige Ausläufer angeschlossen sind. Diese bedeutungsvolle, von der A.E.-G. erstellte Anlage dürfte, ebenso wie die auf Seite 195 von Band LVIII unserer Zeitschrift gewürdigte Kölner Kabelanlage für 25 000 Volt der Siemens-Schuckertwerke, berufen sein, für die Entwicklung der Kabeltechnik für höhere Uebertragungsspannungen massgebende und entscheidende Erfahrungen zu sammeln.

Ein Institut für Kohlenforschung, das in Mülheim an der Ruhr errichtet werden wird, ist im September dieses Jahres vom Senate der „Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften“ beschlossen worden. Die Aufgabe dieses Instituts liegt in der wissenschaftlichen Bearbeitung von Problemen aus der gesamten Heizstofftechnik, insbesondere aber von solchen, die mit der Steinkohlenverwertung verknüpft sind. Der Bau des Instituts

¹⁾ Band LI, Seite 291 u. ff.

soll etwa 0,7 Millionen Mark kosten, einschl. der auf 0,4 Millionen Mark veranschlagten Innen-Einrichtung mit allen wissenschaftlichen Instrumenten, Chemikalien usw. Für die Betriebsmittel, Gehälter und laufenden Ausgaben ist ein Betrag von 0,1 Millionen Mark zu Grunde gelegt.

Ausbau des zweiten Simplontunnels. Der Verwaltungsrat der S. B. B. hat am 19. d. M. die Anträge der Generaldirektion hinsichtlich der Einrichtung des Regiebetriebes, von denen wir auf Seite 247 lfd. Bd. berichteten, unverändert angenommen. In der Diskussion wurde, was in der summarischen Berichterstattung der Tagespresse nicht mitgeteilt wird, auf die sehr breit angelegte Organisation der beiden Oberingenieurabteilungen hingewiesen und dafür wesentliche Vereinfachung gewünscht. Es bürigen wohl die dem Direktor *Rothpletz* (der mit dem 19. d. M. in Dienst getreten ist) eingeräumten Kompetenzen dafür, dass der richtige Weg auch hier gefunden werden wird.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die Eidgen. Technische Hochschule hat dem diplomierten technischen Chemiker *Frederik Marinus van Gelderen* aus Enschede (Holland) die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen. (Dissertation: Zur Kenntnis der Nitroso-Azide.)

Diplom-Erteilung. Der Schweizerische Schulrat hat dem Studierenden der Eidg. Technischen Hochschule *Adolf Bucher* von Kerns (Nidwalden), auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom als *Architekt* erteilt.

Forchbahn (Zürich-Egg-Esslingen). Für Mittwoch den 27. November ist eine einfache Eröffnungsfeier in Aussicht genommen, zu der vom Verwaltungsrat eine grössere Anzahl Gäste eingeladen wurde. Die normale Fahrzeit von Esslingen bis nach Zürich (Stadelhofen) beträgt 1 Stunde und 11 Minuten.

Konkurrenzen.

Hypothen- und Ersparniskasse in Sitten (S. 127 d. Bd.). Unter 72 eingelaufenen Entwürfen hat das aus den Architekten *Ed. Fatio* in Genf, *Eug. Jost* und *Alfr. Laverrière* in Lausanne bestehende Preisgericht die Arbeiten folgender Architekten prämiert:

- I. Preis (1700 Fr.) Entwurf „Brûlefer“ des Architekten *C. Günthert* in Vevey.
- II. Preis ex aequo (900 Fr.) Entwurf „Novembre“ (Goldlettern) des Architekten *Daniel Isoz* in Lausanne.
- II. Preis ex aequo (900 Fr.) Entwurf „Pas de Sauce“ der Architekten *F. Huguenin & Eugène Rochat* in Montreux und *Albert Müller* in Siders.
- III. Preis (500 Fr.) Entwurf „Novembre“ (Schwarze Schrift) des Architekten *Georges Epitaux* in Lausanne.

Sämtliche Entwürfe bleiben bis zum 30. November täglich von 10 Uhr bis 4 Uhr nachmittags in der Turnhalle der neuen Schule zu Sitten öffentlich ausgestellt.

Brücke über die Saar. Der Oberbürgermeister der Stadt Saarbrücken schreibt einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen und Angeboten für den Bau einer massiven Brücke über die Saar in Saarbrücken aus unter den Architekten und Ingenieuren Deutschlands mit Frist bis 1. März 1913. An Preisen sind 12000 Mark (5000, 3500, 2000 und 1500 M.) vorgesehen. Der Ankauf weiterer Entwürfe zu je 1000 M. ist vorbehalten. Dem Preisgericht gehören u. a. an: Geh. Oberbaurat Professor *Hofmann* in Darmstadt, Stadtbaurat Dr. *Grässle* in München, Stadtbaurat *Schaumann* in Frankfurt a. M. und Beigeordneter *Rehorst* in Köln. Die Bedingungen für den Wettbewerb können für 10 M. vom Bürgermeisteramt Saarbrücken bezogen werden.

Nekrologie.

† **Professor Dr. W. Fiedler.** Am 19. d. M. ist in Zürich Dr. Wilhelm Fiedler, von 1867 bis 1907 Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule, in seinem 81. Lebensjahr nach kurzer Krankheit gestorben. Wir werden mit dem Bildnisse des heimgegangenen hervorragenden Gelehrten und Lehrers einen uns von berufener Seite zugesagten Lebensabriss in der nächsten Nummer veröffentlichen.

Korrespondenz.

In Beantwortung der von uns auf Seite 273 der letzten Nummer gebrachten Einsendung erhalten wir folgende Zuschrift:

„Unter dem Titel „Konkurrenz-Unwesen“ macht Ing. R. Maillart aufmerksam auf die Ausschreibung der Gemeinden St. Margrethen und Höchst, die zum Wettbewerb für eine Eisenbeton- oder Stampfbetonbrücke einlädt. Er weist auf die ungebührlichen Anforderungen hin, die hier wieder einmal an die Projektanten gestellt werden und kritisiert das Konkurrenzprogramm, das sogar „doppelte statische Berechnung“ verlange.

„Viel Lärm um Nichts“ möchte man dazu setzen, wenn man die Sache etwas näher betrachtet und sich nicht von hochklingenden Worten verblüffen lässt. Es handelt sich um eine Bogenbrücke von 32 m Lichtweite und 7 m Nutzbreite, eine ganz einfache Konstruktion, die weder an den Statiker noch an den Konstrukteur bedeutende Anforderungen stellt. Fundation wie Aufbau verlangen keine aussergewöhnlichen Massnahmen. Die ganze Kostensumme dürfte auf etwa 30000 bis 35000 Fr. zu veranschlagen sein. Wie ernsthafte Statiker der Eisenbetonbranche versichern, würden die Projektierungskosten bei voller Berücksichtigung der Programmbedingungen sich auf etwa 200 Fr. belaufen. Ist dieser kleinen Brücke durch die grosse Aktion nicht zu viel Ehre angetan worden? Lohnt es sich, wegen solchen Konkurrenzen das Instrument des Wettbewerbsprogrammes in die Schranken zu rufen?

Die Gemeinden St. Margrethen und Höchst haben kaum die Mittel, den Brückenbau selbst zu bestreiten, wie sollten sie da noch ein Uebriges haben für Preiskonkurrenz und Preisgericht. Sie haben daher zum Vornehmen die Erteilung von Preisen abgelehnt. Als technische Ratgeber haben die beiden Gemeinden sich die zuständigen Amtsstellen erbeten; die *Rheinbauleitung Rorschach* hat daher von Amts wegen die Prüfung der Projekte vorzunehmen. Die redaktionelle Bemerkung in der letzten Nummer, dass der Unterzeichnete als „Experte“ mitwirken werde, ist also in diesem Sinne richtig zu stellen.

Den Ratschlag des Unterzeichneten, mit Rücksicht auf die einfache Aufgabe und ihren geringen Umfang nur eine beschränkte Konkurrenz walten zu lassen, hat die Brückenbaukommission abgelehnt und auf einer öffentlichen Ausschreibung beharrt.

Das Konkurrenzprogramm verlangt nur die zur Projektbeurteilung erforderlichen Pläne und Berechnungen. Das ist doch selbstverständlich und nichts ungebührliches. Da das Brückenprojekt sowohl der Genehmigung der st. gallischen Regierung, als auch derjenigen der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg bedarf, so muss es den beidseitigen Vorschriften entsprechen. Es wird aber keinem einzigen Projektanten einfallen, deshalb die statische Berechnung doppelt durchzuführen, wie Ing. Maillart glauben machen will.

Mit Rücksicht auf die knappe Frist zur Projektbearbeitung, die durch zufällige Verzögerung erheblich gekürzt worden war, wird der *Eingabetermin um 10 Tage verlängert werden*, sodass die Offerten auf den 10. Dezember einzureichen sind (vergl. Inserat dieser Nr.).

Einer bezüglichen Eingabe Folge gebend, wird auch im Einverständnis mit der Brückenbaukommission die Erklärung abgegeben, dass, wenn nicht zwingende Gründe dagegen sprechen, die Ausführung demjenigen zugesichert wird, der das vorteilhafteste Projekt offeriert.

Rorschach, den 20. November 1912.

Böhi.

Es freut uns, dieser Einsendung (sowie ihrem Begleitschreiben) entnehmen zu können, dass Herr Oberingenieur Böhi, wenn auch mit wenig Erfolg, sein Möglichstes zur Einhaltung unserer Wettbewerbsnormen getan hat. Dass die Prüfung der Projekte in Händen der Rheinbauleitung liege, hätte doch zur Aufklärung der Konkurrenten im Programm erwähnt werden dürfen. Bezuglich der gestellten Anforderungen musste, namentlich im Hinblick auf Erfahrungen bei ähnlichen Konkurrenzen, der Satz im Programm zu grösstmöglichen Arbeitsaufwand veranlassen: „Nicht vollständige Offerten würden ohne weiteres beiseite gelegt.“ Diese Auffassung bestätigen uns, unabhängig von Ing. Maillart, verschiedene der Eisenbeton-Konstrukteure, für deren berufliche Interessen er sich, gewiss nicht zu seinem persönlichen Vorteil, exponiert hat. Dass der „Lärm um Nichts“ war, vermögen wir angesichts der in Obigem kursiv gedruckten nicht un wesentlichen Programm-Ergänzungen und -Verbesserungen nicht einzusehen. Aber ganz