

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 15

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

das Glas stark genug sei, jedem Hagel zu widerstehen, was Hagelschutzdecken gleichfalls überflüssig macht.

Es wäre interessant, zu erfahren, ob dieses Kathedralglas auch schon anderwärts für ähnliche Zwecke Anwendung gefunden hat und welche Erfahrungen damit erzielt worden sind. Bei vorliegendem Gewächshaus sind der grösseren Vorsicht halber doch noch Schattendecken und Hagelschutzdecken angebracht worden; doch bedeutet deren Benutzung allein in Ausnahmefällen an und für sich schon eine wesentliche Erleichterung des Betriebes.

Ueber Gewächshäuser.

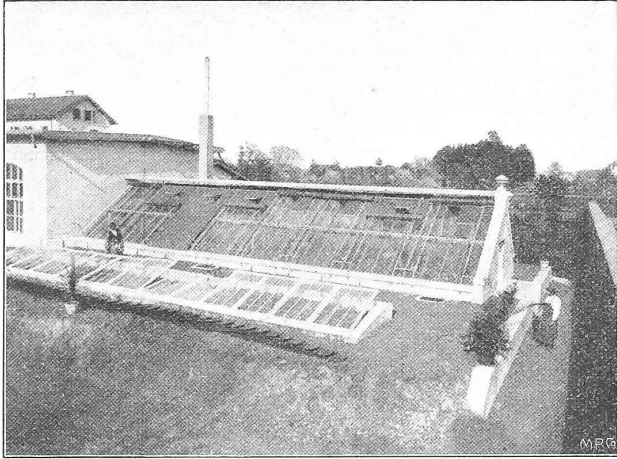


Abb. 4. Gewächshaus der Direktion der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen. — Ausgeführt von Vohland & Bär in Basel.

Miscellanea.

Eine elektrisch betriebene Schwebbahn über den Zambesi. Seit Anfang der 70er Jahre wurden die sog. Schwebbahnen für die Praxis brauchbar ausgebildet und haben sich in kürzester Zeit auf der ganzen Erde verbreitet. Sie dienen heute nicht nur zur bequemen Förderung von Bergwerksprodukten, wie Kohlen usw. oder landwirtschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen, sondern sie haben sich ebenso auch glänzend bewährt bei der Bewältigung von Erdarbeiten, Baggerungen u. dgl. im allergrössten Masstab, so z. B. beim Aushub des Panamakanals, sowie für den Transport von riesigen Einzellasten, Quadern und Holzstämmen in Steinbrüchen und Forsten. Für alle diese Transporte war bisher charakteristisch, dass sie mit Hilfe endloser Zugseile geschahen, die auf einer Endstation angetrieben wurden; seit kurzem tritt aber mehr und mehr die elektrische Förderung in den Vordergrund, mit der bereits sehr namhafte Unternehmungen, wie

die Zambesiufer überaus steil abfallen und das Bett des reissenden Flusses etwa 140 m tief in Felsen eingeschnitten ist, sodass es unmöglich erschien, für die Brücke einen Zwischenpfeiler zu erstellen. Daher ist ein einziger eiserner Bogen mit der gewaltigen Spannung von 250 m geplant. Um diese Brücke in rationeller Weise von beiden Ufern her ohne besondere Montagegerüste nach Auslegerart herstellen zu können, ist es nötig, zunächst das nötige Material auf die andere (nördliche) Seite des Flusses zu schaffen, was auf einer Seilbahn mit elektrischem Betrieb geschehen soll. In 265 m Abstand werden auf den beiden Ufern je ein in Beton fundiertes Gestell erbaut zur Aufnahme des 65 mm dicken Drahtseiles; davon ist das eine als fester Pylon gedacht, der durch zwei Spannseile gehalten wird, während das andere auf dem jenseitigen Ufer als ein um zwei horizontale Lager drehbarer Ständer ausgebildet wird, an dem ein 60 t schweres Spannungsgewicht hängt. Diese Anordnung hat zur Folge, dass wenn sich die zu befördernde Last der Mitte des Drahtseils nähert, der bewegliche Ständer samt Spannungsgewicht etwas steiler aufgerichtet wird und andererseits in seine Normalstellung zurückgeht, wenn die Last das eine oder andere Ende erreicht hat. Die zulässige Maximal-Förderlast ist zu 10 t angenommen, wobei die grösste Durchbiegung des Drahtseils rechnermässig 13,25 m betragen soll, während im Ruhezustand der Durchhang des leeren Seils nur 1,95 m misst. Endlich ist noch am Kopfe des beweglichen Ständers zu weiterer Sicherheit ein rückwärts verankertes Spannseil vorgesehen, das für gewöhnlich schlaff durchhängt. Als Transportmaschine dient ein elektrischer Trolley, dessen Stromzuleitung aus Kupferdraht besteht. Ausserdem ist der Trolley mit einem ebenfalls elektrisch betriebenen Krane zum Aufnehmen und Ablassen der Lasten versehen. Die Bedienung des ganzen Mechanismus besorgt ein einziger Führer, der im Tragkorb des Trolleys selbst Platz nimmt und daher jederzeit in der Lage ist, die Geschwindigkeit den Umständen entsprechend zu regulieren. Dadurch werden Störungen, wie sie beim Kabelzug so häufig vorkommen, von vornherein vermieden. Entsprechend dem 60 t Spannungsgewicht bleibt die Spannung des Kabels nahezu konstant und der ganze Apparat kann sich frei unter der Wirkung von Last und Temperatur-Einflüssen bewegen. Da die Traglast im Maximum 10 t nicht übersteigen darf, ist jede Ueberanstrengung des Seiles ausgeschlossen. Gegen den Einwand, der Trolley habe in der zweiten aufsteigenden Hälfte seiner Fahrt einen besonders grossen Kraftaufwand nötig, ist zu bemerken, dass sich der Durchhang durch den günstigen Einfluss des Spannungsgewichts mit dem Fortschreiten der Last von selbst vermindert und die Steigung auf diese Weise leicht überwunden wird. Die über den Zambesi zu schaffende halbe Brückenkonstruktion beträgt etwa 40 000 t. Im vorliegenden Falle, zu dem wir die Daten nach den Mitteilungen des Herrn Stadtbauinspektors Keppler in Heilbronn der »Süddeutschen Bauzeitung« entnehmen, handelt es sich um einseitige Beförderung der Materialien vom südlichen an das nördliche Ufer. Es genügt daher, nur ein Spannungsgewicht anzubringen; soll dagegen der Transport in annähernd gleicher Stärke nach beiden Richtungen erfolgen, so empfiehlt es sich, beidseitig Spannungsgewichte zu verwenden, wie dies z. B. bei der oben erwähnten Seilbahn in Devonport geschehen ist.

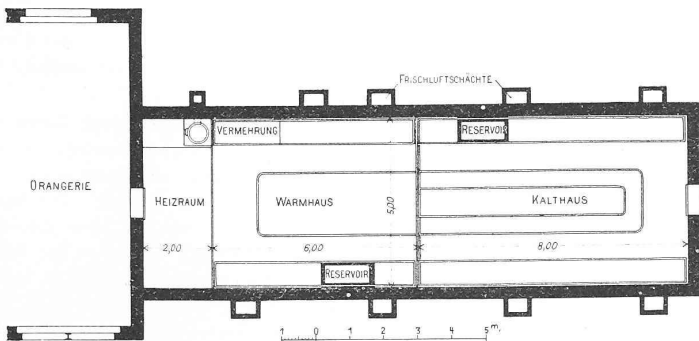


Abb. 5. Grundriss. — Masstab 1 : 200.

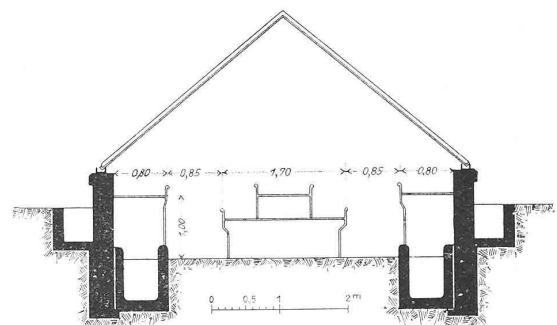


Abb. 6. Querschnitt. — Masstab 1 : 100.

z. B. die Anlage des Admiralitätshafens in Devonport, ausgeführt worden sind. Ebenso ist der Seilbahn mit elektrischem Betrieb nach englischen Mitteilungen auch beim Bau der geplanten Eisenbahnbrücke über den Zambesi eine hervorragende Rolle zugewiesen. Es handelt sich hierbei bekanntlich um das Riesenwerk einer Ueberspannung des afrikanischen Erdteils von Süden nach Norden durch Zusammenschluss der bis jetzt im Kapland einerseits und im Niltal andererseits vorhandenen Eisenbahnstrecken, von denen die erstere gegenwärtig bald den Zambesifluss nahe den Viktoria-Fällen erreicht haben wird. Ueber die Oertlichkeit wird berichtet, dass

Die Jahresversammlung des Vereins schweiz. Zement-, Kalk- und Gipsfabrikanten hat Freitag den 16. und Sonntag den 17. September d. J. im Hotel »Bären« zu Basel stattgefunden unter dem Vorsitz von Hr. Direktor Haas aus Dittingen.

Am ersten Sitzungstage wurden zunächst die geschäftlichen Verhandlungen des Vereins erledigt.

Aus dem Jahresberichte des Präsidiums bietet die Zusammenstellung über Ein- und Ausfuhr von Zement, Kalk und Gips in den Jahren 1902 und 1903 einiges Interesse:

Es betrug	die Einfuhr		die Ausfuhr	
	im Jahre	1902	1903	1902
Gips, gebrannt oder gemahlen	173 647 q	143 932 q	61 808 q	56 391 q
Hydraulischer Kalk	70 368 »	37 224 »	118 852 »	127 061 »
Romanzement	197 970 »	206 887 »	689 »	1 107 »
Portlandzement	73 819 »	86 442 »	32 161 »	29 743 »
Schlacken- u. Puzzolanzemente	116 »	139 »	2 069 »	996 »

Von den Vereinsfabriken wurden im Jahre 1903 erzeugt (in Waggonladungen) rund: An Portlandzement 18 240, an Romanzement 1394, an Mischzementen 3786, an Schlackenzement 1252, an Hydraulischem Kalk 13 908 und an Gips 5394.

Am zweiten Verhandlungstage gelangten vier äusserst interessante Referate, für deren gediegenen Inhalt schon die Namen der Referenten bürgten, zur Behandlung. »Ueber die Stellungnahme schweizerischer Industrieller zur Rheinschiffahrt« sprach Herr Ingenieur Gelpke aus Basel. Aus dem Vortrage entnehmen wir, dass die seit dem Jahre 1902 angestellten Versuche die vollständige Gleichwertigkeit der Stromstrecken oberhalb wie unterhalb Strassburgs in Bezug auf ihre Schiffbarkeit dargetan haben, ja dass sogar die Fahrwasserverhältnisse hinsichtlich der Breiten- und Tiefendimensionen oberhalb Strassburg im allgemeinen besser ausgebildet sind. Auch irgend welche Schwierigkeiten rechtlicher Art liegen für die Befahrung des Rheinstromes von Basel an abwärts nicht vor. Der Referent schliesst daher mit dem Wunsche, dass die Notwendigkeit des Zusammenschlusses unserer Industriellen im Interesse eines planmässigen und zielbewussten Vorgehens zur Entwicklung der neuen Verkehrsstrasse, welche bestimmt ist, so ungeahnte Perspektiven der Prosperität für unser gesamtes Wirtschaftsleben zu erschliessen, in ihrem vollen Werte erkannt werden möge. — In würdigster Weise schloss sich an dieses Referat dasjenige des Herrn Ingenieur Maillart aus Zürich »Ueber Ausführungen in armiertem Beton«, worin der Vortragende speziell die bei uns noch wenig praktisch durchgeführten Verwendungen des Zementes zu Telegraphenmasten, Fundamentpfählen, Hochkaminen u. s. w. erwähnt. Dr. Fick aus Zürich brachte »Betrachtungen über Syndikate und Trusts unter besonderer Berücksichtigung der Bindemittelbranche der Schweiz«. Bei diesem letztern Vortrage besonders wäre die Anwesenheit der Gegner der Zementverkaufsvereinigung sehr wünschenswert gewesen, damit auch sie sich an den interessanten Ausführungen hätten Belehrung holen können. Ebenfalls sehr interessant war das Referat von Herrn Direktor Greuter aus Zürich: »Ueber die Frage der Verpackung hydraulischer Bindemittel«. Dass auf dem Gebiete der Abschaffung der heute bestehenden, lästigen Sackfrage auch von den einzelnen Mitgliedern schon viel getan worden ist, bewies die im Anschluss an den Vortrag fleissig benutzte Diskussion. Nach Beendigung der Verhandlungen vereinigte ein gemeinschaftliches Mittagessen am Orte die Teilnehmer noch einige gemütliche Stunden.

A.

Schweizerische Bundesbahnen. Der Verwaltungsrat der S. B. B. hat in seinen Sitzungen am 30. September und 1. Oktober das Baubudget für das Jahr 1905 im Betrage von 44 062 005 Fr. genehmigt. Die Gesamtsumme verteilt sich auf folgende vier Kapitel: 1. Bahnanlagen und feste Einrichtungen 31 235 805 Fr., 2. Rollmaterial 11 176 000 Fr., 3. Mobilien und Gerätschaften 907 200 Fr., 4. Verwendung auf Nebengeschäfte (Dampfschiffahrt auf dem Bodensee) 743 000 Fr. (neue Schiffswerft in Romanshorn 730 000 Fr.). Von den Bauausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen im Betrage von 31 235 805 Fr. entfallen: Auf die Generaldirektion für Planaufgaben 25 000 Fr. und für den Bau der Rickenbahn 2 400 000 Fr.; auf das Bahnnetz des Kreises Lausanne 5 829 100 Fr.; auf den Simplontunnel 6 086 000 Fr.; auf den Kreis Basel 7 153 800 Fr.; auf den Kreis Zürich 4 989 920 Fr., (davon Umbau der Station Oerlikon 575 000 Fr., Strassenunterführung im Bahnhof Aarau 253 200 Fr., Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich 200 000 Fr., Hauptbahnhof Zürich 140 000 Fr., Transitpost 180 000 Fr., neue Werkstätten in Zürich 500 000 Fr., Aarbrücke bei Brugg 100 000 Fr., Beseitigung von Niveauübergängen 150 000 Fr. u. s. w.) und auf den Kreis St. Gallen 4 751 985 Fr. ohne den Ricketunnel. Mit der Bauausgabe von 11 176 000 Fr. für Rollmaterial sollen u. a. im Jahre 1905 beschafft werden: 57 Lokomotiven für 3 705 000 Fr., 160 Personenwagen für 3 775 000 Fr. und 500 Güterwagen für 1 539 500 Fr. Sodann fallen auf die weitere Ausrüstung der Personenwagen mit elektrischer Beleuchtung 343 500 Fr. Die 907 200 Fr. für Mobilien und Gerätschaften verteilen sich: Auf die Generaldirektion in Bern 20 000 Fr.; auf den Kreis Lausanne 240 000 Fr.; auf den Simplon 20 000 Fr.; auf den Kreis Basel 306 700 Fr.; auf den Kreis Zürich 167 000 Fr. und auf den Kreis St. Gallen 153 500 Fr.

Eisenbahnschwellen aus armiertem Beton.

Die Verwaltung der Linie von Voiron nach Saint-Béron in den französischen Departements Isère und Savoie hat für ihre meterspurige Bahn eine Schwelle aus armiertem Beton versuchsweise angewendet, die im »Genie civil« dargestellt und beschrieben wird. Diese Schwelle ist 1,80 m lang, 0,18 m breit, 0,14 m dick und für direkte Auflagerung der Schiene eingerichtet. Die Armierung besteht aus drei je aus einem Stück Rundstahl gebogenen Einlagen, deren untere und obere gestreckte Teile unter einander durch eingelegte vertikale Bügel verbunden sind. Ausserdem sind die drei Einlagen zunächst des Schienenauflegers mittels horizontaler Bügel gegen einander

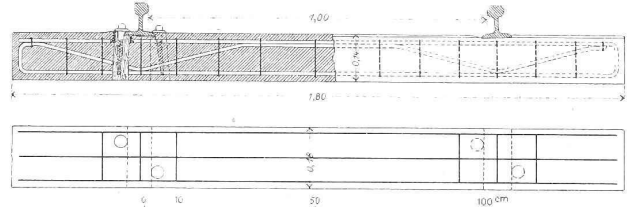


Abb. 1. Längsschnitt und Draufsicht der Schwelle. — Masstab 1 : 20.

abgesteift (Abb. 1 u. 2). Bei der Herstellung der Schwelle werden die drei Eiseneinlagen derart fest verlegt, dass sie überall noch um mindestens 15 mm von der Schwellenoberfläche abstehen. Die Art der Schienenauf Lagerung ist aus der Abbildung 2 ersichtlich. Die beiden den Schienenfuss fassenden Schrauben sind je in einen harthölzernen Dübel eingeschraubt, der in ein bei Herstellung der Schiene dafür ausgespartes, oben mit einem eisernen Ring eingefasstes Loch fest eingezogen wurde. Zur weiteren Verstärkung ist in die Wandungen dieser Dübellöcher ein Draht spiralförmig eingelegt. Die Fusschrauben ruhen unmittelbar auf dem genannten eisernen Ringe auf, was ermöglicht sie genügend fest anzuziehen. Zwischen Schienen-

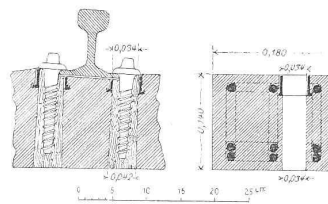


Abb. 2. Längsschnitt und Querschnitt der Schwelle bei der Schienenauf Lagerung.

Masstab 1 : 10.

fuss und Schwelle ist eine dünne Beilage aus Holz oder gepresstem Filz angebracht, zum Zwecke Vibrationen abzuschwächen. Eine Schwelle enthält 8,4 kg Eisen und wiegt im Ganzen 105 kg; ihre Herstellungskosten beliefen sich auf 4,50 Fr. Versuche, die mit einer in der Mitte auf einer scharfen Kante aufliegenden, an beiden Enden nicht unterstützten Schwelle vorgenommen wurden, haben gezeigt, dass sie noch einem Achsendruck von 4800 kg widerstehen konnte. Die vorgenannte Gesellschaft hat im März 1903 teils in unmittelbarer Aufeinanderfolge, teils mit Holzschwellen abwechselnd 60 solcher Schwellen verlegen lassen, die bis heute in vollkommen tadellosem Zustand befunden wurden, sodass die Versuche durch Verlegung von weiteren 250 Schwellen gleicher Bauart ausgedehnt wurden. Man nimmt an, dass unter den ungünstigsten Verhältnissen die Erstellungskosten dieser Schwellen sich zu jenen von Eichenschwellen wie 5 zu 3 stellen werden, während ihre Lebensdauer auf das vier- bis fünffache der letztern geschätzt wird.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Durch das plötzliche Auftreten warmer Quellen im sehr gebräuchtem Gebirge, in das der Richtstollen der Südseite zu Anfang September eingedrungen war, hat die Arbeit auch auf dieser Seite einen Unterbruch erfahren. Der Richtstollen der Südseite ist im Monat September nur um 25 m gefördert worden und es betrug somit zu Ende des Monats die Länge der Richtstollen südlich 9110 m, nördlich 10 376 m, zusammen 19 486 m, sodass noch 244 m durchzuschlagen blieben. Am 6. September um 10¹/₂ Uhr vormittags wurde in dem Kalkschiefer eine warme Quelle von 45° C und ungefähr 60 Sek/l Ergiebigkeit angeschlagen, was zur Einstellung der Bohrarbeit vor Ort nötigte. Es wurde sofort ein Querstollen in Angriff genommen, um aus dem Stollen II an die Einbruchstelle der warmen Quelle im Richtstollen I zu gelangen; derselbe war zu Ende des Monats durchgeschlagen und man war um diese Zeit damit beschäftigt, den in dem stark zerklüfteten Gebirge erforderlichen Einbau vorzunehmen, um die Quelle so zu fassen, dass die Arbeit wieder aufgenommen werden kann. Die erforderlichen Einrichtungen, um die Kühlung der Sachlage entsprechend zu steigern, sind gleichfalls in Ausführung begriffen.

Die Gesteinstemperatur ist bei Km. 9,070 mit 42,5° C gemessen worden; die Menge des dem Südportal entströmenden Tunnelwassers betrug Ende September 88 l Sek/l.

Die Freihaltung der Panamabahn. Gegen das Ueberwuchern des Pflanzenwuchses, der auf der Panamabahn dem Bahnbetrieb häufig nachteilig wird, hat man, wie »Engineering« mitteilt, seit einiger Zeit mit gutem Erfolge das Besprengen mit einer Arsenik- und Salpeterlösung angewandt. Während früher das überwuchernde Gestrüpp mit erheblichen Kosten zurückgeschnitten wurde, sendet man jetzt zweimal im Jahre einen sogen. »Giftzug« (poison-train) über die Bahn, der aus zwei mit einer Spritzvorrichtung versehenen Tankwagen besteht und mit einer Geschwindigkeit von 7 km in der Stunde verkehrt. Während der Fahrt wird das längs der Strecke stehende Unkraut etwa in 3 m Breite mit der gedachten giftigen Flüssigkeit so reichlich übergossen, dass seine Triebkraft ertötet wird.

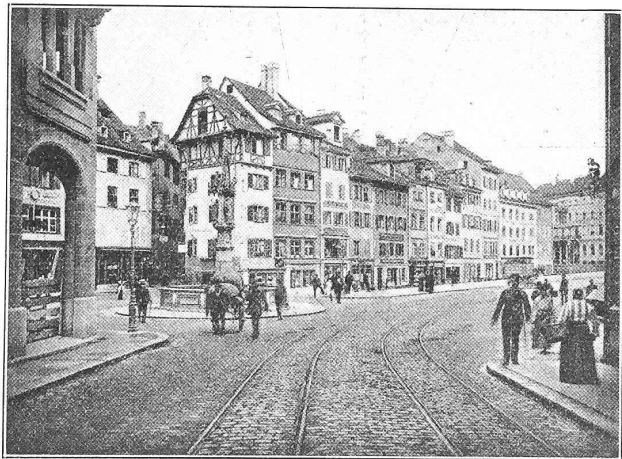


Abb. 1. Ansicht des Fischmarktes in Basel.

Das neue botanische Museum in Genf. Das von Architekt *Juvet* in Genf auf dem unter der Bezeichnung »La Console« bekannten Teile des Geländes der »Ariana« mit einem Aufwand von 195 000 Fr. errichtete, neue botanische Museum ist zusammen mit dem neuen botanischen Garten am 26. September eingeweiht worden. Das einfache aber zweckentsprechende Gebäude enthält im Erdgeschoss die Bibliothek, die Spezialsammlungen und die Arbeitszimmer des Direktors und Obergärtners, in den beiden oberen Geschossen durch eine Treppe verbundene Galerien, auf denen 339 hohe Kästen mit den Pflanzenpaketen in 12 000 Faszikeln aufgestellt sind.

Das k. k. Technologische Gewerbe-Museum in Wien feiert am 26. Oktober 1904 seinen 25-jährigen Bestand. Aus diesem Anlass soll in einer Denkschrift ein Rückblick auf die Entwicklung der Anstalt gegeben werden. Um solchen möglichst vollständig zu gestalten, richtet der Direktor des techn. Gewerbemuseums, Herr Hofrat Ritter von Exner, k. k. Sektionschef, an alle einstigen Schüler und früheren Mitglieder des Lehrkörpers die Aufforderung, Mitteilung über die gegenwärtig von ihnen eingenommenen Stellungen baldigst an ihn gelangen zu lassen.

Zur Vergrößerung des Kubelwerkes wird die Errichtung einer grossen Stauanlage im Sittertale geplant. Das in demselben angesammelte Wasser der Sitter würde durch die bestehenden bzw. die noch in Ausführung begriffenen Stollen¹⁾ dem Stausee im Gübenmoos zugeführt werden. Die das Projekt betreffenden, vom Ingenieurbureau Kürsteiner in St. Gallen ausgearbeiteten Pläne sind der Regierung von Appenzell I.-Rh. bereits zur Genehmigung des Konzessionsbegehrens vorgelegt worden.

Turbinendampfer für transatlantischen Verkehr. Der erste von Dampfturbinen angetriebene transatlantische Dampfer ist der am 25. August in Belfort vom Stapel gelaufene »Victorian« der Allan Line. Er ist 164,5 m lang, 18 m breit und hat 12 000 t Wasserverdrängung. Die drei Schraubenschrauben werden durch ebensoviele Parsonsturbinen angetrieben, deren mittlere mit Hochdruck arbeitet.

Die Kinderanstalt Rathausen, die am 29. Mai 1903 durch Brand zerstört wurde, ist mit einem Kostenaufwand von 300 000 Fr. in einfacher aber würdiger Weise unter möglichster Benützung der alten Anlage und der erhalten gebliebenen Bauglieder durch Kantonsbaumeister Müller in Luzern wieder aufgebaut worden. Die Gebäude sollen Mitte Oktober wieder bezogen werden.

¹⁾ Bd. XLIII, S. 172 und 269.

Konkurrenzen.

Das Börsengebäude am Fischmarkt in Basel. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt eröffnet unter den schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau eines Börsengebäudes am Fischmarkt in Basel. Der Einlieferungstermin ist auf den 14. Januar 1905 festgesetzt. Das Preisgericht, dem die Herren Architekten *Leonhard Friedrich* aus Basel, *J. Bégin* aus Neuchâtel, *C. Moser* aus Karlsruhe und *R. von Wurtemberg* aus Bern, sowie die Herren *Emanuel Schäfer*, Börsenkommissär in Basel, *Alb. von Speyr-Boelger*, Präsident der Börsenkammer in Basel und *Fridolin Zweifel*, Mitglied der Börsenkommission in Basel angehören, hat das Programm geprüft und gutgeheissen; zur Prämierung der drei bis vier besten Arbeiten sind ihm 5000 Fr. zur Verfügung gestellt. Sämtliche eingegangenen Entwürfe werden nach der Preisverteilung 14 Tage öffentlich ausgestellt. Die mit Preisen bedachten Arbeiten gehen in den Besitz des Kantons Basel-Stadt über, doch behält sich der Regierungsrat bezüglich der Anfertigung der definitiven Pläne und der Bauleitung freie Hand vor. Dem durch eine photographische Ansicht des Fischmarkts (Abb. 1), einen Uebersichtsplan 1 : 500 (Abb. 2 im Masstab 1 : 3000) und einen Lageplan 1 : 200 trefflich erläuterten Bauprogramm entnehmen wir, dass in dem in einfachen aber würdigen Formen zu erstellenden zweigeschossigen Gebäude im Erdgeschoss ausser den Nebenräumen ein Lesesaal, ein Büchermagazin und einige Läden gegen die Marktgasse zu untergebracht werden sollen. Im ersten Stockwerk sind der durch zwei Geschosse reichende und durch Ober- oder Seitenlicht zu beleuchtende Börsensaal mit geräumigem Vorsaal, die Garderoben, Sitzungszimmer, Bureaux und feuersicheren Archivräume anzuordnen, im zweiten Geschoss weitere Sitzungszimmer und im Dachstock oder im Flügel über der Spiegelgasse eine Abwartwohnung von vier bis fünf Zimmern. Ausser der Wahl des Baustiles und der Ueberbauung der Spiegelgasse durch einen im Erdgeschoss als Durchfahrt auszubildenden Gebäudeflügel ist den Bewerbern auch eine Verlegung des



Abb. 2. Lageplan. — Masstab 1 : 3000.

Fischmarktbrunnens oder eine Umgestaltung des Fischmarkts freigestellt, sofern sie eine solche aus praktischen oder ästhetischen Gründen für zweckmässig oder notwendig erachten. Verlangt werden an Plänen und Berechnungen: 1. ein Lageplan 1 : 500, 2. sämtliche Grundrisse 1 : 200, wobei im Grundriss des Erdgeschosses der Fischmarkt und dessen nächste Umgebung in jenen der übrigen Geschosse sämtliches Mobiliar einzuzeichnen ist, 3. alle drei Fassaden mit den nötigen Schnitten 1 : 100, 4. eine äussere Perspektive, 5. eine Innenperspektive des Börsensaales, die erwünscht ist, aber nicht verlangt wird, und 6. eine Berechnung des Kubikinhalts mit kurzem Erläuterungsbericht. Das Programm samt Unterlagen kann von dem Baudepartement des Kantons Basel-Stadt bezogen werden.

Schiffshebewerk bei Prerau im Zuge des Donau-Oder-Kanals. (Bd. XLI, S. 230; Bd. XLIII, S. 196). Das Preisgericht, das wie berichtet seit Mitte April tätig ist, hat eine mehrwöchentliche Pause in seinen Arbeiten eintreten lassen. Anfangs Oktober sollen die Preisrichter abermals zusammentreten, sodass wohl frühestens Ende Oktober die Preiserteilung erfolgen dürfte.