

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 49/50 (1907)  
**Heft:** 7

## 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:** 01.04.2025

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

hat, d. h. bevor die Barrière ganz geschlossen ist, wird sich das Seil, das sich bis jetzt auf den zylindrischen Teil der Trommel aufgewickelt hat, weiter auf den konischen Teil der Trommel aufwickeln; das für den Motor zu überwindende Lastmoment wird jetzt immer grösser, der Motor läuft zusehends langsamer, wodurch sich endlich die Barrière ganz sanft schliesst. Der Motor bleibt bei gesenktem Schlagbaum unter Strom. Sobald der Stromabnehmer des Fahrzeuges den Hilfsdraht verlässt, wird die Stromzufuhr zum Motor unterbrochen; dem am Schlagbaum befindlichen Gegengewicht fällt die Aufgabe zu, diesen wieder in seine Anfangslage zurückzuführen. Da das Seil auf dem konischen Teil der Trommel aufgewickelt ist, d. h. der Seilzug am grössten Trommelradius wirkt, wird durch die Drehgeschwindigkeit des Schlagbaumes der Motoranker rasch beschleunigt, die Barrière also rascher geöffnet als sie vorher geschlossen wurde. Die Zeit zum Oeffnen beträgt etwa sieben Sekunden.

Während sich nun das Seil von der Trommel abwickelt, macht letztere eine achsiale Verschiebung in entgegengesetzter Richtung wie beim Schliessen, also gegen den federnden Bremschuh hin, und stösst auf denselben bevor der Schlagbaum seine höchste Lage erreicht hat, wodurch die in der bewegten Masse angehäuften Energie abgebremst wird. Als weitere Sicherheit zur Verhütung einer pendelnden Bewegung des Schlagbaumes in seiner Höchstlage tritt dann der am Trommelrand beweglich angeordnete Hebel in Funktion und dreht sich im Momente des Ueberschreitens der Höchstlage um seinen Fixpunkt. Das Gegengewicht wirkt an diesem vergrösserten Hebelarm den bewegten Massen direkt entgegen und bringt den Schlagbaum sofort zur Ruhe.

Die Behandlung der ganzen Einrichtung ist eine äusserst einfache. Da keinerlei komplizierte bewegliche Teile daran vorkommen, bedarf die automatische Barrière fast keinerlei Wartung. Diese für den Bahnbetrieb sehr beachtenswerten Eigenschaften dürften die vorstehend beschriebene Neuerung zu einer schätzenswerten Einrichtung machen und ihr vielerorts Eingang verschaffen.

Die erste Ausführung dieser Art ist auf der Montreux-Berner Oberlandbahn nahe bei Montreux aufgestellt und im Sommer 1906 dem Betriebe übergeben worden. Die Abbildung 3 zeigt diese Einrichtung. Seither hat die automatische Barrière ohne Anstand funktioniert und allen auf sie gesetzten Erwartungen in jeder Hinsicht entsprochen. Wie wir vernehmen, ist der Maschinenfabrik Oerlikon eine grössere Anzahl solcher Barriären in Auftrag gegeben worden.

### Miscellanea.

**Neues Wasserwerk am Doubs.** Letztes Frühjahr hat sich mit Sitz in Montbéliard unter der Firma «Société des Forces Motrices du Refrain» eine Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von  $2\frac{1}{2}$  Mill. Fr. gebildet, um das starke Gefälle des Doubs längs der bernisch-französischen Grenze unterhalb Biaufond auszunützen.

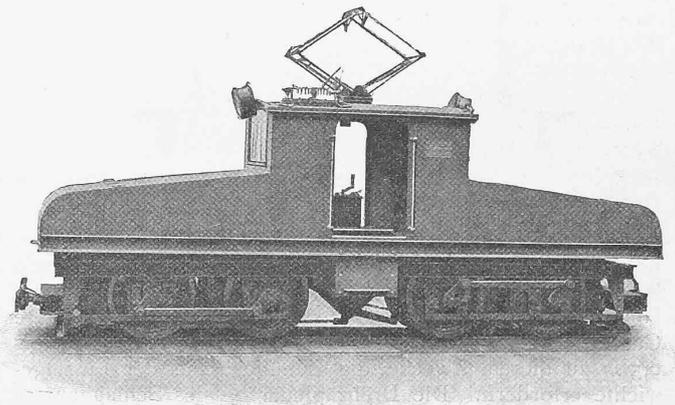
Da die Landesgrenze auf dieser Strecke nicht wie gewöhnlich längs der Flussmitte, sondern am rechten Ufer verläuft, kommt die ganze Anlage auf französisches Gebiet zu liegen; daher muss gemäss den Konzessionsbestimmungen auch die ganze Kraft ausschliesslich für Frankreich reserviert bleiben. Schweizerische Interessen sind immerhin insofern bei dem Werke engagiert, als die «Société des Forces électriques de la Goule» in St. Imier mit einer Million Fr. Aktienkapital beteiligt ist, und als dem Verwaltungsrat der Gesellschaft drei Schweizer angehören.

Das zurzeit in vollem Bau befindliche Werk verfügt über ein *Nettogefälle* von rund 60 m; sämtliche Anlagen werden für eine Wassermenge von 15 Sekundenkubikmeter ausgebaut. Die Leistungsfähigkeit wird somit 9000 P. S. betragen, wird aber bei normalem Niederwasser auf 3600, bei aussergewöhnlichem auf 2000 P. S. heruntersinken. Zur Deckung dieses erheblichen Kraftausfalles gelangt in unmittelbarer Nähe der Kohlenruben von *Ronchamp* (bei Belfort) eine grosse Dampfzentrale zur Aufstellung, welche die Lieferung der während 4 bis 5 Monaten fehlenden Energiemengen zu einem sehr bescheidenen Preise übernimmt.

Die Wasserfassung geschieht unmittelbar am Ende der von Biaufond bis zur Säge Refrain sich erstreckenden, seeartigen Erweiterung des Doubs. Daran schliesst sich ein unterirdischer, vollständig ausgemauerter Zuleitungskanal von rund 2700 m Länge an, von dem zurzeit etwa 900 m ausgebrochen sind. Am Ende des Tunnels ist ein unterirdisches, entsprechend dimensioniertes Wasserschloss projektiert, von dem aus zwei Rohrleitungen von je 2000 mm Lichtweite und 145 m Länge das Druckwasser den Turbinen zuführen. Das Maschinenhaus erhält fünf Maschinengruppen von je 2250 P. S. Leistungsfähigkeit, wovon für den Anfang drei zur Aufstellung gelangen. Das Werk soll die Versorgung des ganzen, sehr industriereichen und stark bevölkerten Gebietes zwischen Montbéliard und Belfort übernehmen.

Wir hoffen nach Inbetriebsetzung des Werkes einige Details der interessanten Anlage bringen zu können; inzwischen sei noch bemerkt, dass das Projekt in seiner heutigen, in Ausführung begriffenen Gestalt vom *Ingenieurbureau Kürsteiner* in St. Gallen stammt, dem auch die gesamte Bauleitung übertragen worden ist. Die Lieferung der Turbinenanlage besorgt die Firma *Piccard, Pictet & Cie.* in Genf, die Vergabung des elektrischen Teiles steht zurzeit noch aus.

**Elektrische Lokomotive mit gekuppelten Achsen.** Elektrische Lokomotiven für Grubenbahnen, Feldbahnen und dergl. werden im allgemeinen nur zweiachsig und mit geringem Radstand gebaut, da diese Bauart für genannte Zwecke in der Regel ausreicht. Die in der Abbildung dargestellte, von den *Felten- und Guillaume-Lahmeyerwerken* in Frankfurt a. M. kürzlich gebaute Lokomotive macht hiervon eine Ausnahme: sie läuft auf zwei Drehgestellen, deren jedes von einem Motor von 11,5 P. S. mittels einfachen Vorgeleges direkt angetrieben wird. Der Grund für die Wahl dieser Bauart war das gegebene, sehr leichte Schienenprofil, auf das eine zweiachsige Lokomotive einen zu hohen Achsendruck ausgeübt hätte. Da jeder Motor nur eine Achse antreibt, lag es nahe, das Reibungsgewicht der Lokomotive dadurch zu vermehren, dass man die nicht angetriebenen Achsen mit den angetriebenen kuppelte.



Von der sonstigen Einrichtung der Lokomotive sei noch folgendes erwähnt: Der Stromabnehmer ist ein Parallelogrammstromabnehmer mit Walze für eine Fahrdrathhöhendifferenz von 1 m, da die Höhe des Fahrdrathes zwischen 2,1 und 3,1 m schwankt. Der Führerstand ist wegen der geringen Dachhöhe der Lokomotive von nur 1,8 m versenkt angeordnet. Er enthält einen Serien-Parallel-Kontroller mit Kurzschlussbremseinrichtung. Die Regulierwiderstände sind in einem Rahmen untergebracht, der oberhalb des einen Drehgestells in einem der schräg abfallenden Endkästen angeordnet ist. In dem Führerstand befindet sich ausserdem noch die übliche mechanische Bremse; es ist eine Hebelbremse, die auf jedes Rad mit einem Bremsklotz wirkt. Das Gesamtgewicht der Lokomotive beträgt rund 5 t, die Geschwindigkeit 12 km/Std. bei einer Betriebsspannung von 220 Volt. Die Spurweite der Bahn, die zum Transport der Erzeugnisse einer Dampfziegelei dient, ist 600 mm.

**Hydraulische Kraftakkumullerung am Glommen.** Dieser grösste der norwegischen Flüsse führt eine Minimalwassermenge von ungefähr 100 m<sup>3</sup>/Sek., während sein Sommerhochwasser zwischen 200 und 300 m<sup>3</sup>/Sek. beträgt. Wir haben in Band XXXVII Seite 60 u. ff. eine Uebersicht über die Gefällsverhältnisse dieses Flusses mit einem Uebersichtskärtchen veröffentlicht und gleichzeitig das Projekt einer Stauung des Mjösen Sees, dessen Abfluss den Glommen speist, besprochen. Dieses Projekt soll nunmehr zur Ausführung kommen, indem einer Gruppe von Wasserwerkbesitzern die Konzession hierfür erteilt worden ist. Es ist beabsichtigt, den Mjösen See, der eine Oberfläche von rund 359 km<sup>2</sup> besitzt, während der Sommer- und Herbstmonate um 0,7 m über seinen gegenwärtigen Stand

aufzustauen und den Spiegel im Winter bis auf 1,5 m unter das jetzige Niveau zu senken. Die dadurch verfügbar werdende grössere Wassermenge beläuft sich auf nahezu 800 Millionen Kubikmeter deren geregelter Ablauf das Niederwasser des Glommen von 100 auf beiläufig 220 m<sup>3</sup>/Sek. erhöhen wird. Die verschiedenen, zum Teil noch nicht ausgenützten, Gefällstufen ergeben gegenwärtig eine Gesamtwasserkraft von rund 115 000 P. S., die der Erhöhung des Minimalwassers entsprechend auf rund 250 000 P. S. gebracht würden. Eines der bedeutendsten Kraftwerke am Glommen, das die Kykkelsrud-Fälle ausnützt, haben wir in Band XLVI S 221 u. ff. eingehend beschrieben.

**Masut als Betriebsmittel für Dieselmotoren** wird nach einer Mitteilung *Diesels* an die Zeitschr. d. V. d. I. in Russland vielfach angewendet, was an anderer Stelle in genannter Zeitschrift durch *Capitaine* bezweifelt worden war. Herr Diesel schreibt u. a. dass die Firma Ludwig Nobel schon seit Jahren Dieselmotoren mit bestem Erfolge mit Masut betreibt, dass die Dieselmotoren mit Masut genau so ökonomisch, rauch- und geruchlos sowie zuverlässig arbeiten wie mit jedem andern Brennstoff. So laufen z. B. die Motoren der Moskauer Metallfabrik 60 P. S. seit 1901, 150 P. S. seit 1905 ausschliesslich mit Masut, desgleichen in Woskressensk in der Weberei von T. Kazepow Söhne 150 P. S. seit 1904 und 400 P. S. seit 1906. Der Masutbetrieb kommt in Russland immer mehr auf, besonders da infolge der andauernd unruhigen Zeiten die Brennstoffpreise stark in die Höhe gegangen sind, Masut aber am billigsten ist.

Masut, bekanntlich ein dickflüssiger, schwarzer Petrolrückstand von ungefähr 88% Kohlenstoff und 12% Wasserstoffgehalt, der sich schwer entzündet und unter gewöhnlichen Verhältnissen mit stark qualmender Flamme verbrennt, besitzt eine 13- bis 14fache Verdampfung und kostet gegenwärtig in der Schweiz ungefähr Fr. 9,70 für 100 kg.

**Die Bodenschätze Alaskas** konnten wegen der Unzugänglichkeit des Landes bisher nicht in vollem Masse ausgebeutet werden. Nach «Stahl und Eisen» ist aber jetzt eine wichtige Bahnlinie, die «Alaska Central Line», im Bau begriffen, die von Seward City am stillen Ozean ausgehend mit einer Gesamtlänge von rund 720 km den Bezirk von Fairbanks und mittelst einer Nebenlinie die Kohlenfelder am Matanuskaflusse aufschliessen wird. Weitere Bahnbauten werden geplant nach den Kupferlagerstätten von Chitina und den Kohlenfeldern an der Controller Bay. Der Kohlenreichtum Alaskas ist ganz bedeutend; nach einer amtlichen Aufstellung der Ver. Staaten wurden bis jetzt ungefähr 80 km<sup>2</sup> Felder anthrazitischer Kohle, 140 km<sup>2</sup> Koks- und Gaskohlen-, 1220 km<sup>2</sup> Flammkohlen- und gegen 1760 km<sup>2</sup> Braunkohlenfelder ermittelt. Die Ausbeute an Gold erreichte im Jahre 1906 den Wert von rund 107 Millionen Franken, jene an Kupfer etwa von fünf Mill. Fr. Auch Petroleum wurde in der Nähe der Controller Bay gefunden; ferner kommen an wertvollen Metallen in grösseren Mengen Silber, Blei und Zink vor.

**Der VIII. internationale Architekten-Kongress in Wien** wird, wie wir bereits berichtet haben (Band II, S. 143) in den Tagen vom 18. bis 24. Mai 1908 abgehalten werden. Das österreichische Kongress-Komitee das sich auf 11 Mitglieder verstärkte, wählte Oberbaurat *Otto Wagner* zum Präsidenten, die Oberbauräte *Alexander von Wielemans* und *Hermann Helmer* zu Vize-Präsidenten, Architekt *Franz Freiherr von Krauss* zum ersten Schriftführer und Bauinspektor *Hans Peschl* zum zweiten Schriftführer und Kassenverwalter. Die Themen und die zur Diskussion zu stellenden Fragen sowie das endgültige Programm des Kongresses, über dessen rein künstlerische Tendenz wir schon früher berichtet haben, werden spätestens sechs Monate vor dem Kongress bekannt gegeben werden. Alle Zuschriften sind an den Schriftführer Architekt *Franz Freiherrn von Krauss* Wien I, Eschenbachgasse 9 zu richten.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel.** Auch während des Monats Juli blieb der Vortrieb eingestellt; die Gasflamme bei Km. 4,141 vom Nordportal brennt nur noch schwach, sodass die Temperatur bei Km. 4,135 auf 23° C zurückgegangen ist und die Ausbruch- und Mauerungsarbeiten mit den gewöhnlichen Tunnellampen ungestört fortgesetzt werden konnten. Es wurden geleistet auf der Nordseite: 74 m Firststollen, 80 m Vollausbau, 80 m Widerlager- und 98 m Gewölbe-Mauerung, während sich die Vollendungsarbeiten auf der Südseite auf die Erstellung von 422 m Zementrohr-Tunneldohle beschränkten. Vom Tunnel waren am 31. Juli, abgesehen von der Planie der Sohle und der Tunneldohle, fertig auf der Südseite 3524 m, auf der Nordseite 3294 m, zusammen 6818 m oder 79,2% der Tunnellänge. Die mittlere Arbeiterzahl belief sich auf 698 Mann.

**Eine internationale Motorlastwagen-Konkurrenz** wird im kommenden Herbst durch den Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller in Verbindung mit dem Kaiserl. Automobilklub veranstaltet werden. Es sind

sechs Klassen vorgesehen für: Motoromnibusse für mindestens 12 Personen, Lieferungswagen für 750 bis 1500 kg, Motorlastwagen für 1400 bis 2000 kg, für 2500 bis 4000 kg und über 4000 kg Tragkraft und endlich für Motorwagen-Lastzüge. Die Fahrzeuge haben während sechs Tagen je nach der Einteilungskategorie 80 bis 180 km täglich zurückzulegen. Die Beurteilung geschieht auf Grund der Betriebssicherheit und des Brennstoffverbrauches, wobei der Wert des Betriebsmittels mit in Rechnung gezogen wird. Näheres findet sich in der Allg. Automobil-Zeitung vom 26. Juli d. J.

**Ein Schwimmbad für Winterthur.** Ein Initiativkomitee, das sich zur Erbauung eines offenen Schwimmbades in Winterthur gebildet hat, erlässt in den Winterthurer Tageszeitungen einen Aufruf zur Beteiligung an der Finanzierung des auf 150 000 Fr. veranschlagten Unternehmens. Nach einem dem Aufruf beigegebenen Schaubild mit Grundriss ist die Badeanlage mit einem in Eisenbeton vorgesehenen Bassin von 70 auf 30 m, mit Kassenhäuschen, Ankleidezellen, Filteranlage und einem Maschinenhäuschen mit Einrichtungen zur Regulierung und Reinigung des aus der Eulach bezogenen Wassers, an der Ecke der Pflanzschul- und Grünstrasse geplant.

**Die Centovallistrasse**, die von Locarno durch das Centovalltal und das Vigezzotal nach Domodossola führt, somit eine neue Verbindung zwischen dem Gebiete der Gotthardbahn und jenem der Simplonbahn herstellt, ist nach zehnjähriger Bauzeit vollendet worden. Die feierliche Eröffnung hat am 12. August stattgefunden.

## Literatur.

**Tabellarische Zusammenstellung der Hauptergebnisse der schweizerischen hydrometrischen Beobachtungen** für das Jahr 1903 erschienen 1906, und für das Jahr 1904 erschienen 1907, bearbeitet und herausgegeben vom eidg. hydrometrischen Bureau in Bern.

**Graphische Darstellungen der schweiz. hydrometrischen Beobachtungen und der Lufttemperaturen und Niederschlagshöhen für das Jahr 1905.** Herausgegeben vom eidg. hydrometrischen Bureau, Bern 1906.

In gewohnter Weise werden für jeden Tag des Jahres die Wasserstandshöhen von 316 Pegelstationen, sodann in einem zweiten Abschnitt die Lufttemperaturen von 24 Stationen und endlich die Niederschlagshöhen von 80 Beobachtungsstellen graphisch aufgetragen. Während die Aufnahmen der Wasserstände durch die Organe des eidg. hydrometrischen Bureaus erfolgten, liegen den Aufzeichnungen der Temperaturen und Regemengen die Beobachtungen der schweiz. meteorologischen Zentralanstalt zugrunde. Dem Vorwort ist zu entnehmen, dass das schweiz. Pegelnetz im Jahre 1905 einen Zuwachs von fünf Stationen erfahren hat, sodass zu Ende des Berichtsjahres das hydrometrische Bureau über 337 regelmässig beobachtete Stationen verfügte, von denen 28 mit Linnigraphen versehen sind; 15 Stationen haben überdies telegraphischen Hochwasser-Nachrichtendienst.

**Wasserverhältnisse des schweiz. Rheingebiets von den Quellen bis zur Taminamündung.** III. Teil: *Die Längsenprofile des Rheins und seiner bedeutendern Zuflüsse von der Vereinigung des Vorder- und Hinter-Rheins bis und mit der Tamina.* Bearbeitet und herausgegeben vom eidg. hydrometrischen Bureau, Bern 1906.

Mit der Herausgabe dieses Bandes haben, abgesehen von notwendig werdenden Nachträgen, die Aufnahmen und die Veröffentlichungen der Längen- und Querprofile im Rheingebiet von den Quellen bis zur Taminamündung ihren Abschluss gefunden. Die Summe der in diesem Teile des Rheingebiets vermessenen Gewässerstrecken beläuft sich, wie wir dem von Ing. Dr. *J. Epper* verfassten Vorwort entnehmen, auf 726,819 km, die Anzahl der aufgenommenen typischen Querprofile auf 233 und die der verwendeten Höhenfixpunkte 678. Die Addition der nivellierten absoluten Gefälle ergibt einen Betrag von 36 952,92 m, also von nahezu 37 km. Diese Zahlen mögen den Umfang der im erwähnten Flussgebiete durch das hydrometrische Bureau geleisteten Arbeit beleuchten.

**Wasserverhältnisse des schweiz. Rheingebiets von den Quellen bis zur Taminamündung.** II. Teil: Die Pegelstationen. III. Teil: Die Längsenprofile, *Erster Nachtrag.* Bearbeitet und herausgegeben vom eidg. hydrometrischen Bureau, Bern 1907.

Durch verschiedene kleinere Kraftwerke, sodann namentlich durch den Bau der Albulabahn und der Linie Reichenau-Ilanz sind sowohl Pegelstationen berührt oder zerstört als auch die Längsenprofile mehrerer Gewässerstrecken verändert worden. Aus diesem Grunde erschien eine teilweise Nachmessung und Neuversicherung von Längsenprofilen und Pegelstationen in diesem Flussgebiet geboten. Die Ergebnisse werden in dem vorliegenden Bande in üblicher, eingehender Darstellung veröffentlicht.

**Wettbewerb für einen Friedenspalast im Haag verbunden mit einer Bibliothek.** Erscheint in Mappe in fünf Lieferungen von je 20 Tafeln Faksimile-Lichtdruck, Format 32/48 cm. Berlin 1907. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G. Preis jeder Lieferung 12 Mk.

Das im Erscheinen begriffene Werk, das als einzige autorisierte Ausgabe für Deutschland, Oesterreich-Ungarn und die deutsche Schweiz vom Verlag von Ernst Wasmuth A.-G. in Berlin in gewohnter vorbildlicher Weise soeben herausgegeben wird, enthält neben den sechs mit Preisen ausgezeichneten Entwürfen die Darstellung von ungefähr 50 der hervorragendsten übrigen Projekte. Da der für Architekten aller Länder offene Wettbewerb, als die grösste baukünstlerische Aufgabe der letzten Jahrzehnte, eine ausserordentlich zahlreiche internationale Beteiligung fand, sodass dem Preisgericht 216 Entwürfe zur Beurteilung vorlagen, ist die vorliegende Zusammenstellung von Handzeichnungen einer internationalen Künstlerschar allein dadurch schon von ganz besonderem Reize. Aber auch die verschiedenartigsten Lösungen, die die gestellte Aufgabe gefunden hat, die Fülle interessanter Details und die Menge origineller Gedanken, die in den zahlreichen Blättern niedergelegt sind, erscheinen geeignet, zu fruchtbringender Fortarbeit anzuregen. Man muss daher dem Verlage besonders dankbar sein, dass er dies sonst zu untätigem Schlummer in den Mappen und Schränken der Verfasser verbannte Material, das doch einen ganz gewaltigen Aufwand an geistiger und manueller Arbeit darstellt, zu einem verhältnismässig niedern Preise der Allgemeinheit zugänglich gemacht hat.

**Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:**

**Vermessungskunde.** Anleitung zum Feldmessen, Höhenmessen, Lageplan- und Terrainzeichnen verfasst von Dr. Ing. *Fritz Steiner*, Eisenbahningenieur und Privatdozent für Eisenbahnbau an der k. k. deutschen techn. Hochschule in Prag. Herausgegeben von Emil Burok. Zweite Auflage, mit 134 Textabbildungen und einer Doppeltafel. Halle a. S. 1907, Verlag von Wilh. Knapp. Preis geh. M. 4,80.

**La construction en béton armé,** guide théorique et pratique par *C. Kersten*, Ingénieur-Architecte, Professeur à l'école royale de travaux publics à Berlin. Traduit d'après la troisième édition allemande par *P. Poinçon*, Ingénieur E. C. L. Première partie: Calcul et exécution des formes élémentaires. Avec 119 figures dans le texte. Paris 1907, Gauthier-Villars, Imprimeur-libraire. Prix 6 fr.

**Die Schaufelmaschinen, Wasser- und Dampfturbinen, Zentrifugalpumpen und Gebläse** von *W. H. Stuart Garnett* of the Inner Temple, Barrister-at-law. Deutsche autorisierte Ausgabe bearbeitet von *C. Heine*, Ingenieur. Mit 83 Textabbildungen. Berlin 1907, Verlag von Wilh. Ernst und Sohn. Preis geh. 6 M., geb. 7 M.

**Statik der Raumfachwerke** von Dr. *Wilhelm Schlink*, dipl. Ingenieur, Privatdozent an der Techn. Hochschule in Darmstadt. Mit 214 Abbildungen und zwei Tafeln. Leipzig und Berlin 1907, Verlag von B. G. Teubner. Preis geb. 9 M.

**Die Kalkulation im Baugewerbe.** Praktische Beispiele bearbeitet von *H. Vatter*, Oberamtsstrassenmeister in Geislingen a. St. Mit 22 Abbildungen. Stuttgart 1907, Verlag von Konrad Wittwer. Preis geh. M. 2,40.

## Konkurrenzen.

**Bezirkskrankenhaus in Martigny** (Bd. II., Seite 251). Das am 14. d. M. zusammengesetzte Preisgericht hat nach Prüfung der 59 eingereichten Entwürfe folgende Preise erteilt:

I. Preis (400 Fr.) dem Projekt Nr. 9 mit dem Motto: «Martigny», von Architekt *Ulysse Debély* in Cernier.

II. Preis (350 Fr.) dem Projekt Nr. 37 mit dem Motto: Rotweisser Stern, von Architekt *Alphonse Schapp* in La Tour de Peilz.

III. Preis (250 Fr.) dem Projekt Nr. 43 mit dem Motto: «toujour du crû», von Architekt *Maurice Braillard* in Genf.

IV. Preis (200 Fr.) dem Projekt Nr. 38 mit dem Motto: «Château Bâtiaz», von Architekt *Louis Gard* in Martigny.

Die Pläne sind im Stadthause in Martigny öffentlich ausgestellt, woselbst sie bis zum 26. August täglich von 1 bis 4 Uhr besichtigt werden können.

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

## Vereinsnachrichten.

### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Dienstag, den 6. August versammelten sich die Mitglieder zur Besichtigung der Projekte einer *engern Konkurrenz* für den Neubau eines *Kantonalbank- und Amtshausgebäudes in Langenthal*. Von den vier eingeladenen Firmen hatten sich drei mit zusammen vier verschiedenen Projekten beteiligt, die von einem Preisgericht beurteilt wurden, welches aus den Herren Architekt *Joos* in Bern, Architekt *Haag* in Biel, Kantonalbankdirektor *Mauderli* in Bern und Regierungstatthalter *Howald* in Aarwangen zusammengesetzt war. Aus den Ausführungen des Referenten, Herrn Kantonsbaumeister *von Steiger*, ging folgendes hervor: Im Programm wurde verlangt: Im Erdgeschoss die Räume für die Kantonalbankfiliale, im I. Stock das Statthalteramt, in den beiden obern Stockwerken je zwei Wohnungen nebst einer Abwartwohnung und als Annex ein Gebäude für die Gefangenzellen, welche mit dem Statthalteramt in direkte Verbindung zu bringen waren. In diesem Annex war noch eine Waschküche und ein Salzmagazin unterzubringen. Als Bauplatz ist das Eckgrundstück bei Bahnhof Langenthal ausersuchen, welches in dem spitzen Winkel zwischen der Eisenbahnstrasse und der nach Süden ins Dorf führenden Strasse gelegen ist.

Die Lösung der Aufgabe war keine leichte und das Preisgericht hat denn auch keines der vier Projekte zur Ausführung empfohlen, sondern folgende Rangordnung aufgestellt. I. Motto: «Dorfbild», II. «Drei Ringe», III. «Skizze» und IV. «Wappen». Bei Eröffnung der Couverts ergab sich, dass Projekt I und III die gleiche Firma *Egger & Rebsamen* in Langenthal zu Verfasser hatten. Diese wurde der Behörde zur weitem Projektbearbeitung und event. Bauleitung empfohlen. W.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht ein Ingenieur* zur Aushilfe während 2 bis 3 Monaten bei den Projektierungsarbeiten einer Bergstrasse. Sofortiger Eintritt erwünscht. (1512)

*Gesucht für eine schweizerische Maschinenfabrik* (Abteilung Dampfkesselbau), ein tüchtiger, fachmännisch gebildeter *Konstrukteur*. Derselbe muss speziell reiche Erfahrungen im Bau von Wasserrohrkesseln haben und auch repräsentationsfähig sein (deutsch und französisch redend) für den Verkehr mit der Kundschaft. Nur Reflektanten mit mehrjähriger Tätigkeit im Wasserrohrkesselbau können berücksichtigt werden. Schweizer wird bevorzugt. Angaben: Lebenslauf, Studiengang, bisherige Berufstätigkeit, Gehaltsansprüche und Zeugnisse. (1514)

*Gesucht zu baldigem Eintritt ein Maschineningenieur* (guter Elektriker) für eine Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate der deutschen Schweiz. (1516)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.  
Rämistrasse 28 Zürich I.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
19. August	Kant. Baubureau	Schaffhausen	Erweiterungsarbeiten auf der Station Schleithelm der elektr. Strassenbahn St. S. S.
20. >	Gemeindevorstand	Haldenstein (Graubd.)	Erstellung von 1500 m Alpwegen und eines Schweineschermens auf Neusäss.
20. >	Joh. Müller, Architekt	Bischofszell	Ausführung der Erdbewegung für das Mostereigebäude in Oberaach.
20. >	W. Heene, Architekt	St. Gallen	Sämtliche Arbeiten zum Neubau einer Stickerfabrik mit Geschäftshaus in St. Margrethen.
20. >	Pflegard & Häfeli, Arch.	Zürich	Sämtliche Arbeiten zum Neubau eines Schulhauses mit Turnhalle in Schönenwerd.
20. >	Th. Scherrer, Architekt	Kreuzlingen (Thurg.)	Verschiedene Reparaturarbeiten am Dachstuhl des Kantonsspitals Münsterlingen.
21. >	R. Zollinger, Architekt	Zürich, Mühlebachstr.	Die Bauarbeiten für die Erweiterung des Gasthauses auf dem Sonnenberg.
21. >	Eidg. Baubureau	Basel, Gartenstrasse 68	Erstellung der Gas- und Wassereinrichtungen für das neue Postgebäude an der Zentralbahnstrasse.
24. >	Präsident Chr. Gauer	Azmoos (St. Gallen)	Quellfassungen, zwei Reservoirs zu 700 und 100 m <sup>3</sup> , rund 1100 m Hochdruckleitung und Hydrantennetz für die Wasserversorgung von Azmoos.
31. >	Oberingenieur S. B. B. Kreis I	Lausanne (Bureau 69)	I. Los: Die Bauarbeiten zur Erstellung eines Wasserturmes von 300 m <sup>3</sup> Inhalt auf dem Bahnhof Lausanne.
31. >	Desgl.	Lausanne (Bureau 61)	II. Los: Die Eisenarbeiten sowie Dachdecker- und Spenglerarbeiten zu obigem Wasserbehälter.