

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 5

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: 09.02.2026

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

Soll die Motorkraft gerade gleich den Bahnwiderständen, d. h. $K = W$ sein, so hat man aus Gleichung (3)

$$P_1 = P_2 = P$$

d. h. die beiden Wagenbruttogewichte müssen einander gleich sein; in diesem Fall wird Gleichung (2)

$$P (\sin \beta - \sin \alpha) = ph = p(y_2 - y_1),$$

welcher Bedingung die Bahnkurve

$$y = \frac{p}{\dot{p}} \sin \tau = c_2 \sin \tau, \quad \dots \quad (16)$$

also eine *Traktrix* mit der konstanten Tangentenlänge

$$c_2 = \frac{p}{\dot{p}} \quad \dots \quad (16')$$

entspricht.

Die weiteren Parametergleichungen dieser Kurve folgen sofort aus

$$s = \int \frac{dy}{\sin \tau} = c_2 \int \cot \tau d\tau = c_2 \ln \sin \tau \quad \dots \quad (17)$$

$$x = \int \cos \tau ds = c_2 \int \frac{\cos^2 \tau}{\sin \tau} d\tau = c_2 \left(\cos \tau + \ln \tan \frac{\tau}{2} \right) \quad (18)$$

$$\varrho = \frac{ds}{d\tau} = c_2 \cot \tau \quad \dots \quad (19)$$

für die Bahnmitte ist in diesem Fall

$$\sin \gamma = \sqrt{\sin \alpha \sin \beta} \quad \dots \quad (20)$$

Die Bedingungen für den Fall gleicher Wagenbruttogewichte gestatten, für die eine Bahnhälfte die Profilkurve vorzuschreiben und hiernach das Profil des andern Bahn-teils zu bestimmen. Führt man vorstehend ausser der Bedingung $K=W$, bzw. $P_1=P_2=P$ noch die Bedingung nach Gleichung (4) ein, so erhält man, wie leicht einzusehen, wieder das Zykloidenprofil. Die Annahme konstanter Neigung auf der untern oder obern Bahnhälfte führt wiederum zu einer Traktrix für die zweite Bahnhälfte.

II. Das Näherungsprofil.

Die exakte Bestimmung des Zykloidenprofils erfordert bei gegebener horizontaler Bahnlänge und Höhendifferenz Näherungs-Rechnungen, die vermieden werden können, wenn man berücksichtigt, dass die Neigung γ in der Ausweichmitte (Mitte der in der Neigung gemessenen Bahn-länge) sehr nahe gleich ist der mittlern Neigung der Bahn, d. h. genügend genau

$$\operatorname{tg} \gamma = \frac{h}{l} \quad \dots \quad (21)$$

gesetzt werden kann. Mittels der Gleichung (3) und der folgenden lassen sich dann alle weiteren Stücke der Profilkurve bestimmen.

Dieses abgekürzte Verfahren zur Bestimmung des Zykloidenprofils hat immer noch den Nachteil, dass die Berechnung aller Elemente bei Projektierung und Absteckung zu zeitraubend ist. Diese Unannehmlichkeit lässt sich nun namentlich für die praktischen Zwecke in genügend genauer und zweckmässiger Weise dadurch umgehen, dass anstelle der Zykloide eine passende Näherungs-Kurve gewählt wird.

Betrachtet man in den Ableitungen für das Gleichgewichtsprofil die im allgemeinen gegebene Horizontal-länge l und Höhenüberwindung h der Bahn, sowie den aus den Gleichungen (11) und (12) für das Zykloidenprofil bestimmten Wert

$$\operatorname{tg} \beta - \operatorname{tg} \alpha = 2 \lambda \quad \dots \quad (22)$$

als Elemente einer Näherungsparabel, so ergibt sich damit aus der Bedingung

$$\operatorname{tg} \beta + \operatorname{tg} \alpha = 2 \mu \quad \dots \quad (23)$$

die Gleichung des genäherten Gleichgewichtsprofils, bezogen auf das untere Bahnende als Ursprung

$$y = (\mu - \lambda) x + \frac{\lambda}{l} x^2 \quad \dots \quad (24)$$

Diese Planparabel kommt der genauen Zykloide nach Gleichung (7) so nahe, dass die Variation der Differenz der Seilzugkräfte an der Triebrolle während einer Fahrt, mit Rücksicht auf die Unsicherheit in der Bewertung der gesamten Bahnwiderstände, für die Bemessung der Grösse der Betriebskraft (Motor oder Wasserballast) praktisch belanglos ist. Dies geht schon daraus hervor, dass die aus den Gleichungen (22) und (23) bestimmte Anfangs- und

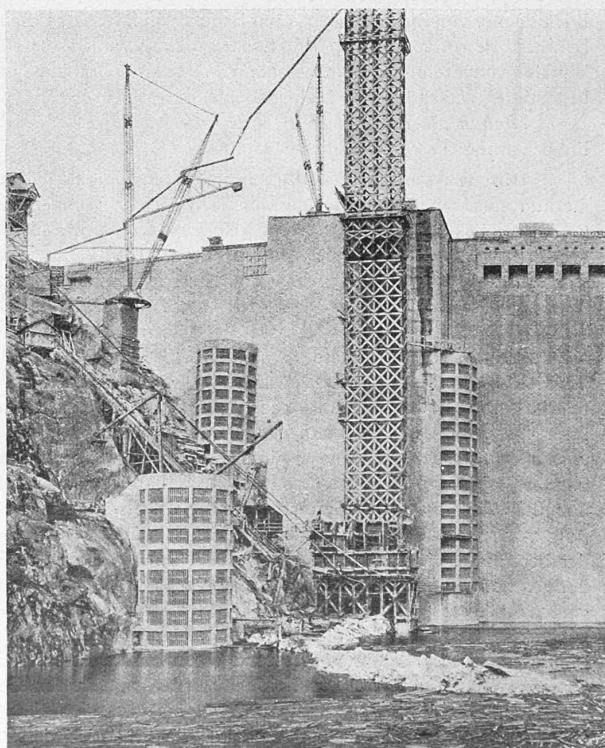
Endneigung des Parabelprofils nur je um eine kleine Konstante geringer ist als die der Gleichung (22) zugrunde liegenden entsprechenden Neigungen des Zykloidenprofils.

Das so bei geeigneter Wahl der Rechnungsgrundlagen ermittelte Längenprofil ist allfällig nur noch in der Weise abzuändern, dass es auch der Beschleunigungsarbeit beim Anfahren Rechnung trägt.

Für das *Traktrixprofil* erhält man eine in kartesischen Koordinaten unschwer zu rechnende, genügend genaue algebraische Näherungskurve, wenn man die Bahnenden als Punkte einer verkürzten *Diokleischen Kisoide* betrachtet. Näherungsweise kann in dem für Seilbahnen in Betracht kommenden Bereich auch die gemeine Kisoide mit dem Grundkreisdurchmesser $d = 1,1 c_2$ die Traktrix ersetzen.

Miscellanea.

Die Hetch-Hetchy-Staumauer der Wasserversorgung von San Francisco, die nachträglich, nach dem Stadtgenieur von San Francisco, O'Shaughnessy-Mauer benannt wurde, ist im letzten Frühjahr vollendet worden. Ueber die Anlage dieser Talsperre und der anschliessenden, rund 270 km langen Wasserleitung haben wir seinerzeit in Band 69, Seite 278 (16. Juni 1917) unter Beigabe eines Längenprofils kurz berichtet. Die Mauer, die in einem Bogen von 215 m Halbmesser angelegt ist, hat in ihrem gegenwärtigen Ausbau eine grösste Höhe von 106 m zwischen Fundamentsohle und Krone; sie hat eine grösste Stärke von 91 m an der Sohle und eine Kronenlänge von 180 m; bei der Bemessung des Fundaments wurde bereits auf eine spätere Erhöhung der Mauer um 25 m Rücksicht genommen. Die nachstehende Abbildung zeigt das linksufrige Widerlager der Mauer von der Wasserveite aus gesehen. Die Wasserentnahme für die Wasserversorgung erfolgt durch einen mit drei Ventilen (System Larner-Johnson) von 90 cm lichtem Durchmesser und Einlassrechen aus Eisenbeton versehenen Grundablass (links im Bilde) und einem darüber angeordneten zweiten, gleichartigen Auslass. Hinter dem rechts im Bilde sichtbaren Eisenbeton-Einlassrechen sind, zu je zwei über die Höhe verteilt, sechs Ventile von 1,52 m lichtem Durchmesser zur Wasserentnahme für Bewässerungszwecke angeordnet. Oben an der Mauerkrone erkennt man fünf der achtzehn je 3 m breiten Oeffnungen des Saugüberfalls mit den darüberliegenden Luftteinlässen. In der Mitte steht noch der hölzerne Giessturm.



Hetch-Hetchy-Staumauer für die Wasserversorgung von San Francisco.

Ueber die Arbeiten an der O'Shaughnessy-Staumauer hat „Eng. News-Record“ fortlaufend berichtet, so am 11. August 1921 über den Aushub, im Jahre 1922 über die Zementanlage (2. März), die Bauplatzeinrichtungen (21. September) und die Betonierungs-einrichtungen (21. Dezember), und am 26. April letzten Jahres über die Fertigstellung der Mauer, welchem Artikel auch das beigegebene Bild entnommen ist.

Eidgenössische Technische Hochschule. Diplomerteilung. Die E. T. H. hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden das Diplom erteilt:

Diplom als Bauingenieur: Heinrich Boeckli von Winterthur (Zürich); Albert von Bonstetten von Bern; Otto Engler von St. Gallen; Henry Favre von Genf; Henri Froidevaux von Muriaux (Bern); Walter Groebli von Oberuzwil (St. Gallen); Einar Holm von Nordstrand bei Kristiania (Norwegen); Marie Philippe Hubrecht von Sélestat (Frankreich); Hans Hugi von Kiesen (Bern); Jürg Jenatsch von Samaden (Graubünden); Erik Johnsen von Kristiania (Norwegen); Werner Kästli vor Münchenbuchsee (Bern); Gottfried Keller von Walzenhausen (Appenzell A.-Rh.); Stephan Kondor von Pécs (Ungarn); Charles Kühlmann von Colmar (Frankreich); Fritz Lienhard von Buchs (Aargau); Nicolas de Miller von Petrograd (Russland); Walter Nabholz von Zürich; Emil Ochsner von Gutenwil-Volketswil (Zürich); Karl Rudmann von Basel; Robert Sailer von Rorschach (St. Gallen); Walter Schneider von Uetendorf (Bern); Gerold Schnitter von Zürich; Otto Schubert von Zürich; Georges Schumann von Luxemburg; Ernst Schwarzenbach von Rüschlikon (Zürich); Ernst Stambach von Winterthur (Zürich) und Aarau (Aargau); Walter Stocker von Ober Mumpf (Aargau); Arthur Strässle von Bütschwil (St. Gallen); Ernst Stücheli von Zürich; Fritz Stüssi von Glarus und Wädenswil (Zürich); Bernhard Wasserfallen von La Chaux-de-Fonds (Neuenburg).

Diplom als Maschineningenieur: Alfred Chuard von Cugy (Freiburg); Eugen Egli von Bauma (Zürich); Viktor Gantner von Flums (St. Gallen); René Greppin von Develier (Bern); Jacob Larsen von Kristiania (Norwegen); Ulrich von Sury von Solothurn; Jean Treyer von Albeuve (Freiburg).

Diplom als Elektroingenieur: Max Amster von Solothurn; Ernst Bucher von Grossdietwil (Luzern); Hans Jakob Bühler von Büron (Luzern); Frédéric Courvoisier von Biel (Bern); Fritz Freuler von Ennenda (Glarus); Rudolf Guyer von Zürich; Nicolas Handelman von Petersburg (Russland); Ivan Kern von Basel; Marcel Küng von Hasle (Luzern); Nino Rezzonico von Porza (Tessin); Friedrich Stucky von Gysenstein (Bern).

Diplom als Ingenieur-Chemiker: Gustav Bodmer von Zürich; Erich Escher von Zürich; Alberto par Espina von Barcelona (Spanien); Bernhard Perrot von Neuenburg; Eduard Rickert von Basel; Georges Winkler von Freiburg; Jakob Boner von Malans (Graubünden), mit besonderer Ausbildung in Elektrochemie.

Diplom als Fachlehrer in naturwissenschaftlicher Richtung: Ernst Stirnemann von Gränichen (Aargau).

Die Wasserkräfte Bulgariens. Vom bulgarischen Ministerium für Landwirtschaft und Domänen ist vor einiger Zeit ein umfangreiches Werk über die bulgarische Wasserwirtschaft herausgegeben worden¹⁾, dem die „Z. V. D. I.“ vom 8. September 1923 einige interessante Angaben entnimmt. Die Grundfrage für die Regelung der bulgarischen Wasserwirtschaft ist die Erstellung von Talsperren, nicht allein als grosse Regulierbecken, sondern auch als das einzige Mittel für die Verminderung der Hochfluten und die Verwirklichung weitgehender Bewässerungspläne. Durch den hydro-metrischen Dienst ist insbesondere das Gebiet der Maritsa und ihrer Nebenflüsse: Topolnitzta, Louda-Jana, Stréma und Kritschim vorläufig untersucht worden. In diesem Einzugsgebiet, das 12363 km² umfasst, könnten elf Talsperren mit etwa 100 Mill. m³ Speicherinhalt erstellt werden, woraus zugleich die Möglichkeit für die Bewässerung von mehr als 200000 ha Land geboten wäre. Das Verhältnis der bergigen Teile zur Ebene ist in jenem Einzugsgebiet 1,42:1, im übrigen Lande 1,5 bis 1,8:1. Für einen Bezirk von 7910 km² wurde ausgerechnet, dass bei Regelung des Abflusses 306500 PS oder 38,7 PS auf 1 km² gewonnen werden könnten. Daraus werden für ganz Bulgarien 2300000 PS erschliessbare Wasserkräfte errechnet. Die grossen Quellen der weissen Kohle sind vereinigt in den Gebirgszügen von Rila, Rhodopes und Stara-Planina, wo sich Nutzgefälle von 200 bis 800 m darbieten. Auch die Elektrifizierung der Bahnen

wird im genannten Werke in Erwägung gezogen. Der Bedarf an Kohle der bulgarischen Eisenbahnen beträgt jährlich ungefähr 580000 t für 2220 km Bahnlinien. Es wurde bereits in Vorschlag gebracht, diese Kohlenmenge an das Ausland zu verkaufen und mit dem Erlös die Anleihen für die Elektrifizierung zu verzinsen.

Société des Ingénieurs civils de France. Am 21. Dezember hielt diese Gesellschaft in Paris unter dem Vorsitz von Professor L. Guillet ihre Jahresversammlung ab. Dem dabei erstatteten Bericht entnehmen wir, dass ihre Mitgliederzahl Ende November 4552 betrug, gegenüber 4234 im Vorjahr. Präsident für 1924 ist statutengemäss der letztes Jahr zum Vizepräsidenten gewählte Ingenieur H. Lucien Dell'oye, Generaldirektor der A. G. der Spiegelmanufakturen von St. Gobain. Zum Vizepräsidenten für 1924, bzw. Präsidenten für 1925 wählte die Versammlung Ingenieur Georges Hersent. Die Gesellschaft hat während des Berichtjahres 16 ordentliche Versammlungen abgehalten, an denen in Vorträgen, Referaten oder Diskussionen 27 Gegenstände behandelt wurden. Zwei Sitzungen wurden ausschliesslich durch die Diskussion über den „Carburant National“ (Alkohol als Ersatz für Autobenzin), drei ausschliesslich durch die Diskussion über das Lehrlingswesen beansprucht. Wie gewohnt, berichtet das Vereinsbulletin eingehend über alle behandelten Fragen. Drei Extra-Sitzungen hielt die Gesellschaft im Mai 1923 anlässlich ihres 75. Jubiläums ab; wir haben hierüber bereits auf Seite 236 letzten Bandes kurz berichtet (3. November 1923).

Eine Untergrundbahn für Genua. Die Stadtverwaltung von Genua hat den Bau einer Untergrundbahn beschlossen. Nähere Einzelheiten über das der Ausführung zugrunde zu legende Projekt bringt unter Beigabe von Plänen und eines Längenprofils die „Rivista Tecnica della Svizzera Italiana“ von Dezember 1923. Die Bahn soll 9,7 km lang werden. Ihre erste, 4,5 km lange Strecke von der Piazza Ferrari bis Sampierdarena erhält sechs Zwischenhaltestellen und soll in vier Jahren fertiggestellt werden. Nachher soll die Untergrundbahn in entgegengesetzter Richtung bis nach Sturla verlängert werden, mit acht Zwischenhaltestellen. Als Bauzeit für diese zweite Strecke werden sechs Jahre angegeben. Von den 17 Stationen werden 14 unterirdisch sein. Die Fahrt von Piazza Ferrari bis Sturla wird 22 Minuten dauern, jene bis Sampierdarena 8 Minuten. Als Vorbild dienen die Einrichtungen des Pariser „Metro“. Die Perrons, für Vierwagenzüge ausreichend, sollen durch Aufzüge und Rolltreppen zugänglich gemacht werden.

Schweizerische Bundesbahnen. Das Jahresergebnis der S. B. B. zeigt für das Jahr 1923 einen Betriebsüberschuss von 113,56 Mill. Fr. gegenüber 37,9 Mill. Fr. im Jahre 1921, 21 Mill. Fr. im Jahre 1920 und 79,6 Mill. Fr. im Jahre 1913. Gegenüber dem Vorjahr konnten die Ausgaben um rund 55 Mill. Fr. vermindert werden, während die Einnahmen um rund 21 Mill. Fr. zugenommen haben. Diese betrugen insgesamt 365,4 Mill. Fr., wovon 126,6 Mill. Fr. (1922: 121,3 Mill. Fr.) aus dem Personenverkehr und 219,7 Mill. Fr. (1922: 194,2 Mill. Fr.) aus dem Güterverkehr. Befördert wurden 87 Mill. (81,2 Mill.) Personen und 14,65 Mill. t (13,24 Mill. t) Güter. Infolge dieser erfreulichen Besserung der Betriebsergebnisse wird auch die Gewinn- und Verlustrechnung, zum erstenmal wieder seit 1913, mit einem, wenn auch bescheidenen, Reingewinn abschliessen.

Moderne Förderanlage. Wohl das grösste bisher gebaute Fördergerüst ist, wie wir den V. D. I.-Nachrichten vom 12. Dezember 1923 entnehmen, über Schacht 9 der Gewerkschaft „Orange“ in Gelsenkirchen errichtet worden. Das als Bockkonstruktion, mit zwei einander gegenüberliegenden Streben, ganz in Eisenkonstruktion erstellte Fördergerüst besitzt eine Höhe von 53 m. Das eigentliche, zwischen den zwei Streben angeordnete Führungsgerüst ist von diesen und vom Gerüstkopf unabhängig, sodass es durch Seilzüge und allenfalls eintretende Bodensenkungen nicht belastet wird. Die Anlage ist für Doppelförderung aus 1500 m Tiefe eingerichtet und wurde entsprechend dieser grossen Tiefe für eine Seilbruchlast von 380 t berechnet. Der Schacht selbst kann bei Brandgefahr und bei Arbeiten über dem Schacht durch Brandklappen geschlossen werden.

Die Kohlenförderung Oesterreichs im Jahre 1922 belief sich auf 3116 Mill. t Braunkohle, die höchste seit zehn Jahren erreichte Menge, und 165727 t Steinkohle, gegenüber 2479 Mill. t Braunkohle und 137633 t Steinkohle im Jahre 1921. Diese Ueberproduktion wurde erreicht trotz der Verringerung der Betriebe von 78 auf 75 im Braunkohlen- und von 24 auf 19 im Steinkohlen-Bergbau.

¹⁾ Annuaire des Archives du Ministère de l'Agriculture et des Domaines du Royaume de Bulgarie. Vol. I, 1920. Sofia 1923. 591 Seiten stark.

Ostschweizerische Friedhofkunst-Ausstellung St. Gallen.
Das für 1924 geplante geplante Unternehmen (vergl. S. 277 letzten Bandes) kann wegen ungenügender finanzieller Unterstützung und zu wenig zahlreicher Beteiligungszusage nicht durchgeführt werden.

Zur Frage der durchgehenden Güterzugbremse. Veranlasst durch eine Anfrage teilen wir zur Vermeidung von Missverständnissen mit, dass die Organe des Eisenbahndepartements wie der S. B. B. unserem bezügl. Artikel in letzter Nummer fernstehen.

Nekrologie.

† **Hermann Dietler.** Am 24. Januar 1924 entschlief in Luzern alt Gotthardbahndirektor H. Dietler in seinem 85. Lebensjahr, schmerzlos und ruhig, nach einer rasch verlaufenen und anscheinend leichten Lungentzündung. Letzten Montag erfolgte seine Bestattung im Friedental-Friedhof, wobei ein zahlreiches Trauergespann dem Verstorbenen die letzte Ehre erwies; von der Generaldirektion der S. B. B. waren erschienen die Herren Zingg und Schrafl, aus Luzern Kreisdirektor Etter, sodann Vertreter der Behörden, der G. E. P. und des S. I. A. sowie zahlreiche Kollegen und Freunde. Am Grabe sprachen der Präsident der Sektion Waldstätte Ingenieur P. Beuttner namens des S. I. A. und der G. E. P., deren verdientes Ehrenmitglied Dietler gewesen, ferner der Sekretär W. Miller namens der Neuen Gotthard-Vereinigung herzliche Worte der Anerkennung, des Dankes und des Abschieds. An dieser Stelle wird der bahnbrechende Verdienste des hervorragenden Eisenbahnfachmannes H. Dietler, mit dem der letzte und zugleich markanteste Vertreter der alten Gotthardbahn dahingegangen ist, noch besonders gedacht werden.

† **Auguste Weber.** Am 25. Januar ist in Mülhausen, im Alter von 56 Jahren, Ingenieur Auguste Weber, ehemaliger Professor an der E. T. H. gestorben. Zu Strassburg am 28. Mai 1867 geboren, absolvierte Weber seine Studien in Paris an der „Ecole Centrale des Arts et Manufactures“, und vervollständigte sie später am Physikalischen Institut der Universität Strassburg. Er war sodann bei der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft in Mülhausen tätig, bis er im Jahre 1895 zum Professor für Mechanik und Maschinenlehre sowie Bau von Fabrikanlagen an der chemisch-technischen Abteilung der E. T. H. gewählt wurde. An dieser Stelle wirkte er bis 1911, in welchem Jahre er es vorzog, in die Praxis zurückzukehren. In den letzten Jahren war er Oberingenieur bei der „Association Alsacienne des Propriétaires d'Appareils à Vapeur“.

Auguste Weber war ein stiller und zurückgezogener Mann. Während seines Aufenthaltes in Zürich verkehrte er nur im Kreise einiger weniger Freunde und seiner engeren Landsleute. Wem es gegönnt war, ihn in diesem Kreise näher kennen zu lernen, wird er auch weiterhin in freundlicher Erinnerung bleiben. G. Z.

† **Theodor Felber,** von 1894 bis 1917 Professor an der forst- und landwirtschaftlichen Abteilung der E. T. H., ist am 26. Januar durch den Tod von langem Leiden erlöst worden. Bürger von Kottwyl bei Sursee, geboren am 25. Februar 1849, durchlief der junge Felber nach den heimatlichen Schulen die Luzerner Realschule, um 1867 die Forstschule des Eidg. Polytechnikums zu beziehen. Die Hochschule verließ er Ende 1869, versehen mit dem Diplom, um an verschiedenen Orten als Förster zu wirken, zuletzt als Forstmeister der waldreichen Stadt Winterthur. Aus dieser Stellung wurde er als Nachfolger Landolts an die Eidg. Techn. Hochschule berufen, wo er während 23 Jahren eine erfolgreiche Tätigkeit entwickelte und sich Achtung und Liebe seiner Kollegen wie seiner zahlreichen Schüler erwarb.

Konkurrenzen.

Neubau der bernischen Zwangs-Erziehungs-Anstalt Tessenberg. Nachdem bereits vom Kantonsbauamt ein Vorprojekt dieses Anstaltsgebäudes ausgearbeitet war, hat der Regierungsrat auf den Antrag der Polizeidirektion und der Baudirektion eine Konkurrenz unter einer Anzahl bernischer Architekten angeordnet. Das Preisgericht hat Ende November 1923 über die fünf eingelangten Projekte geurteilt und drei Preise zuerkannt. Der erste Preis wurde dem Architekten L. Bueche im Architekturbureau Bosset & Bueche in St. Immer, der zweite den Architekten Saager & Frey in Biel, und der dritte den Architekten Gebrüder Louis in Bern zuerkannt. Als Grundlage für die weitere Bearbeitung wurde das mit dem ersten Preis bedachte Projekt als geeignet erklärt.

Literatur.

Eingangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Der Brückenbau. Nach Vorträgen, gehalten an der deutschen technischen Hochschule in Prag von Dr.-Ing. h. c. Joseph Melan, o. ö. Professor des Brückenbaus. II. Band. *Steinerne Brücken und Brücken aus Beton und Eisen.* Mit 393 Abbildungen im Text. Dritte erweiterte Auflage. Leipzig und Wien 1924. Verlag von Franz Deuticke. Preis geh. 15 Fr., geb. Fr. 17,50.

Etude expérimentale de la transmission de la chaleur par quelques matériaux de construction. Par A. Dumas, Ingénieur, professeur à l'Université de Lausanne, Chef du Laboratoire d'Essais de Matériaux. Lausanne 1923. Édité par la Section romande de l'Union suisse pour l'amélioration du logement. Prix br. Fr. 1.80.

Joseph Melan zum siebzigsten Geburtstage. Gewidmet von seinen dankbaren Schülern. Mit einem Bildnis und zahlreichen Textabbildungen. Leipzig und Wien 1923. Verlag von Franz Deuticke. Preis geh. 10 Fr.

Contribution à la Théorie des Moteurs à Combustion interne. Par M. Brutzkus. Avec 6 figures. Paris 1923. Gauthier-Villars & Cie., Editeurs. Prix br. 8 frs. fr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

† Architekt Fritz Stehlin - v. Bavier.

Die Bürgerhauskommission des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins hat einen schweren Verlust erlitten. Am 6. Dezember starb in Basel nach kurzer Krankheit Herr Architekt Fritz Stehlin - von Bavier, Präsident des Arbeitsausschusses der Bürgerhaus-Kommission.

Im Jahre 1905 hat der Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein seine Bürgerhauskommission bestellt mit der Aufgabe, das Werk: „Das Bürgerhaus in der Schweiz“ durchzuführen. Fritz Stehlin wurde das Präsidium des Arbeitsausschusses der Kommission übertragen und er hat dieses Amtes gewaltet bis zu seinem Hinschiede. Mit tiefem Interesse für die Sache, mit sicherem Ueberblick über die Aufgabe und mit grosser Aufopferung hat er sich 18 Jahre lang dieser Arbeit gewidmet. Es hat sich dabei nicht blos um eine Oberleitung und um ein Disponieren gehandelt; es war eine fortlaufende persönliche Arbeitsleistung damit verbunden. Fritz Stehlin hat ein gewaltiges Pensum von Arbeit dem Werke gewidmet.

Seinen Kollegen im Arbeitsausschuss war er nicht nur Mitarbeiter und Führer; sie waren ihm alle in Freundschaft verbunden; sein Hinscheiden ist ihnen ein schmerzlicher Verlust.

Der Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein hat allen Grund zu bleibendem Danke gegenüber dem Verstorbenen, der am Gelingen des Werkes „Das Bürgerhaus in der Schweiz“ so hervorragenden Anteil hatte; der Name Fritz Stehlin wird mit dem Werke verknüpft bleiben.

Über die sonstige Tätigkeit des Verstorbenen, der als Architekt in Basel in erster Reihe stand, wird an anderer Stelle dieses Blattes berichtet werden; hier wollen wir nur seiner Arbeit für den Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein dankbar gedenken.

Zürich, im Januar 1924.

Der Präsident der Bürgerhaus-Kommission des S. I. A.:

Paul Ulrich.

Der Präsident des C.-C. des S. I. A.:

Rohn.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Werte Herren Kollegen!

Die Delegiertenversammlung vom 1. Dezember 1923 hat eine weitere Reihe von besondern Bedingungen für Hochbauarbeiten gutgeheissen, die wir hierdurch dem Gebrauche übergeben.

Zu einigen der Bedingungen, die sich ihrem Wesen nach von den früher unterscheiden, mögen folgende Erläuterungen dienen: