

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **41/42 (1903)**

Heft 15

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

schenkestrasse und die folgende Quartierstrasse, hierauf im Tunnel von 170 m Länge und in schwacher Kurve mit 18 ‰ Steigung bis auf die Höhe des bestehenden Sihlufers, die Sihl auf einer neuen Brücke in Eisenkonstruktion von 40 m Spannweite übersetzend. Aus dem Uebergangsgefälle von 5 ‰ unter der Brandschenkestrasse entwickeln sich gegen die Bederstrasse hin aus dem Gütergeleise die Perrongeise der Sihltalbahn und der Uetlibergbahn, erstere in einem Ausziehgeleise unter der projektierten Parkringstrasse sich vereinigend, an welches noch ein Aufstellgeleise sich anschliesst, welches, zwischen der Bederstrasse und dem tiefer gelegenen Gütergeleise der Station Enge gelegen, für den Stückgutverkehr und zu Umladezwecken dienen kann. Der Perron ist von der Bederstrasse, vom Eilgutschuppen und von den Perrons des Bahnhofes Enge her durch Treppenanlagen zugänglich. Unter der Bederstrasse befinden sich Bureau-lokalitäten in der Nähe des Perrons und der Treppen. Für Gepäckbeförderung vom Perron zur Bederstrasse ist längs der Treppe eine Aufzugsvorrichtung vorgesehen.»

Einen wesentlichen Teil des Projektes bildet die **Verlegung der Sihl** längs des „Sihlhölzli“, wodurch vermieden wird, dass die Nivellette der Bahn unter das Grundwasser gesenkt zu werden braucht. Der Bericht enthält darüber folgende Angaben:

«Die Tieflegung der Bahn bedingt die Unterführung derselben unter der Sihl und infolgedessen eine Hebung der Sihlsohle. Diese Hebung kann in Verbindung mit einer Verlegung, annähernd entlang dem Sihlkanal, oder im bestehenden Flussbett selbst bewerkstelligt werden. Letztere Lösung wird die Entwicklung der Bahn-nivellette von der Sihl bis zur Station Enge begünstigen und eine Reduktion von 10 ‰ auf 8,5 ‰ erlauben, die bestehenden Sihlhölzlianlagen und der Sihlkanal würden wenig verändert. Da jedoch die vollständige Auffassung des Sihlkanals doch nur eine Frage der Zeit ist und die Neuordnung der Sihlhölzlianlagen auch früher schon in Aussicht genommen worden ist, so fallen diese Faktoren nicht so sehr in Betracht, wenn bei einer Verlegung der Sihl darauf Bedacht genommen wird, dass das Sihlhölzli nicht zu sehr verstümmelt wird, sondern zum mindesten in seiner jetzigen Ausdehnung wieder neu gestaltet werden kann. Letzteres ist aber sehr wohl möglich und da anderseits für den Umbau selbst eine Hebung mit Verlegung der Sihl gegenüber der Hebung im bestehenden Flussbett von wesentlichem Vorteil ist und desgleichen für die Gestaltung der anliegenden Quartiere und Strassenzüge, so wurde dieser Lösung der Vorzug gegeben.

Die verlegte Sihl schliesst oberhalb der Stauffacherbrücke mit 34 m Sohlenbreite an das bestehende Profil an. Letzteres erweitert sich unterhalb der neuen Strassenbrücke Enge-Wiedikon auf 42 m, welche Breite für das zweistufige Wehr angenommen und etwa 25 m über den Sihltunnel hinauf fortgesetzt wurde, worauf der Uebergang in das Normalprofil mit 32 m folgt. Letzteres ist bis oberhalb der neuen Sihlbrücke der Sihltalbahn und Uetlibergbahn beibehalten und geht gegen die Uto-Brücke hin in das für diese Strecke festgesetzte Normalprofil mit 30 m Sohlenbreite über. Das 3 ‰ Sohlengefälle der untersten Strecke setzt sich nach aufwärts fort bis zum Fallbett der ersten Wehrstufe (Kote 410,71). Die Höhe der beiden Stufen beträgt je 2,22 m, die Länge der Sturzbette je 10 m mit 10 ‰ rückwärtiger Neigung. Von der Oberkante der obern Wehrstufe (Kote 415,15) an aufwärts ist zum Schutze der Sohle ob dem Wehr das Sohlengefälle von 1,5 ‰ eingelegt und auf eine Länge von rund 700 m d. h. bis zum Schnittpunkt mit dem 3 ‰ Gefälle, welches von der Uto-Brücke an aufwärts festgesetzt ist. Bei Abnahme des 1,5 ‰ Sohlengefälles vom Wehr an aufwärts wurde einer diesbezüglichen Anregung der kantonalen Baudirektion Rechnung getragen, welche diese Massnahme auf Grund von Erfahrungen bei derartigen Wehranlagen als wirksames Mittel, Auskolkung über dem Wehr zu verhindern, in Anwendung gebracht hat.

Durch die Traceverlegung in die Seebahnstrasse kommt der Sihltunnel 85,0 m silaufwärts der neuen Sihlbrücke zu liegen. Das Ueberfallwehr kann infolgedessen in grösserer Entfernung von beiden Bauobjekten erstellt werden als bei der Linienführung längs dem bestehenden Trace; es ist dadurch auch genügende Entwicklungslänge gegeben für die Anlage als zwei- oder mehrstufiges Wehr, je nachdem eingehendere Studien dies als vorteilhafter erscheinen lassen werden. Ueber dem stark dimensionierten und durch Spundwände und Asphaltdichtung allseits geschützten Tunnel ist ein Sohlenpflaster von 45 cm Stärke vorgesehen, die Sohle überdies durch Spundwände vor Angriffen durch Wasser und Geschiebe geschützt. Die von Tunnel und Brücke ungefähr gleich weit (etwa 35 m) entfernte Wehranlage mit den zwei niedern Abstürzen, das schwache Sohlengefälle und die starke Sohlenpflasterung über dem Tunnel lassen begründete Bedenken wegen der Sicherheit desselben kaum mehr

aufkommen, umsoweniger, als dessen erhöhte, ausser dem Bereich des Grundwassers befindliche Lage auch eine zuverlässige Entwässerung mit genügendem Gefälle erlaubt.

Das dem neuen Sihlbeit anliegende Terrain ist bei der neuen Sihlbrücke um 1 m (auf Kote 417,1) zu erhöhen, was zu sehr günstigen Niveaueingleichungen gegen die Stauffacherbrücke und die Manessestrasse, Brandschenkestrasse und neue Zurlindenstrasse hin Anlass gibt. In Bezug auf letztere ist zu bemerken, dass entsprechend früheren Projekten das Niveau dieser Strasse ohnehin nahezu auf diese, jetzt vorgeschlagene Höhe hätte gebracht werden müssen auf einer bis 3 m hohen Dammanlage, welche das ganze Sihlhölzli entzwei geschnitten hätte, während nun die der Sihl entlang projektierten Uferstrassen und das anliegende Gelände ganz mässige Steigungen erhalten. Für die wesentlich erweiterten Sihlhölzlianlagen bietet sich Gelegenheit, dieselben den Niveaueverhältnissen in mannigfaltiger Weise anzupassen, was für dieselben nur von Vorteil sein wird. Die neuen Brücken und zwischenliegenden Uferhöhen sind entsprechend dem maximalen Hochwasserstand der Sihl von 1846 mit 550 m³ sek. Abflussmenge angelegt, wie dies bei den bisherigen Brückenbauten üblich war. Die Brücke unterhalb dem Wehr ist als steinerne Bogenbrücke gedacht mit 42 m Stützweite und 1/10 Pfeil, die Zurlindenstrassenbrücke als Balkenbrücke in armiertem Beton mit Mittelpfeiler, die neue Sihltalbahn- und Uetlibergbahnbrücke, wie schon erwähnt, als eiserner Parallelträger von 40,0 m Spannweite.»

(Schluss folgt.)

Miscellanea.

Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen.¹⁾

Die wieder aufgenommenen Fahrten auf der Strecke Marienfelde-Zossen haben am 6. Oktober d. J. das Aufsehen erregende Ergebnis einer Höchstgeschwindigkeit von 201 km in der Stunde geliefert. Ueber die Massnahmen, durch welche diese erhebliche Steigerung der Geschwindigkeit ermöglicht worden ist, berichtet das Zentralblatt der B. V. Was zunächst den Oberbau betrifft, so liessen fortgesetzte Versuche erkennen, dass es nicht ratsam gewesen wäre, mit der Fahrgeschwindigkeit erheblich über 160 km hinauszugehen. Die Wagen liefen bei dieser Geschwindigkeit schon recht unruhig; auch traten Verbiegungen an den Schienen und Risse in den eisernen Schwellen auf. Es wurde daher ein vollständiger Umbau des Versuchsgelaises im letzten Sommer ausgeführt. Dabei fand eine vollständige Erneuerung des alten Kiesbettes statt, an dessen Stelle eine Unterbettung mit Basaltkleinschlag getreten ist. Als Gestänge wurde der preussische schwere Oberbau für Schnellzugstrecken verwendet, mit 12 m langen Stumpfstosschienen von 41 kg/m und grossen Hakenplatten auf 18 kiefernen Schwellen. Die Löcher der Schwellenschrauben sind mit Hartholzdübeln ausgefüllt. Mehr aus Vorsicht, als weil man von der Notwendigkeit überzeugt gewesen wäre, wurde eine besondere Schutzeinrichtung gegen Entgleisungen angebracht, die aus zwei wagrecht liegenden, die Fahrfläche mit der obern Fusskante um 50 mm überhöhenden Schienensträngen besteht. Diese Streichschienen ruhen auf gusseisernen, mit den Schwellen verschraubten Stützen und sind an diesen auf jeder Schwelle mit je einer Schraube befestigt. Die so gebildeten Spurrillen haben eine Weite von 50 mm erhalten. Diese Anordnung ist auch durch den Bahnhof Rangsdorf unter Beseitigung der zu durchfahrenden Weichen durchgeführt. In Mahlow, wo die Weichen nicht entbehrlich werden können und die Fahrgeschwindigkeit eine geringere ist, sind besondere, von denen der freien Strecke etwas abweichende, bewegliche Schutzvorrichtungen an den Weichen angebracht. Soweit die bisherigen Wahrnehmungen reichen, sind die Streichschienen nicht in Wirksamkeit getreten. Damit ist wohl der Nachweis erbracht, dass die gebräuchlichen Oberbauformen auch bei einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 200 km noch ausreichen, und dass für die von manchen Seiten als notwendig erachteten, sogenannten einschienigen Oberbauarten kein Bedürfnis vorliegt — ganz abgesehen von den neuen Gefahren, die derartige noch unerprobte Anordnungen herbeiführen können.

Ausser dem Geleise sind auch die Drehgestelle einem gründlichen und sorgfältigen Umbau unterzogen worden, wobei der Radstand von 3,5 m auf 5 m vergrössert, der Mittelzapfen seitlich verschiebbar gemacht und an Stelle der die Federn zum Teil verdeckenden Rahmen andere gesetzt wurden, die die genaue Besichtigung dieser für die Sicherheit sehr wesentlichen Teile gestatten. Durch Einschalten von Ausgleichhebeln nach Art der bei den Lokomotiven verwandten, wurde ausserdem eine gleichmässige Verteilung der Wagenlast auf die einzelnen Räder sichergestellt.

Diese Aenderungen haben sich vorzüglich bewährt. Die Wagen laufen jetzt auf dem neuen Geleise bei den höchsten Geschwindigkeiten

¹⁾ Bd. XXXVIII S. 244, Bd. XL S. 165.

so ruhig, wie früher etwa bei 130 oder 140 km. Auch die Zuführung des Stromes von 14 000 V., ein bisher etwas mit Misstrauen betrachteter Teil der Anlage, hat nur vorübergehend zu Störungen Anlass gegeben. Bei etwa 180 km Geschwindigkeit traten nämlich starke Schwankungen der Maste und Leitungsdrähte ein, die einige Brüche und Kurzschlüsse zur Folge hatten. Diese anfangs bedrohlichen Erscheinungen haben sich aber durch Anbringung leichterer und besser gefederter Streifbügel und durch kleine Nachhilfearbeiten an der Fahrleitung schnell beseitigen lassen. Damit ist nachgewiesen, dass es ganz gut ausführbar ist, von einer Oberleitung bis zu Fahrgeschwindigkeiten von 200 km Strom abzunehmen.

Untersuchungen über Betoneisenkonstruktionen. Mit Bezug auf den in unserer letzten Nummer S. 173 mitgeteilten Beschluss der Generalversammlung des Schweizerischen Städteverbandes ist aus dem uns freundlich zur Einsicht überlassenen Referat des Herrn Reg.-Rates H. Reese zu berichten, dass derselbe anknüpfend an seinen Vortrag am Städtetag des Jahres 1902 den heutigen Stand der Angelegenheit darlegte. Dieser ist unsern Lesern zum grössten Teil bereits aus dem letzten Geschäftsberichte des Zentralkomitees des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins¹⁾ bekannt. Wir erfahren aus dem Referate des Hrn. Reese weiter, dass zur Durchführung des von Hrn. Prof. F. Schüle aufgestellten, von uns bereits eingehend besprochenen Programmes²⁾ ein Zeitraum von drei Jahren in Aussicht genommen ist. Die eigentliche Leitung der Arbeiten und die Bearbeitung des Gesamtmaterials zu einer einheitlichen, abschliessenden Vorlage soll unter Aufsicht einer Spezialkommission einem besondern Ingenieur übertragen werden.

Die Gesamtkosten der Durchführung des Programmes sind auf 36 000 Fr. bez. 12 000 Fr. jährlich geschätzt, an deren Aufbringung der Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein und der Verein schweizer. Kalk- und Zement-Industrieller je mit 2000 Fr. jährlich teilnehmen sollen, während der Rest von den Städten, den Kantonen und dem Bund zu leisten sein wird. Die genannten Vereine werden ausser ihrer finanziellen Beteiligung, durch die persönliche Mitarbeiterschaft ihrer Mitglieder, durch Lieferung der erforderlichen Materialien und andern mehr die Arbeiten fördern helfen.

An den Bericht des Hrn. Reese schloss sich eine kurze Diskussion und die Beschlussfassung im bereits mitgeteilten Sinn. Die zur Verfolgung der Angelegenheit eingesetzte Spezialkommission wurde beauftragt jährlich einen summarischen Bericht über das Ergebnis der Untersuchungen zu erstatten.

Nutzbarmachung der Viktoria-Fälle des Sambesi. In einer vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung des African Concession Syndicate wurden vom Vorsitzenden interessante Mitteilungen über das Projekt der Ausnutzung der Viktoria-Fälle gemacht. Die in Rhodesia im Bau begriffene Eisenbahn wird voraussichtlich schon im nächsten März die Fälle erreicht haben, sodass die Expertenkommission, die im Anfang des nächsten Jahres von der Geschäftsleitung des Syndikats entsandt werden soll, die Bahn benützen kann. Die Fallhöhe ist 120 m und die Wassermenge so gross, dass die Möglichkeit geboten ist, jeden praktisch verwendbaren Bedarf an elektrischer Energie aus diesen Fällen zu decken, wobei infolge der grossen Fallhöhe die hydraulische Anlage pro P. S. verhältnismässig sehr billig herzustellen sein wird. Die Lage der Fälle ist auch in Bezug auf die benachbarten voraussichtlichen Stromabnehmer günstig zu nennen, da die längste Leitung 460 km nicht übersteigen wird und da innerhalb dieser Entfernung die wichtigsten Gold- und Kupferminen von Rhodesia, sowie etwa 1200 km Eisenbahnen liegen. Die Goldfelder des Transvaal sind etwa 900 km entfernt, sodass es wirtschaftlich schwer möglich sein dürfte, auch diese von den Viktoria-Fällen aus mit Strom zu versorgen. Jedenfalls fällt das Absatzgebiet in Rhodesia selbst sehr in Betracht, da die dortigen Minen beinahe das ganze Jahr hindurch ununterbrochen viel Betriebskraft brauchen. Die erwähnte Länge der Uebertragungsleitung dürfte dabei kein Hindernis sein, nachdem in Kalifornien schon Fernleitungen bis zu 460 km in Betrieb stehen.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Im Monat September ist in den beiden Richtstollen zusammen ein Fortschritt von 309 m erzielt worden, wovon 142 m auf die Brieger Seite und 167 m auf jene von Iselle entfallen. Die Gesamtlänge der Richtungsstollen betrug zu Ende September auf der Nordseite 9950 m, auf der Südseite 7275, zusammen 17 225 m. Die durchschnittliche Arbeiterzahl wird mit 3284 pro Tag angegeben, von denen 2318 im Tunnel und 966 ausserhalb desselben arbeiteten. Die grösste Zahl der gleichzeitig im Tunnel beschäftigten Arbeiter hat 930 betragen. Der nördliche Stollen lag in schieferigem, zum Teil Pyrit führenden Kalkstein, während das vom südlichen Stollen durchfahrene Gestein bis Km. 7,118 aus weissem krystallini-

chem Kalkstein bestand, auf den Glimmerschiefer und schieferiger Kalk folgten. Der durchschnittliche Fortschritt der Bohrung betrug auf der Nordseite 5,46 m, auf der Südseite 5,57 m für einen Arbeitstag. Das aus dem südlichen Tunnelportal ausströmende Wasser ist mit 924 Sek./l gemessen worden. Wegen des nötigen Holzeinbaues haben die Arbeiten auf der Nordseite eine Unterbrechung von 94³/₄ Stunden erfahren.

Schweizerisches Landesmuseum. Der XI. Jahresbericht 1902, der soeben erschienen ist, gibt über die erfolgreiche Tätigkeit des Landesmuseums und seiner Behörden einlässlichen Aufschluss. Der Besuch nimmt stetig zu (101 584 Personen im Jahre 1902), ebenso die Anzahl der Geschenke und Depositen, deren Schatzungswert bis zum Schlusse des Jahres 1902 fast 1800000 Fr. erreicht, während die von der Eidgenossenschaft zu Einkäufen bewilligten Gelder bis zum gleichen Termin rund 1 177 000 Fr. betrugen. Besonders stolz ist die Verwaltung auf die Erwerbung des «*Büchschützlen*», eines prächtigen Trinkgeschirrs aus dem Jahre 1644. Eine Abbildung dieser vorzüglichen Arbeit aus der Werkstatt des Zürcher Goldschmiedes Holzhalb ist auf einer Tafel dem Jahresberichte beigegeben. Immer noch arm ist das Landesmuseum an guten *Schnittfiguren*, dagegen war es glücklich im Ankauf *gotischer* Möbel, deren gänzlich Verschwinden man befürchtet hatte; es gelang der Direktion, eine Anzahl von Tischen und Truhen aus dem Bündnerlande zu erwerben.

Von andern Anschaffungen sei noch eines gestickten Teppichs mit den Wappen der Pfyffer und Segesser von Luzern und der Jahreszahl 1552 gedacht, der in München gekauft wurde und wahrscheinlich zum Hausrat des berühmten Luzerner Ritters und Schultheissen Ludwig Pfyffer gehörte.

Die Eisackbrücke bei Franzensfeste auf der Südbahnlinie Villach-Franzensfeste, die im Jahre 1872 aus sogenanntem saurem Bessemer-Material hergestellt worden war, ist, da sie für den heutigen Verkehr und die grossen Gewichte der neuen Lokomotiven nicht mehr ausreichte, durch einen Neubau aus basischem Martinmaterial ersetzt worden. Die 190 m lange Brücke besteht aus zwei Seitenöffnungen von je 70 m und einer mittlern Öffnung von 50 m Spannweite; ihre Fahrbahn liegt mehr als 70 m über dem Flussbett des Eisack und ruht auf zwei freistehenden, 35 m hohen Steinpfeilern. Die Auswechslung, die sich mit Rücksicht auf die Höhe der Brücke, auf die in unmittelbarer Nähe gelegene Befestigung der Talsperre und auf die 30 m unterhalb der Bahn gelegene Reichsstrasse, auf welcher der Verkehr aufrecht erhalten werden musste, äusserst schwierig gestaltete, hat in drei verschiedenen Zugspausen stattgefunden. Ohne den Verkehr aufzuhalten oder zu stören, sind die seitlichen Brückenteile binnen 2 1/2 Stunden, die mittlere Brücke binnen 3 Stunden eingeschoben und unmittelbar danach die Züge über die neue Brücke geleitet worden.

Zur Erhaltung des Strassenbildes in Lübeck hat es der Verein von Kunstfreunden, der auch im vorigen Jahre den Wettbewerb für Wohnhaus-Fassaden ausgeschrieben hatte, erreicht, dass folgende Bestimmungen in die Bauordnung der Stadt Lübeck aufgenommen wurden:

«Neu-, An- und Umbauten sowie sonstige neu herzustellende bauliche Anlagen müssen an allen von öffentlichen Verkehrswegen und Plätzen aus sichtbaren Seiten architektonisch so ausgebildet werden, dass sie weder das Strassenbild oder die landschaftliche Umgebung verunstalten, noch die Erscheinung vorhandener, insbesondere historischer Bauten wesentlich beeinträchtigen. Reklameschilder, Aufschriften und sonstige Vorrichtungen zu Reklamezwecken, sowie Bemalungen, welche das Strassenbild oder die landschaftliche Umgebung verunstalten oder die Erscheinung vorhandener, insbesondere historischer Bauten wesentlich beeinträchtigen, sind untersagt.»

Eine grosse Roll-Wippbrücke über den Pequonnock-Fluss in Bridgeport (Conn.) ist vor kurzem erbaut worden. Sie liegt im Zuge der N.-York, N.-Haven & Hartford-Eisenbahn, von der sie vier Gleise auf zwei nebeneinander liegenden zweigleisigen Ueberbauten aufnimmt und lässt eine Schiffsöffnungsöffnung von 24,38 m frei, indem ihre Blechhauptträger schaukelstuhlförmig zurückrollen und sich dabei aufrichten. Die Bewegung wird durch elektrische Motoren bewirkt, deren je einer von 50 P. S. für jede zweigleisige Brücke vorgesehen ist und zum schnellen Öffnen und Schliessen der Brücken genügt. «The Scherzer Rolling Lift Bridge Co. of Chicago» betreibt den Bau beweglicher Brücken der oben bezeichneten Art und hat laut Eng. News auch für den vorliegenden Fall die Entwürfe geliefert und die Ausführung überwacht.

Ein neuer Stadtteil in Wien wird im Prater auf dem Terrain der ehemaligen Radfahrbahn an der Kronprinz Rudolf-Strasse entstehen, indem von dieser 5,75 ha grosse Fläche die Hälfte zur Anlage eines Parkes und für breite Strassenzüge verwendet werden soll, während der Rest in 45 Baustellen parzelliert wurde. Der Park auf dem Sterneckplatz wird im Jahre 1904 eröffnet und durch mehrere Strassenzüge die Verbindung zwischen der Kronprinz Rudolf-Strasse und dem Sterneckplatze sowie der Ausstellungsstrasse hergestellt werden.

¹⁾ Bd. XLII, S. 109. ²⁾ Bd. XLI, S. 118.

Städtische Bauten in Karlsbad. Die Stadt beschloss 12 Mill. Fr. zur Erbauung eines neuen Badehauses und einer Markthalle, sowie zur Erweiterung der städtischen Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke zu verwenden.

Die Kathedrale von Truro in England, ein kunstgeschichtlich interessantes und wertvolles Baudenkmal ist in vierjähriger Arbeit nach den Plänen des Architekten J. L. Pearson mit einem Aufwande von 1 Mill. Fr. in ihrer ursprünglichen Gestalt wieder hergestellt worden.

Das Postgebäude in Lindau, ein monumentaler Bau in der Nähe des Bahnhofs, nach Plänen des Oberregierungsrates von Zenger in München, ist am 1. August feierlich seiner Bestimmung übergeben worden.

Eine neue Nilbrücke in Kairo. Die Ausschreibung einer Konkurrenz für den Bau einer neuen Nilbrücke in Kairo mit einem Voranschlag von über 19 Mill. Fr. steht bevor.

Die Wiederherstellung der Moritzkapelle in Nürnberg wurde dem Architekten Professor Jos. Schmitz übertragen.

Literatur.

Ed. Blochs Fassaden-Album. Zweiunddreissig Entwürfe zu Stadt- und Landhäusern mit Grundrisskizzen und kurzem Text. Vierte gänzlich neu bearbeitete Auflage. Entworfen und herausgegeben von Franz O. Hartmann, Architekt in Dresden. Verlag von Carl Scholtze (W. Junghans) in Leipzig. Preis in Mappe 12 Mk.

Sieht man die zum Unterricht an den niederen Fachschulen für Architektur bestimmte Literatur durch, so muss man staunen, welche Menge unbrauchbaren Stoffs den Schülern und andern Lernbegierigen dargeboten wird. Dabei sind viele dieser Bücher und Vorlagewerke vielerorts als «mustergültig» anerkannt, während sie doch geradezu schädigend wirken. Es wäre eine verdienstvolle Aufgabe da energisch reinigend einzugreifen, denn es ist klar, dass, solange derartiges Bildungsmaterial von der Schule geboten wird, die Lernenden nicht auf die richtige Fährte gebracht werden können.

Auch die vorliegende Arbeit erfüllt trotz vierter, gänzlich umgearbeiteter Auflage ihren Zweck nicht und es ist zu bedauern, dass der Verleger soviel Mühe und Arbeit auf die Herstellung der inhaltlich recht minderwertigen Tafeln verwendet hat. Nur manchmal klingt eine Erinnerung an gute, alte, kleinstädtische Bauten durch, aber so selten, dass der unbefriedigende Gesamteindruck dadurch nicht geändert wird.

So lange man nichts Besseres an die Stelle des Alten zu setzen hat, gebe man vorhandene, bewährte, alte Gebäude den Schülern als Vorbild und zur Aufnahme; das wird dazu beitragen Geschmack und Sinn für praktische Schönheit wieder zu wecken und Geschmacklosigkeiten, wie sie auch in vorliegender Arbeit zu finden sind, von selbst verschwinden lassen.

Dr. B.

Das System Visintini sowie einige Versuche mit diesen Gitterbalken aus Eisenbeton. Sonderabdruck aus «Beton und Eisen», 1903. Heft III. Wien 1903. Verlag von Visintini & Weingärtner in Zürich.

Nach einer kurzen Beschreibung des Systems Visintini, das am besten als ein fertig in den Handel kommender Balken aus Eisenbeton bezeichnet werden kann, folgen in graphischer und textlicher Darstellung Versuche mit diesen Gitterbalken, die von den Baubehörden in Zürich, Wien und Berlin vorgenommen wurden und deren Ergebnisse ebenso bemerkenswert wie zufriedenstellend ausfielen. Die vorzügliche Eignung der genannten Bauweise für leichte Lasten hat schon dazu geführt die Konstruktion auch für Fussgängerbrücken in Aussicht zu nehmen. Jedoch liegt das eigentliche Feld ihrer Entwicklung im Wohnhausbau, auf den sie durch ihre Solidität, Feuersicherheit, Reinlichkeit und viele andere praktische Vorteile bald bedeutenden Einfluss auszuüben bestimmt sein wird.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Reduktions-Tabellen für Elektrotechniker zur Berechnung von $\lg u$ und $\sin \frac{u}{2}$ aus der Skala-Ablesung s . Mit einer vierstelligen Logarithmentafel als Anhang. Zusammengestellt von *Ant. v. Sprecher*. Zweite Auflage 1903. Verlag von Schulthess & Co. in Zürich. Preis geb. 1 Fr.

Fliehkraft und Beharrungsregler. Versuch einer einfachen Darstellung der Regulierungsfrage im Tolleschen Diagramm. Von *Fritz Thürmler*, Dr. Ingenieur. Mit 21 Textfiguren und 6 lithographierten Tafeln. 1903. Verlag von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 4 M.

Die Literatur des Städtewesens in technischer und hygienischer Beziehung. Katalog, herausgegeben anlässlich der deutschen Städte-Ausstellung zu Dresden 1903 von der Gewerbe-Buchhandlung *Ernst Schürmann*, G. m. b. H. in Dresden A.

Briefe eines Betriebsleiters über die Organisation technischer Betriebe. Von *Georg J. Erlacher*, Ingenieur. Mit 12 Abbildungen im Text und fünf Formularen. 1903. Verlag von Gebrüder Jänecke in Hannover. Preis geb. 1,50 M.

Führer durch das Verwaltungsgebiet der Stadt Dresden. In 12 Einzelheften herausgegeben vom *Rat zu Dresden* anlässlich der «Deutschen Städte-Ausstellung». Verlag von C. C. Meinhold & Söhne in Dresden. Preis in Mappe 3 M., Einzelhefte zu 0,50 M., Heft 11 1 M.

Messungen an elektrischen Maschinen. Apparate, Instrumente, Methoden, Schaltungen. Von *Rudolf Krause*, Ingenieur. Mit 166 in den Text gedruckten Figuren. 1903. Verlag von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 5 M.

Der Drehstrommotor. Ein Handbuch für Studium und Praxis. Von *Julius Heubach*, Chef-Ingenieur. Mit 163 in den Text gedruckten Figuren. 1903. Verlag von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 10 M.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
13. Okt.	Kant. Baudepartement	Bellinzona	Bau der Strasse Rodi-Fiesso-Prato-Dalpe. Voranschlag 64 000 Fr.
14. »	Dr. Haegi, Präsident der Baukommission	Kempen-Wetzikon (Zürich)	Anlage einer Wasserversorgung im Burgweidli-Adetswil mit Doppelreservoir von 70 m ³ Inhalt, etwa 2000 m gusseisernen Leitungsröhren von 40 und 100 mm u. s. w.
14. »	Hochbauamt des Kreises III der S. B. B.	Zürich, ehem. Rohmaterialbahnhof	Gesamtbauarbeiten für ein neues Aufnahmegebäude der Station Schmerikon.
14. »	Bauverwaltung	Grenchen (Solothurn)	Neuerstellung einer Brücke in armiertem Beton über die Leugenen.
14. »	Ed. Joss, Architekt	Bern, Marktgasse 6	Erstellung eines eiserne Brücke über den Ostkanal.
14. »	Meier, Präsident	Libingen (St. Gallen)	Lieferung der Fenster und Fenstertüren (ohne Beschläge und ohne Verglasung) sowie der hölzernen Rolläden zum neuen Postgebäude in Bern.
14. »	Gemeindeschreiberei	Bümplitz (Bern)	Erstellung eines Weges von 4000 m Länge auf dem Berge Businaz.
15. »	Kant. Kulturtechn. Bureau	Zürich	Erstellung einer Zementröhrenleitung von 235 m Länge, mit Einfallschächten; Umbau einer Schalenpflasterung im Dorfe Lengnau.
15. »	Gemeindekanzlei	Yverdon	Bau der Strasse I. Klasse von der Badenerstrasse bis zur Limmatbrücke in Dietikon, Länge rund 500 m.
16. »	Bauleitung des neuen Postgebäudes	Bern	Lieferung einer elektrischen Umformeranlage für das Seminar Küsnacht und eines Drehstrommotors von 15 P. S. mit Transformator für das Technikum Winterthur.
17. »	Gemeindekanzlei	Vaulion (Waadt)	Erstellung der Strasse von Bagwil nach Ruchwil Länge 3340 m, Kostenvoranschlag 61 000 Fr.
18. »	G. Herzog, Ingenieur des IV. Kreises	Laufenburg (Aargau)	Erstellung einer eiserne Brücke von 35 m Spannweite über die Landquart an der Kommunalstrasse Pardisla-Valzeina.
20. »	Bureau des Kreisgenieurs I	Zürich, Obmannamt, Zimmer Nr. 52	Erstellung von vier Häusern mit je sechs Dienstwohnungen bei der Station Samaden.
24. »	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune Nr. 2	
24. »	Gemeindeschreiberei	Seedorf (Bern)	
25. »	Kantonales Bauamt	Chur	
25. »	Baubureau d. Rhätischen Bahn	Chur	