

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 19/20 (1892)  
**Heft:** 26

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

die Reihenfolge der Kurbeln als solche auf die Ausnutzung des Dampfes keinen wesentlichen Einfluss ausübt. Und da, wie ich gezeigt habe, im Allgemeinen die Adhäsion bei voreilender Hochdruckkurbel besser ausgenutzt wird, so dürfte es zweckmässiger sein, diese wie es scheint bisher gebräuchlichere Reihenfolge der Kurbeln auch künftig beizubehalten.

Zürich, April 1892.

\* \* \*

Die vorstehende Arbeit war schon druckfertig gesetzt, als ich im *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens* Bd. XXIX, 1892, weitere Mittheilungen von Herrn Maschinen-director *Urquhart* vorfand.

Zur Frage des Einflusses der Reihenfolge der Kurbeln sind auf Seite 11 links unten und rechts oben nur die wichtigsten Verschiedenheiten der Indicatorgramme für beide Fälle in Worten beschrieben. Dagegen fehlen Zeichnungen der Diagramme und genauere Angaben über die Wirkung der Steuerungen. Eine eingehendere Untersuchung der Frage ist also immer noch nicht möglich. Doch will es mir scheinen, als ob sich die besprochenen Verschiedenheiten der Diagramme nur durch eine bedeutende Verschiedenheit der Dampfvertheilung, aber nicht durch die andere Reihenfolge der Kurbeln erklären lassen.

Am Schlusse des die Reihenfolge der Kurbeln betreffenden Theiles ist dann auf Seite 11 rechts oben gesagt: „Uebrigens hat die andauernde vergleichende Ueberwachung des Heizstoffverbrauches ergeben, dass das Voranlaufenlassen der Hochdruckkurbel im Mittel eine Ersparniss von 0,212 kg Heizstoff (Petroleum-Rückstände) für ein Locomotivkilometer ergab; im Sommer berechnete sich dieser Minderverbrauch zu 2,5, im Winter zu 3 v. H. Nach dieser Beobachtung hat man die Voranstellung der Niederdruckkurbel völlig aufgegeben.“

Dieses Ergebniss steht mit dem früheren nicht ganz im Einklang. Es scheint, dass die Locomotiven im gewöhnlichen Betrieb nur mit den kleineren Füllungen gearbeitet haben, da der grosse Vorzug eines Voreilens der Niederdruckkurbel namentlich bei den stärkeren Füllungen beobachtet wurde.

Dass aber ein Voreilen der Hochdruckkurbel mit Rücksicht auf den Brennstoffverbrauch allgemein günstiger sein soll, kann ich durch diese Versuche noch nicht als erwiesen ansehen. Der Brennstoffverbrauch hängt nicht nur von den Verhältnissen der eigentlichen Maschine ab, sondern auch von der Anordnung des Kessels und der ganzen Feuerungsanlage. Und in dieser Richtung sind z. B. die Verhältnisse des Blaserohres von hervorragendem Einfluss. Eine sichere Entscheidung ist nur möglich, wenn der Wasserverbrauch der Locomotive beobachtet wird.

Ein Voreilen der Hochdruckkurbel halte ich allerdings auch für richtiger, aber, wie ich gezeigt habe, aus anderen Gründen.

Zürich, Mai 1892.

### Miscellanea.

**Ueber den Werth der Belastungsproben eiserner Brücken.** Die Controverse über diese nicht nur für Brückenbauer, sondern auch für die Ingenieure der Eisenbahn-Gesellschaften, des Staates und der staatlichen Ueberwachungsorgane ausserordentlich wichtige Frage wird in der schon früher (S. 106 und 142 d. B.) genannten Quelle, dem Centralblatt der Bauverwaltung, weiter geführt. Die Gründe, die uns veranlassen haben, auf die Replik einzutreten, sind die nämlichen, die uns heute zwingen, unsern Lesern eine Uebersicht über die Duplik des Herrn Z., d. h. des Verfassers der ersten auf S. 106 u. Z. wiedergegebenen kurzen Notiz zu geben.

Herr Z. wiederholt seine Behauptung, dass die Belastungsprobe im Allgemeinen nicht als ein zweckmässiges, viel weniger als ein werthvolles Mittel zur Entdeckung übermässiger Beanspruchungen in den Hauptträgern angesehen werden könne und sagt weiter: Solche Beanspruchungen sind viel einfacher und sicherer durch eine statische Berechnung zu ermitteln, mit der ein Haupttheil der Belastungsproben — die

Durchbiegungsmessung — schon deswegen gar nicht in Vergleich zu stellen ist, weil sie ein Ergebniss, aus dem auf das Verhalten der einzelnen Theile irgendwie zu schliessen wäre, überhaupt nicht liefern kann, während die statische Berechnung jede schwache Stelle erkennen lässt. Der naheliegende Einwand, dass die statische Berechnung die Kenntniss der einzelnen Querschnitte voraussetze, und dass diese Querschnitte nicht unmittelbar zu sehende Aenderungen erlitten haben könnten, über die die Belastungsprobe dann gerade Aufschluss gewähren solle, ist nicht stichhaltig, da einerseits die Durchbiegung — wie selbst der Verteidiger der Belastungsprobe anerkennt — von örtlichen Verschwächungen nahezu unabhängig ist, und da andererseits weit ausgedehnte starke Querschnittsverminderungen sich der unmittelbaren Wahrnehmung selbstverständlich nicht entziehen können. Wenn man freilich den groben Fehler begeht, eine Brücke entweder von vornherein ohne statische Berechnung auszuführen, oder sie unbekümmert um irgend eine veraltete oder vergessene Rechnung und um Abnutzung durch Reibung und Rost immer stärker zu belasten, so kann man schliesslich an eine Grenze kommen, bei der auch die Durchbiegungsmessung anfängt, warnende Ergebnisse zu liefern.

Demgemäss darf man wol behaupten, dass die zufällige Aufdeckung von Mängeln durch Belastungsproben darauf schliessen lässt, dass die eigentliche Untersuchung nicht sachgemäss oder nicht sorgfältig genug gehandhabt worden ist. Das hat auch ein Theil der Verwaltungen gefühlt, bei denen die (auf Seite 143 u. Z.) aufgezählten Fälle vorgekommen sind. Herr Z. hatte schon vor Abfassung seiner ersten Notiz (auf Seite 106 u. Z.) Gelegenheit, einen Blick in die vor einiger Zeit von einer Reihe preussischer Behörden erstatteten Berichte über die mit den Belastungsproben bis anhin gemachten Erfahrungen zu thun. In mehreren dieser Berichte findet sich die Bemerkung, dass die beobachteten Mängel bei ausreichend sorgfältiger Untersuchung *auch ohne Belastungsprobe* hätten gefunden werden können und müssen. Die übrigen enthalten einen solchen Zusatz nicht, sondern überlassen es dem Leser, ihn selbst zu machen. Die Prüfung des Inhaltes dieser Berichte hatte ihn in der Ueberzeugung bestärkt, dass über den Werth der Belastungsproben vielfach noch falsche Auffassungen gehegt werden und dies hatte ihm Anlass zu der angefochtenen Aeusserung gegeben. Herr Z. führt nun weiter aus, dass manche von den auf Seite 143 erwähnten Brücken schon beim ersten Blicke als veraltete, nach heutigen Begriffen durchaus fehlerhafte Constructionen erkannt werden müssen. So hat z. B. die 11,62 m weite, jetzt mit einem Holzjoch unterfangene Brücke (über den Seevecanal) untenliegende Hauptträger mit engmaschigem Gitterwerk ohne steife Glieder, also lediglich aus Flachstäben, mit je einem (1) Anschlussniet. Querverbindungen (mit übrigens sehr mangelhaftem Anschluss) sind nur drei, nämlich je eine an den Enden und eine in der Mitte der Brücke, vorhanden. Die eigentliche Querversteifung besorgt der Bohlenbelag. Die Brücke wurde angesichts dieser Mängel schon seit Jahren sorgfältig beobachtet, wobei namentlich in den Jahren 1884, 1886 und 1889 eine grosse Zahl loser Niete gefunden und beseitigt wurde. Im Jahre 1890 fand man eine Niete, die zwischen den Köpfen ausserordentlich stark abgenutzt war. Die Nietlöcher hatten eine unregelmässige, längliche und eckige Form angenommen und mussten erweitert und dann mit stärkeren Nieten ausgefüllt werden. Nach Aufzählung dieser Mängel fährt nun der Bericht wörtlich fort wie folgt: „Nach dieser Ausbesserung wurde die Brücke wiederholt beobachtet, doch konnten auffallende Erscheinungen nicht wahrgenommen werden; auch die in demselben Jahre vorgenommene Belastungsprobe bestätigte nur im Allgemeinen den schlechten Zustand der Brückenträger, hätte aber allein die Nothwendigkeit einer gänzlichen Erneuerung der Brücke nicht begründen können. Vielmehr hat uns die Erfahrung, dass ungeachtet der in den genannten Jahren vorgenommenen sorgfältigen Ausbesserungen auch im Jahre 1890 abermals eine aussergewöhnlich grosse Zahl Niete, namentlich der Gurtungen, erneuert werden musste, zu der Ueberzeugung geführt, dass der Zustand der Brücke sich stetig verschlechtert und nicht mehr die für die Aufrechterhaltung des Betriebes erforderliche Sicherheit bietet.“ Weiter wird dann berichtet, dass die Erneuerung schon in Aussicht genommen war, als im Jahre 1891 plötzlich abermals eine grosse Anzahl Gurniete lose, und nun auch eine stärkere Durchbiegung gefunden und deshalb zur sofortigen Abstützung geschritten wurde. Diese Ausführungen, wie auch die sonstigen Angaben des Berichtes zeigen klar, dass die mit der Ueberwachung dieser Brücke betraute Verwaltung die Sachlage durchaus rechtzeitig erkannt und richtig beurtheilt, und — gleich fern von Sorglosigkeit wie von übertriebener Aengstlichkeit — die zweckdienlichen Massregeln ergriffen hat. Dabei haben die Ergebnisse der Belastungsproben eine so unterge-

ordnete Rolle gespielt, dass man sich wundern muss, wie jemand den vorliegenden Fall als einen Beweis für den hohen Werth dieser Proben anführen kann. Heutzutage würde die Genehmigung zur Ausführung eines solchen Bauwerkes von der Aufsichtsbehörde nicht erteilt werden. Wenn nun eine derartige Brücke auch noch eine lange Reihe von Dienstjahren hinter sich hat, so bedarf es, doch wirklich nicht erst einer Biegunsmessung, um zu der Erkenntniss zu führen, dass die Brückenkörper für die Auswechslung reif sind.

Nach dieser Probe verzichtet Herr Z. darauf, die übrigen Angaben einer ähnlichen Prüfung zu unterziehen, obschon ein Fall dazu förmlich herausfordern würde, nämlich der, bei welchem erwähnt wird, es haben sich bei einer Brücke von 24,30 m Stützweite bei der letzten Probelastung Zunahmen der elastischen Durchbiegung gegenüber den Ergebnissen der letztvergangenen Prüfung gezeigt und bei welchem gefragt wird, was dann zu thun wäre, wenn bei einer nächsten Probelastung die elastischen Durchbiegungen sich noch mehr steigern würden. Herr Z. sagt hierüber, dass, wenn trotz der unveränderten Beanspruchung die *elastische* Durchbiegung zunimmt, so kann daraus nichts Anderes folgen, als eine Abnahme des Elasticitätsmoduls. Das wäre aber eine neue, wunderbare, sogar etwas verächtliche Erscheinung! Sollte da nicht irgend ein Versehen, ein falsches Messungsverfahren, oder sonst ein böser Zufall im Spiele sein? Würde auch wirklich eine Veränderlichkeit des Elasticitätsmoduls nachgewiesen, so wäre daraus über die Sicherheit der Brücke noch kein Schluss zu ziehen. Zu dem als nothwendig hingestellten Umbau derselben würde erst dann ein Grund vorliegen, wenn die Festigkeit des Eisens abgenommen hätte. Nach allen bisher gemachten Erfahrungen findet jedoch eine solche Abnahme bei Brücken, deren Beanspruchung in den üblichen Grenzen bleibt, nicht statt. Ob dies bei der genannten Brücke der Fall ist, kann unmöglich durch eine Probelastung, sondern *nur* durch Entnahme von Probestücken und Zerreißen derselben auf einer Festigkeitsmaschine ermittelt werden.

Herr Z. sagt am Schluss seiner Abhandlung, dass, wenn die Belastungsprobe, trotz ihrer Unzuverlässigkeit, als „werthvolles“ Hilfsmittel zur Untersuchung eiserner Brücken betrachtet würde, so sollte man auch folgerichtig verfahren und sie auch auf die kleineren Brücken, ferner nicht nur auf die Hauptträger sondern auch auf die Quer- und Schwellenträger kurz auf alle wesentlichen Fahrbahntheile anwenden, denn diese unterliegen meist einer stärkeren Abnutzung als die Hauptträger und Mängel der Fahrbahn können leicht Entgleisungen und damit auch den Einsturz einer sonst tadellosen Brücke herbeiführen. Die Ausdehnung der Belastungsproben auf die kleinen und kleinsten Brücken, sowie auf die Fahrbahnträger würde jedoch die Zahl der Messungen ins Ungeheuerliche treiben und wegen der Kleinheit der Biegungen fast immer ergebnisslos verlaufen. Dadurch würde die abstumpfende Wirkung des ganzen Verfahrens derart gesteigert, dass es mehr und mehr zu einer blossen Schablone heruntersinken würde.

**Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern.** In einer Botschaft vom 2. dieses Monates beantragt der schweizerische Bundesrath den eidg. Räten was folgt:

1. Zwischen den beiden Bundesrathhäusern in Bern soll ein Neubau zur Aufnahme der Sitzungssäle der eidgenössischen Räte nach vorliegendem Project erstellt werden. Für den Neubau wird eine Summe von 4 650 000 Fr. bewilligt.

2. Die der Einwohnergemeinde Bern gehörende Casino-Liegenschaft sammt dem Casino-Platz und einem Theil der Vannazhalde soll vom Bunde in der Weise erworben werden, dass das Terrain durch Tausch gegen den an der Bundesgasse, westwärts des Bernerhofes befindlichen, seiner Zeit vom Bunde erworbenen Bauplatz wieder in den Besitz der Einwohnergemeinde Bern übergeht und als Entschädigung für das Casino-Gebäude und die Gartenanlagen, Stützmauern u. s. w. der letztern eine Summe von 250 000 Fr. verabfolgt wird. Hiefür wird ein Betrag von 250 000 Fr. bewilligt.

3. Zum Zwecke der Freilegung des Platzes auf der Nordseite des Parlamentsgebäudes und zur Durchführung neuer Bau-Alignements nach vorliegendem Plan sollen die Liegenschaften, welche zwischen Bärenplatz, Inselgasse, Inselgässchen und Amthausgasse liegen, vom Bunde erworben werden, unter der Voraussetzung, dass der Staat Bern der Eidgenossenschaft das Gebäude, in welchem die Staatsapotheke betrieben wird, unentgeltlich überlasse und die Einwohnergemeinde der Stadt Bern einen Baarbeitrag von 250 000 Fr. leiste und die Anlage der Strassen- und Platzweiterungen in ihren Kosten übernehme. Für die Erwerbung der vorgenannten Liegenschaften wird der erforderliche Credit erteilt.

4. Dieser Beschluss tritt als nicht allgemein verbindlicher Natur sofort in Kraft und wird vollziehbar, sobald von den competenten Behörden des Staates und der Einwohnergemeinde Bern die in vorstehendem Artikel 3 bezeichneten Erklärungen werden abgegeben sein.

In einer Begründung obiger Anträge giebt der Bundesrath eine Uebersicht über die Vorgeschichte des nunmehr vorliegenden Auer'schen Entwurfes und tritt sodann auf die Unterhandlungen ein, die mit der Einwohnergemeinde Bern bezüglich der Abtretung der Casino-Liegenschaft geführt wurden. Der Gemeinderath macht der Eidgenossenschaft das Anerbieten, das erwähnte Grundstück von rund 4580 m<sup>2</sup> Fläche gegen einen der Eidgenossenschaft gehörenden Bauplatz von 4360 m<sup>2</sup> Fläche westwärts vom Bernerhof zu tauschen. Im Ferneren wird der Werth des Casino-Gebäudes sammt den dazugehörenden baulichen Anlagen auf 250 000 Fr. geschätzt und dem Bund zu diesem Preise käuflich angetragen. Um den Platz auf der Nordseite des Parlamentsgebäudes frei zu halten und ihm eine der hohen Bedeutung des Monumentalbaues würdige Gestaltung zu geben, sollen diejenigen Gebäude, welche sich unmittelbar vor dem projectirten Parlamentshause befinden, beseitigt werden, was auch dem neuen Bundesrathshaus zu Gute kommen wird. Ferner soll auch die Inselgasse auf die ganze Länge des neuen Bundesrathshauses verbreitert werden.

Vorausberechnungen haben ergeben, dass es für die Eidgenossenschaft vortheilhafter sein wird, anstatt das nöthige Terrain hiefür zu kaufen, sämtliche Liegenschaften vom Bärenplatz bis zum Inselgässchen zu erwerben, die Häuser abzubrechen und das innert den neuen Alignements-Linien liegende Terrain als weitere Bauplätze zu reserviren. Für dieses Vorgehen spricht auch noch der Umstand, dass sich nicht nur die Gemeinde, sondern auch der Staat Bern zu bedeutenden Opfern verpflichten wollen. Der Staat will das Gebäude, in welchem die Staatsapotheke betrieben wird, unentgeltlich abtreten, und die Einwohnergemeinde will sich zu einem Beitrag von 250 000 Fr. und zu der auf 150 000 Fr. veranschlagten Uebernahme baulicher Arbeiten für die Strassen- und Platzweiterung verpflichten, so dass der Gesamtbeitrag der Gemeinde sich auf 400 000 Fr. beziffern würde. Nach dem aufgestellten Project würde das innert den Alignements-Linien zum Ueberbauen verbleibende Terrain noch 3095 m<sup>2</sup> halten. Diese in bester Lage befindlichen und durch den Parlamentshausbau erheblich im Preise zunehmenden Bauplätze wären als Gegenwerth für die zu erwerbenden Liegenschaften zu betrachten, deren Grundsteuerschätzung sich auf 922 600 Fr. beziffert.

Die Kostenberechnung über den Bau des Parlamentshauses beträgt 4 650 000 Fr., hiezu kommen noch die erwähnten 250 000 Fr. für das Casino-Gebäude, so dass sich die Gesamtausgabe auf 4 900 000 Fr. ersteigen wird. Da für die Ausführung des Baues eine Frist von sechs Jahren gewünscht wird, so würde sich diese Gesamtausgabe auf ebenso viele Jahre vertheilen. Das Nämliche wäre für die Durchführung der neuen Baulignements auf der Nordseite der Fall.

Die später beim Bezuge des neuen Parlamentsgebäudes im alten Bundesrathhause frei werdenden Sitzungssäle würden, ohne dass die betreffenden schönen Façadentheile eine Aenderung erleiden müssten, in zweckmässiger Weise ihre Verwendung finden, so der Nationalrathsaal bei Einführung des Galleriesystems für die Unterbringung der gegenwärtig ungünstig eingerichteten Centralbibliothek und der Ständerathsaal vielleicht als Post-, Telegraphen- und Telephonlocal für die Bundesversammlung und die Verwaltungen in den beiden Bundesrathhäusern. Die Vorsäle und Conferenzzimmer würden zu Bureaux eingerichtet, an denen im alten Bundesrathhause stets grosser Mangel herrscht. Der nutzbare Flächenraum, welcher bei Verlegung der Sitzungssäle für die verschiedenen Verwaltungen gewonnen würde, beträgt 1196 m<sup>2</sup>, ein Factor, der auch dazu beitragen wird, die Erstellung eines weitern Gebäudes für die eidg. Centralverwaltung etwas länger hinausschieben zu können.

Ueber die Gestaltung des neuesten Entwurfes für das Parlamentsgebäude giebt der an anderer Stelle dieser Nummer enthaltene, durch graphische Darstellungen unterstützte Artikel des Hrn. Prof. *Hans Auer* alle wünschbare Auskunft. Wir sind sowol dem genannten Verfasser, als namentlich auch dem eidg. Departement des Innern und der Direction der eidg. Bauten für die uns gewährte Bewilligung zur Veröffentlichung des bezügl. Materials zu Dank verpflichtet.

**Die Lücke am Schienenstoss** wird als eine wesentlich mitwirkende Ursache der beim Befahren auftretenden Stosswirkungen angesehen. Obschon es bekannt ist, dass bei neuen, sorgfältig gelegten Geleisen, trotz der anfänglich in voller Grösse vorhandenen Stosslücken, die Stosswirkung meist nur eine geringfügige ist, so erschien es doch nicht ohne



Werth, dieselbe durch Versuche genauer festzustellen. Zu diesem Zwecke wurden, wie das Centralblatt der Bauverwaltung mittheilt, in einem gut liegenden Nebengeleise die Schienenköpfe an mehreren Punkten genau über den Querschwellen mit Einschnitten von etwa 3 mm Tiefe und 15 bis 30 mm Breite versehen und darüber hinweg wiederholte Proberfahrten mit einer Locomotive und einer Draisine ausgeführt. Dabei zeigte sich, dass bei den Fahrten mit der Locomotive für einen auf derselben befindlichen Beobachter erst bei einer Breite der Einschnitte von 30 mm eine kaum merkbare Einwirkung wahrgenommen werden konnte. Für einen neben dem Geleise mit dem Ohr möglichst nahe bei den künstlichen Lücken aufgestellten Beobachter war das Geräusch beim Ueberfahren durch die Locomotivräder ebenfalls kaum hörbar, bei den Tenderrädern jedoch etwas deutlicher; dasselbe schien mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit eher abzunehmen. Beim Ueberfahren der Lücken mit der Draisine, die bekanntlich selbst bei ziemlich neuem Oberbau jeden Schienenstoss deutlich anzeigt, war keinerlei Einwirkung wahrzunehmen.

Hieraus kann gefolgert werden, dass der unruhige Gang der Fahrzeuge an den Schienenstössen, auch bei den grössten zur Zeit bei stumpfen Stössen üblichen Schienenlängen, wol lediglich eine Folge der durch die mangelhafte Verbindung der Schienen-Enden hervorgerufenen Unstetigkeiten der Lauffläche ist. Diese Thatsache macht es einerseits erklärlich, dass eine *kurze*, die Festigkeit der Stosswirkung nicht wesentlich verbessernde Ueberplattung der Schienen ohne merkbaren Einfluss auf das Verhalten der Schienenstösse ist. Andererseits gibt sie der Vermuthung Raum, dass der Nutzen, den eine lange Ueberplattung zu gewähren scheint, nicht aus der theilweisen Ueberbrückung der Stoss-lücken, sondern aus dem gänzlich veränderten statischen Verhalten sowol der Schienen-Enden, als auch der Laschen entspringt. Dass bei genügender Laschenwirkung der stumpfe Stoss das Gleiche leisten kann, zeigen die bereits erwähnten Erfahrungen an *neuen* Geleisen.

**Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.** \*Die dies-jährige Wanderversammlung genannten Verbandes, welche gleichzeitig die Feier der 50-jährigen Wiederkehr der ersten dieser Versammlungen bildet, wird vom 28. bis 31. August in Leipzig stattfinden. In den nämlichen Tagen versammelt sich der Verein deutscher Ingenieure zu Hannover.

Aus der Tagesordnung der Verbands-Abgeordneten-Versammlung erwähnen wir nachfolgende Tractanden: Errichtung des Sempdenkmals in Dresden. Ausarbeitung einer Denkschrift in Sachen des Anschlusses der Gebäude-Blitzableiter an die Gas- und Wasserröhren. Ausarbeitung einer Denkschrift in Sachen der Beseitigung der Rauch- und Russbelästigung. Berichterstattung über das Werk: „Die natürlichen Bausteine Deutschlands.“ Sammlung von Erfahrungen über das Verhalten des Flusseisens bei Bauconstructions, im Vergleiche zum Schweisseisen. Sammlung von Erfahrungen über die Feuersicherheit verschiedener Bauconstructions. Die Weltausstellung von Chicago. Feststellung der Regenniederschläge in Deutschland.

**Internationale baugewerbliche Ausstellung in Lemberg.** Vom 30. Aug. bis 20. September dieses Jahres findet in Lemberg eine internationale baugewerbliche Ausstellung statt, welche alle im Baufach zur Verwendung gelangenden Gegenstände umfasst. Nähere Auskunft ertheilt der Delegirte für das Ausland Herr Arthur Gobiet in Prag (Carolinthal).

## Concurrenzen.

**Malereien im Justizpalast in Lausanne.** Wir haben noch den Ausgang dieser auf Seite 13 u. Z. erwähnten Preisbewerbung mitzutheilen. Es wurden 24 Arbeiten eingesandt, von denen die Verfasser folgender Entwürfe ausgezeichnet wurden mit dem:

- I. Preis (3000 Fr.) Entwurf No. 14 Herr *Aloys Balmer* in Musegg bei Luzern.
- II. „ (1000 Fr.) „ „ 20 „ *Hans Wieland* von Basel in München.
- III. „ (500 Fr.) „ „ 22 „ *Hans Sandreuter* in Basel.

Eine *Ehrenerwähnung* wurde zuerkannt dem Entwurf:

No. 11 Verfasser: Herr *Eduard Ravel* in Genf. Auf Antrag des Preisgerichtes wurde dieser Entwurf gegen eine Entschädigung von 500 Franken angekauft.

**Rathhaus in Plauen-Dresden.** Als Verfasser der in die engste Wahl gefallenen Entwürfe haben sich laut einer Bekanntmachung des dortigen Gemeinderaths genannt: Für den Entwurf „Avanti“ Hr. Arch. Erdmann Hartig in Hamburg; für den Entwurf „Durch Rath zur That“ die HH. Arch. Gustav Sachers Söhne in Reichenberg i. B.; für den Entwurf „Zukunft“ Hr. Arch. William Fichtner in Plauen-Dresden; für den Entwurf „Gretchen“ die HH. Arch. Adam & Schramm in Dresden und für den Entwurf „Plauen und Dresden“ Hr. Arch. Franz Hannemann in Leipzig. Die Namen der preisgekrönten Verfasser haben wir bereits in unserer Nummer vom 16. April a. c. mitgetheilt.

**Synagoge in Königsberg.** Vom Vorstand der Synagogen-Gemeinde in Königsberg in Preussen wird eine öffentliche Preisbewerbung zur Erlangung von Entwürfen für eine neue Synagoge ausgeschrieben. Termin: 1. December a. c. Preise 4500, 2500 und 1500 Mark nebst 1500 Mark zum Ankauf. Im Preisgericht sitzen fünf Fachmänner (u. A. Prof. Otzen, kgl. Baurath Orth) nebst zwei Laien. Das Programm kann vom Secretär der Gemeinde, Herrn M. Klein, Schönberger-Strasse 16 in Königsberg, bezogen werden.

**Empfangsgebäude für den Bahnhof Dresden - Altstadt.** (S. 165.) Der von mehreren deutschen Fachzeitschriften und auch von uns als zu kurz bezeichnete Einlieferungstermin für die Entwürfe zu obgenannter Preisbewerbung wurde auf den 1. October a. c. erstreckt.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Circular des Centralcomites

an die

Sectionen des schweiz. Ingenieur- u. Architekten-Vereins.

*Gehrteste Collegen!*

In Ausführung des Beschlusses der Delegirten-Versammlung vom 21. Mai d. J. in Aarau, deren Protokoll wir Ihnen in der Bau-Zeitung vom 28. v. M. mitgetheilt haben, laden wir Sie ein, die nachstehend bezeichneten Delegirten zur Aufstellung des Honorartarifes für das Ingenieurwesen zu wählen und uns die Namen der Gewählten bis spätestens den 15. Juli nächsthin bekannt zu geben, nämlich:

- a. 1—2 Ingenieure (Geodäten) zur Berathung des Honorartarifes für Ingenieure und Geodäten,
- b. 1—2 Maschineningenieure (Electrotechniker) zur Berathung des Honorartarifes für Maschineningenieure und Electrotechniker.

Mit der Leitung dieser beiden Fachcommissionen hat das Central-Comite zwei seiner Mitglieder betraut und zwar: Herrn Prof. Gerlich für die unter a, Herrn Ing. Weissenbach für die unter b genannte Commission.

Wenn immer möglich werden wir die der Berathung zu Grunde zu legenden Entwürfe in beiden Sprachen drucken und Ihnen zustellen lassen.

Zeit und Ort der Versammlung der Commission wird später an die Gewählten von hier direct bekannt gegeben werden.

Mit collegialem Grusse

Zürich, 17 Juni 1892.

Namens des Central-Comites,

Der Vicepräsident:

**A. Geiser.**

Der Actuar:

**Gerlich.**

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht ein Ingenieur* zum Reisen für eine electrotechnische Fabrik. (853)

*Gesucht zu baldigem Eintritt ein Constructeur* für Eisenconstructions, oder ein solcher, der im allgemeinen Maschinenbau bewandert ist. (854)

*Gesucht ein Wasserbautechniker* zur Vervollständigung von technischen Vorlagen, besonders Querprofilen für eine Canalbaute. (855)

*Gesucht ein Dampfmaschineneichner* zur Anfertigung von Werkstättenplänen neuer Dampfmaschinentypen. (856)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.