

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 17

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>

Elektrizitätswerk am Löntsch.

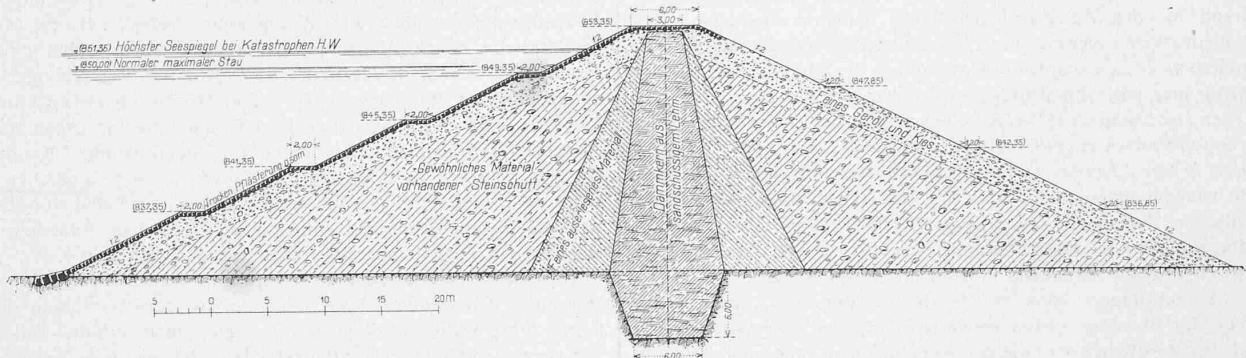


Abb. 11. Normalprofil des Staudammes am Klöntalersee. — Masstab 1 : 600.

An den Stellen, wo der alte Stollen und derjenige der Löntschkorporation die Längsebene des Dammes kreuzen, reicht der Dammkern bis unter deren Sohlen. Ausserdem wurden die Stollen auf 25 m Länge mit Lehm eingestampft. Der an das rechte Dammwiderlager anschliessende Abhang des Sackberges erhielt, soweit er vom zukünftigen Stausee bespült wird, eine Verkleidung mit einer abdichtenden Schicht, die an den Dammkern anschliesst und deren Fuss wiederum durch einen Lehmkern gebildet wird. Die dem Wasser ausgesetzte Oberfläche dieser abdichtenden Schicht, die zur Zeit noch in Ausführung begriffen ist, wird ebenfalls gepflästert.

Um sich von der Standfestigkeit und Undurchlässigkeit des Dammes zu überzeugen, hat der Aufstau des Wasserspiegels nur allmählich stattzufinden und zwar so, dass die erste Aufstauung bis 5 m über die maximale natürliche Seehöhe erfolgt. Von da an werden weitere Aufstauungen von je 4 bis 5 m Höhe sukzessive unter beständiger Beobachtung des Dammes vorgenommen. Entsprechend dieser Ingebrauchnahme des Staudammes erschien es auf den ersten Blick angezeigt, den Dammbau stufenweise auszuführen, um nicht gleich zu Beginn die Gesamtkosten für den totalen Ausbau tragen zu müssen. Mit dem stückweisen Anschütten des Dammes wäre andererseits der Nachteil verbunden gewesen, dass derselbe keinen homogenen Körper gebildet hätte, und man entschloss sich daher, den Damm sofort in seiner definitiven Höhe zu erstellen (vergl. die Fortschrittsdiagramme in Abbildung 9 und 10, ausserdem die Abbildungen 12 und 16).

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Die Wettbewerbspläne für Gross-Berlin. Unter „Konkurrenzen“ haben wir über das Ergebnis des bezüglichen Wettbewerbes berichtet, und ferner auf die einlässlichen Darstellungen der deutschen Fachblätter, vor allem der „Deutschen Bauzeitung“ hingewiesen (S. 231). Heute entnehmen wir einem in der „Frankfurter Zeitung“ erschienenen Berichte Angaben, die uns in gedrängter Form besonders lehrreiche Einblicke in das Wesen der in Frage kommenden Entwürfe und Vorschläge, sowie in die diesen zu Grunde liegenden Verhältnisse gewähren. Der Berichterstatter des genannten Blattes schreibt:

„Berlin ist eine der jüngsten Millionenstädte. Aber der Städtebau als Versuch einer Kunst oder Wissenschaft (gleichviel, wie man ihn nenne) ist noch erheblich viel jünger, und wenn der nun seine kritischen Ansichten gegen die Reichshauptstadt wendet, so schöpft er keineswegs bloss aus utopischen Vorstellungen; nein, die geschichtliche Entwicklung Berlins, sein Uebergang zur Weltstadt machen es klar, welche Fehler der Anlage hier unterlaufen mussten. Erst in den sechziger Jahren hat Berlin seine Stadtmauer fallen lassen. Bis dahin ein geschlossener Kern, wenn auch mit sehr verschiedenen Vierteln, in den zentralen und östlichen mehr ringförmig mit strahlenartigen Hauptstrassen, in der Friedrichstadt rechtwinklig angestückt, öffnet es sich jetzt der Verbindung mit den Aussenbezirken, die aber mittlerweile ihre selbständig-vorortliche Existenz schon zu führen

begonnen haben, und da bricht nun die Schwierigkeit ein — nicht bloss die politische, rechtliche, die jede Sorge für eine Vereinheitlichung der wachsenden Stadt scheitern lässt; davon sei zunächst abgesehen. Rein städtebaulich wächst ein Chaos heraus. Auch die zu Berlin selber gehörigen oder ihm zu jener Zeit einverleibten neuen Gebiete werden dem Stadtkörper nicht untergeordnet. Grosse und teure Durchbrüche werden gespart. Kommt noch fiskalisches Herrenrecht hinzu wie bei den Regierungsgebäuden und -gärten der Wilhelmstrasse oder ein ästhetisches Bedenken wie im Hinterland dieser Strasse, im Tiergartenviertel, so hat das zur Folge, dass die alte Stadtmauer, wenn auch nicht dem Namen nach, bleibt. Und die Verkehrsverbindung der Stadt mit ihren wichtigen neuwestlichen Vorstädten, Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg, zieht sich allein durch die Potsdamerstrasse wie durch einen Faden hin, der einen Strickstrumpf mit seinem Wollknäuel verbindet.

Das ist denn nun eines von den Problemen, die die Entwürfe behandeln; keineswegs eines der dankbaren; immerhin verrät ein Projekt *Eberstadt-Möhring-Petersen* (die Träger des II. Preises) die *Durchführung der Französischen Strasse* durch das Reichsamt des Innern, dass eine solche Entlastung sich aufdrängt, und das ist erst die eine und kleinere Seite; von der andern kommt der Plan des Architekten *Jansen*, dem die Hälfte des ersten Preises zufiel, und *verlängert den Kurfürstendamm* selbst durch einen energischen Schnitt quer durch die *Tiergartenhäuser bis zur Potsdamerplatz-Gegend*. Dadurch würde die Sache ja einfacher. Man macht nicht mit Unrecht bloss geltend, dass dieser Strich durch das steuerkräftigste Viertel Berlins auch einen Strich durch die Rechnung solch einer Anlage bedeutet. Der Zug nach dem Westen wird indessen seine Strassen doch finden müssen. Ein Vorschlag, der auf den verschiedensten Entwürfen in verblüffender Uebereinstimmung wiederkehrt — zugleich eine früher schon mitgeteilte Lieblingsidee des Bürgermeisters Reicke — fordert die *Versenkung des Potsdamer Bahnhofes* unter die Erde und Zurückschiebung seiner Rangiergeleise, was mit der Schaffung eines neuen Strassenviertels und südwest-

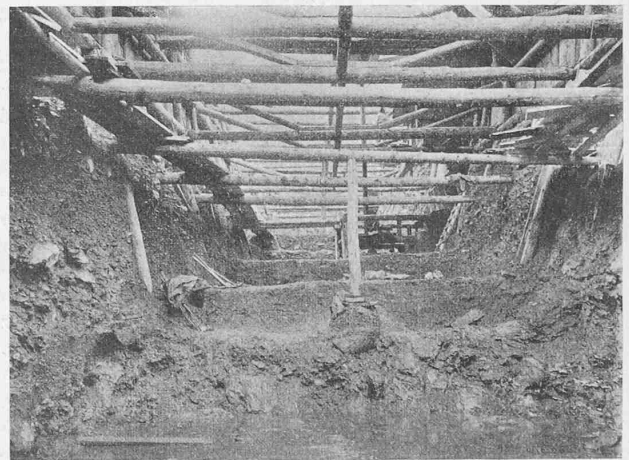


Abb. 14. Ausschachtung der Baugrube für den Lehmkern des Staudammes (Juni 1908).

licher Durchgangswege gleichbedeutend wäre. Dem Potsdamer Bahnhof will man damit eine noch stärkere Entwicklung einräumen, während für den Anhalter eine Menge Stimmen Einstellung des Personenverkehrs verlangen. Eine Zentral-Gemüse-Markthalle mit Ausnützung des ganzen Güterzugverkehrs, der bleiben soll, schlägt Möhring hier vor. Ein dritter Entwurf aber, der von Brix, Genzmer und der Hochbahn-Gesellschaft eingesandte, dem die zweite Hälfte des ersten Preises zugeteilt wurde, möchte die ganze Königgrätzerstrasse in eine Eisenbahn-Prachtstrasse verwandelt sehen, was vielleicht weniger einleuchtend als charakteristisch für diesen Entwurf ist, dessen ästhetische Spielereien Herrn Genzmer, den einzigen Städtebaufachmann unserer technischen Hochschule, im Urteil der Nachwelt etwas schwankend erscheinen lassen werden.

Verkehrsfragen sind für den Städtebaumeister, selbst wenn er wie hier Phantasiewelten entwerfen darf, das feste Gerüst. Zur Frage der westlichen tritt die der nordsüdlichen Strassenverbindung. Es ist einer der schlimmsten Fehler Berlins, dass seine Friedrichstrasse für den bescheidensten Bahnverkehr schon zu schmal ist, und dass für die „Linden“ das Kaiserwort gilt: „Nicht drüber weg!“ Man rechnet nun mit der schon genehmigten Nord-Süd-Untergrundbahn, von der noch nicht feststeht, ob sie zum Tempelhofer Feld (man rechnet übrigens auch schon mit dessen Bebauung) oder nach Schöneberg — oder nach beiden — führen wird. Nur wird die noch nicht ausreichen. Es ist nun ein bei den besten Entwürfen sich wiederholendes Auskunftsmittel, dass man vom Potsdamer Bahnhof einen Durchgangsverkehr, auch für Fernzüge, nach dem Norden und zwar zu einem mit dem Lehrter zu verbindenden Zentral-Bahnhof führt, allerdings unterirdisch und womöglich elektrisch. Für die bestehende Stadtbahnlinie wäre das die zu ihr senkrechte Ergänzung. Daneben verlangen andere Baumeister, wie der Darmstädter Kritzler in seinem vom Preisgericht angekauften Entwurf, die Bevorzugung neuer Fernbahn-Ringlinien zur Entlastung des Stadttinnern. Man wird darüber verschiedener Ansicht sein können. Der genannte süddeutsche Einsender hat, wie man auf jeden Fall sieht, die Verkehrsforderungen sehr gründlich studiert und unter anderen Vorschlägen den sehr hübschen gebracht, den Landwehrkanal wohl im Osten, wo er Industriezwecken dient, zu belassen, im Westen dagegen, wo er keine Aufgabe erfüllt, abzulenken und mit dem vorörtlichen Teltowkanal zu vereinigen. Der Teltowkanal, Stubenrauchs kostspieliges Erbe, bekäme dadurch nicht nur mehr Wasser, sondern auch mehr Verkehr. Er kann das wohl brauchen.

Eines der wichtigsten Probleme des Wettbewerbs betrifft die Bebauung neuer Ländereien Gross-Berlins. Die Aufgabe war auf den Zukunftsrahmen einer Sechsmillionenstadt mit etwa 25 km betragender Entfernung vom Stadttinnern zur Peripherie ausgedehnt. Dafür bringen die Entwürfe nicht eben viel Stoff zur Debatte. Bemerkenswert ist der Möhringsche Entwurf mit dem für deutsche Verhältnisse eigenartigen Vorschlag „gemischter Bebauung“ im Rahmen je eines abgeschlossenen grossen, im Innern örtlich eingerichtet Baublocks. Schliesslich ist es ebenderselbe Entwurf auch, der die jetzt natürlich schon allen Entwürfen geläufige Wald- und Wiesengürtel-Idee zur Umrahmung der Grosstadt ein wenig anders wendet und — mit Berufung auf Wiesbaden als Vorbild! — keilförmig geführte Wald- und Wiesenflächen verlangt, die an das Stadttinnere heranwachsen.⁴

Städtebau-Ausstellung Berlin 1910.⁵) Am 1. Mai wird die Städtebau-Ausstellung eröffnet werden. Die während der Ausstellung an die Besprechung des Wettbewerbes Gross-Berlin anknüpfenden fachmännischen Vorträge werden laut Z. d. B. in zwei Reihen, vom 1. bis 21. Mai und vom 23. Mai bis 15. Juni, gehalten werden. Landesbaurat Professor Goecke wird die erste Reihe eröffnen mit: „Welche Erwartungen dürfen wir an das Ergebnis des Wettbewerbes Gross-Berlin knüpfen.“ Geheimer Baurat Krause wird die Verkehrsfragen Gross-Berlins behandeln. Professor Dr. Eberstadt wird die Arbeiterwohnung in Deutschland und England vorführen. Ueber die Notwendigkeit eines baupolizeilichen Machtspruches und die Grenzen seiner Nützlichkeit spricht Baurat Schliepmann. Regelmässigkeiten und Unregelmässigkeiten im Städtebau will Ober- und Geheimer Baurat Stübgen behandeln. Weiter werden in der ersten Vortragsreihe sprechen Professor Högg (Park und Friedhof), Fritz Stahl (Die Stadt als Kunstwerk), Professor Blum (über Verkehrswesen) und Dr. Brinkmann (Aufstellung von Monumentalplastik). In der zweiten Reihe sprechen Geheimer Hofrat Cornelius Gurlitt, Geheimer

Hofbaurat Professor Genzmer (Raumkunst und Städtebau), Geheimer Regierungsrat Dr.-Ing. Muthesius (Die Gartenstadtbewegung), Dr. Südekum (Recht und Sitte im Wohnwesen), Professor Baurat Diestel (Neuzeitliche Anschauungen im Bauordnungswesen), Oberingenieur Petersen (Gross-Stadt-Verkehr), Dr. Hegemann (Bestrebungen des amerikanischen Städtebaues), Geheimer Baurat Eger (Die Entwicklung der Wasserstrassen Gross-Berlins und anderer Gross-Städte), Architekt Hermann Jansen (Gross-Berlin der Zukunft). Karten für einzelne Vorträge zu 2 M. und 1 M., sowie für die sämtlichen Vorträge zu 12 und 6 M. (die Karten sind übertragbar) sind zu beziehen von der Geschäftsstelle der Allgemeinen Deutschen Städtebau-Ausstellung, Dr. Hegemann, Charlottenburg, Marchstrasse 9.

Der Wiederaufbau des Markusturmes in Venedig. Die Hoffnung, den Neubau des Campanile auf den Markustag dieses Jahres fertig stellen zu können,¹⁾ hat sich nicht erfüllt. Nachdem vor etwa vier Monaten der Backsteinbau vollendet war, schritt man zum Aufbau der in Quaderstein aufzuführenden Glockenstube. Die Säulen aus Verde antico, die an deren östlichen, nördlichen und westlichen Seite standen, konnten wieder an ihren Platz gebracht werden, dagegen musste man die Granitsäule in der Mitte der südlichen Arkaden erneuern. Auch die Löwenköpfe an den Bogenwickeln und Kapitälern der Arkaden sind den früheren genau nachgebildet neu erstellt worden. Die beiden Figuren, die die Ost- und Westseite der Attika der Glockenstube schmückten, sind vollkommen intakt geblieben und werden demnächst wieder an ihren Platz gebracht. Die Löwen von San Marco, die einst die Mitte der Nord- und Südseite der Attika einnahmen, bei der französischen Besetzung von Venedig aber heruntergenommen worden sind, werden bei dieser Gelegenheit wieder ihren alten Standort erhalten. Die Pyramide über der Attika, die früher in Ziegeln aufgemauert war, soll nunmehr, der Gewichtsersparnis wegen, in armiertem Beton erstellt werden. Sie wird in gleicher Weise wie früher mit Kupferplatten eingedeckt werden. Die fünf Glocken, von denen nur die grosse unversehrt geblieben ist, während die andern vier aus dem Material der alten Glocken neu gegossen werden mussten, stehen am Fusse des Turmes bereit. Man nimmt an, es werde aber wohl noch bis zum 25. April, dem Tage des heiligen Markus, im Jahre 1911 gehen, bis der Campanile wieder als Wahrzeichen der Lagenstadt vollendet dastehen wird.

Einphasenbetrieb auf Vorortlinien des Lyoner Tramway-netzes. Nach einer Notiz in der „Revue générale des chemins de fer“ werden seit dem März 1909 die Linien Lyon-Miribel und Lyon-Jons auf Vorortgebiet mittels einphasigen Wechselstroms von 6000 Volt und 15 Perioden betrieben. Diese Anlage beansprucht ein gewisses Interesse insofern, als damit in Frankreich zum ersten Mal der Einphasenstrom mit so niedriger Frequenz zur Einführung gelangt ist, und weiter insofern, als bei dieser Anlage der gemischte Wechselstrom-Gleichstrom-Betrieb mit Wechselstromzuführung auf Vorortgebiet und Gleichstromzuführung auf Stadtgebiet für dieselben Triebwagen gewählt wurde, wie dies auf amerikanischen Bahnen seit einer Reihe von Jahren schon mit Erfolg der Fall ist und bisher in Europa, soweit uns bekannt ist, nur auf der Bahn Wien-Baden zur Anwendung gelangte. Die Linie Lyon-Miribel hat eine Länge von 12,5 km, wovon 5 km für Gleichstromzuführung, die Linie Lyon-Jons hat eine Länge von 25 km, wovon 6 km für Gleichstromzuführung in Betracht fallen; die letztgenannte Linie soll demnächst bis Sout-Brénaz in 60 km Entfernung von Lyon ausgebaut werden. Die Linien werden mittels Motorwagen, in deren zwei Drehgestelle je ein Motor von 45 PS eingebaut ist und die ein Fassungsvermögen von 50 Personen aufweisen, betrieben. Die elektrischen Einrichtungen sind von der Westinghouse-Gesellschaft geliefert worden.

Das Zürcher Kunsthaus ist Sonntag den 17. April durch einen weihvollen Festakt eröffnet worden. Eine zahlreiche Versammlung, zunächst die Vertreter der Behörden und der eidg. Kunstkommission, dann Vorstand und Mitglieder der Zürcher Kunstgesellschaft hatten sich eingefunden. Nach einleitender Musik und einem von Ad. Frey gedichteten Prolog begrüßte der Präsident der Zürcher Kunstgesellschaft, Architekt Paul Ulrich, die feiernde Kunstgemeinde. Darauf folgte die Schlüsselübergabe, die der ausführende Architekt Prof. Karl Moser mit eindrucksvollen Worten begleitete, die wieder Herr Ulrich beantwortete. Namens der Stadt sprach Stadtpräsident Rob. Billeter, während der Theologe Prof. Arnold Meyer die eigentliche Festrede hielt, in der er über die wechselseitigen Beziehungen von Kultur und Kunst sprach. Ein Musikvortrag beschloss die

¹⁾ Band LV, Seite 41 und 150.

²⁾ Band LII, Seite 132.

eindrucksvolle Feier, der ein Bankett in der Tonhalle folgte, in dessen Verlauf u. a. auch der verdiente Präsident der Kunstgesellschaft, Herr *Paul Ulrich*, zu deren Ehrenmitglied ernannt wurde. Wir werden unsern Lesern das treffliche Werk, das die Stadt Zürich in dem neuen Kunsthause Moser verdankt, in Wort und Bild einlässlich schildern, weshalb wir uns heute auf diese kurze Mitteilung beschränken.

Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. März 1910.

(Tunnellänge = 14536 m)	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im März	m 252	142	394
Länge des Sohlenstollens am 31. März	m 4400	5257	9657
Gestein Temperatur vor Ort	°C 15,6	32,4	
Am Portal ausfliessende Wassermenge	l/Sek. 157	60	
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:			
Ausserhalb des Tunnels	345	387	732
Im Tunnel	884	1216	2100
Im Ganzen	1229	1603	2832

Nordseite. Der Vortrieb erfolgte im Gasterngranit, der mit eingeschlossenen Biotitschieferschollen reichlich durchsetzt ist. Zahlreiche Aplitgänge durchziehen die Zone, deren Klüftung rasch wechselt. Der mittlere, mit durchschnittlich vier Meyerschen Maschinen erzielte Tagesfortschritt erreichte 8,69 m.

Südseite. Das erschlossene Gestein ist vollkommen richtungslos körniger Gasterngranit, zum Teil in pegmatitisch-aplitischer Ausbildung; es zeigt Absonderungsklüfte von ganz wechselndem Verlauf. Mit durchschnittlich vier Ingersoll-Maschinen konnte ein mittlerer Tagesfortschritt der mechanischen Bohrung von 4,73 m erzielt werden.

Kanalisation der Stadt Zürich. Der Grosse Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 16. d. M. auf Grund der von Stadtgenieur *V. Wenner* ausgearbeiteten Planvorlagen und Kostenberechnungen, die von der bezüglichen Kommission einlässlich geprüft worden sind, beschlossen, von der Gemeinde für die Erweiterung der Kanalisation rechts der Limmat einen auf 15 Jahre zu verteilenden Kredit von 3162000 Fr. zu verlangen.

Das erwähnte Projekt sieht den allmählichen Uebergang vom bestehenden Kübelsystem zur Schwemmkanalisation vor; bei Genehmigung der Pläne wurde deshalb der Stadtrat vom Grossen Stadtrat zugleich beauftragt, über die Ergebnisse des probeweise einzuführenden Betriebes der vorhandenen Spülvorrichtung Bericht zu erstatten und zu untersuchen, welche Bauten zur Einführung der reinen Schwemmkanalisation insbesondere an den Hausentwässerungen und zur Reinigung des Abwassers erforderlich seien.

Neues Bezirksgebäude in Zürich III. Die aus Vertretern der Regierung und des Stadtrates von Zürich bestehende Baukommission für das neue Bezirksgebäude hat die Architekten *Pfleghard & Häfeli* in Zürich beauftragt, auf Grund ihres prämierten Entwurfes mit einigen wesentlichen Aenderungen ein Bauprojekt auszuarbeiten. Wir haben auf den Seiten 142 bis 144 dieses Bandes zugleich mit Abdruck des Gutachten des Preisgerichtes den Entwurf der genannten Architekten veröffentlicht.

Deutsches Museum in München. Zum Zwecke der Vorführung der Radiumstrahlen hat das k. k. österreichische Ministerium für öffentliche Arbeiten dem deutschen Museum 20 mg Radium-Barium-Chlorid zur Verfügung gestellt. Solche Begünstigung ist bisher nur Gelehrten (wie Madame Curie, Ramsay u. a.) zu wissenschaftlichen Untersuchungen gewährt worden, während das Radium-Chlorid im Deutschen Museum nun auch für die Allgemeinheit Aufstellung finden wird.

Eidgenössisches Polytechnikum. Doktorpromotion. Das eidgenössische Polytechnikum hat dem diplomierten Chemiker Herrn *Georg Trier* aus Prag die Würde eines *Doktors der technischen Wissenschaften* verliehen. (Dissertation: „Ein Beitrag zur Kenntnis der pflanzlichen Betaine und ihrer Bedeutung: *Das Stachydrin*, seine Konstitution und seine Synthese.“)

Stadtplan-Konferenz in London. Wir machen auch an dieser Stelle auf die für den 11. bis 16. Juli d. J. vom „Royal Institute of Architects“ nach London eingeladenen Konferenz zur Behandlung des Städtebauwesens aufmerksam, hinsichtlich deren weitere Auskunft erteilt wird vom Sekretariat des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins in Zürich, Seidengasse 9.

Konkurrenzen.

Genfer Lokalarhitektur. Die „Classe des Beaux-Arts“ der „Société des Arts“ in Genf veranstaltet mit Termin vom 30. Sept. d. J. unter genferischen, sowie den in Genf niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen speziell genferischen Charakters für 1. ein einfaches Familienwohnhaus im Kostenbetrage von nicht mehr als 30000 Fr. und 2. ein einfaches Gewerbe- und Wohnhaus für dessen Lage die Ecke der Rue du Marché und der Place de la Fusterie angenommen wird.

Das Preisgericht besteht, unter dem Vorsitze von Herrn *Cari de Geer*, aus den Genfer Architekten *J. L. Cayla, Ed. Fatio, Ed. Kunkler* und *Camille Martin*, und den Genfer Malern *Jules Crasnier* und *Horace de Saussure*. Es verfügt nur über den bescheidenen Betrag von 800 Fr. Dafür bleiben auch die prämierten Entwürfe Eigentum der Verfasser, während die ausschreibende Stelle nur das Recht erhält, sie zu veröffentlichen.

Programme sind erhältlich bei Herrn *Eug. Moriaud*, Sekretär der „Classe des Beaux-Arts“.

Neues Kunstmuseum Basel. Wie uns mitgeteilt wird, musste das Preisgericht nachträglich die Verfasser des Entwurfes „Kunstmuseum“, die Architekten *Paul Huber & Friedr. W. Werz* in Wiesbaden von der Prämierung ausschliessen (vergl. Programmbestimmungen betr. Nationalität Bd. LIV S. 73). Es hat den freiverwendenden Preis dem lobend erwähnten Projekte „Kunsthalle“ der Architekten *Gebroder Pfister* in Zürich zuerkannt (s. auch S. 121 u. 151 ffd. Bd.). Wir werden daher im Anschluss an die begonnene Veröffentlichung auch diesen Entwurf zur Darstellung bringen.

Rheinbrücke in Laufenburg. Das „Kraftwerk Laufenburg“, dem die Erstellung einer neuen Brücke obliegt, da die alte Holzbrücke im Staubereich seiner Wehranlage abgebrochen werden muss, beabsichtigt, unter schweizerischen und deutschen Ingenieuren und Architekten einen Ideenwettbewerb für eine neue Brücke zu veranstalten. Sobald das Programm hierfür bereinigt sein wird, werden wir unsere Leser in üblicher Weise näher unterrichten.

Grundplan für die Bebauung von Gross-Berlin. Die Arbeiten der von uns auf Seite 205 dieses Bandes mitgeteilten preisgekrönten Bewerber erfahren in der „Deutschen Bauzeitung“ eine von zahlreichen Planwiedergaben begleitete Besprechung durch *Albert Hofmann*, auf die wir unsere Leser besonders aufmerksam machen.

Primarschulhaus Meiringen (Band LV, Seite 195). Die mit dem II. Preis ausgezeichneten Architekten *Leuenberger & Kuhn* ersuchen uns berichtigend mitzuteilen, dass der Entwurf „Dem Berner Oberland“ von ihrer Firma allein, bzw. ohne Mitwirkung von Zimmermeister *Meyer* bearbeitet worden ist.

Literatur.

Elektrotechnik. Ein Lehrbuch für Praktiker, Chemiker und Industrielle. Von Diplom-Ingenieur *M. Schenkel*. Mit 310 in den Text gedruckten Abbildungen. Leipzig 1910, Verlag von J. J. Weber. Preis geb. 10 M.

Das vorliegende Buch, hervorgegangen aus einer vollständigen Umarbeitung des frühern „Katechismus und Handbuch der Elektrotechnik“ von Th. Schwartze, als dessen achte Auflage es bezeichnet ist, behandelt den Lehrstoff in zwanzig in Unterabschnitte geteilten Kapiteln, von denen hier als für den Praktiker von besonderem Interesse erwähnt seien: Elektrische Messungen und Messinstrumente; Die Zähler; Die Erzeugung elektrischer Energie durch Maschinen; Die elektr. Motoren; Die Umformung; Die elektr. Beleuchtung; Elektrizitätswerke; Neuere Anwendungen der Elektrotechnik in industriellen Betrieben. Nicht behandelt sind die Sondergebiete der Schwachstromtechnik und der drahtlosen Telegraphie.

Den theoretischen Abhandlungen sind die Faraday-Maxwell'schen Anschauungen zu Grunde gelegt, deren Wesen und Vorteile in Gegenüberstellung zu den ältern Vorstellungen erläutert werden. Die Behandlung des Lehrstoffes erfolgt bei aller Wissenschaftlichkeit in durchweg anregender und anschaulicher Weise; an mathematischem Beiwerk findet sich nur das Notwendige, wogegen das Verständnis gefördert wird durch saubere graphische und schematische Textfiguren, sowie durch gelegentliche Zahlenbeispiele in Anlehnung an praktisch vorkommende Fälle. Einen besondern Vorzug des Buches wird der in der Praxis stehende und dabei meist über