

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 24

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

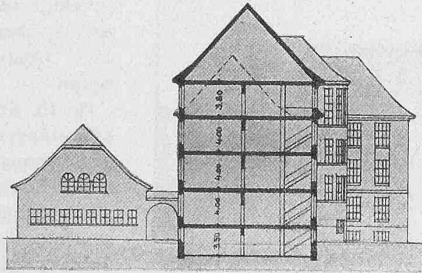
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

gegen die Turnhalle gelegen ist, entlastet die Haupttreppe zu wenig. Vier Klassenzimmer sind ungünstig belichtet (Quermöblierung), die Vorplätze sind übertrieben gross. Die Architektur zeigt viel Empfindung.

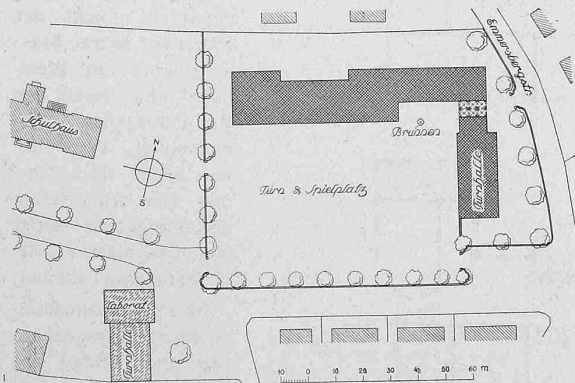
Nr. 38. Eine klare und überzeugende Situation bei reiner Ostorientierung der Klassenzimmer; Turn- und Spielplätze einwandfrei, die schräge Stellung des Einganges an der Strasse wirkt unangenehm. Der Grundriss ist klar und vorzüglich eingeteilt. Der Zugang durch die offene Vorhalle sehr schön gedacht, im einzelnen noch unstudiert (Windfänge und Treppenbreite). Rückwärtige Freitreppe in der Form ungeeignet. Architektur dem Grundriss entsprechend klar im Aufbau und gut in den Verhältnissen. Gute und knappe Verteilung des Schmuckes. Nicht ganz befriedigend ist die Abtreppe zwischen Hauptbau und Turnhalle, doch kann dieser Fehler leicht verbessert werden.



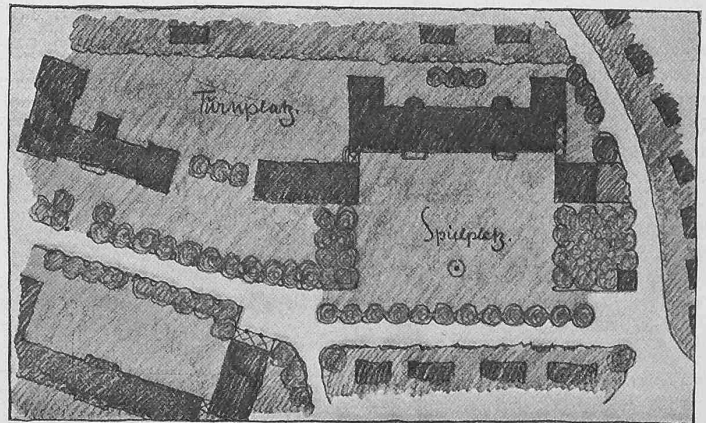
III. Preis. „Bölle“. — Querschnitt 1:800.

Nr. 44. Die vorgesehene Turnhalle zusammen mit Terrasse und Verbindungsgang, die zum Hauptbau überleitet, geben eine Gesamtdisposition, die mit dem Projekt 54 viel Verwandtschaft hat, doch ist hier das Hauptgebäude schöner zur Geltung gebracht, namentlich aber wird der von der Stadt Herkommende eine schöne Steigerung der Baumassen empfinden. Die ostwärts angelegte Kolonnade mit Spritzenhäuschen ist in jeder Hinsicht überflüssig. Die sich ergebenden Spiel- und Turnplätze sind gut. Das Abliegen der Turnplätze von der Turnhalle kann nicht stark in Betracht fallen.

Emmersberg-Schulhaus in Schaffhausen.



II. Preis. „Geschlossener Platz“. — Lageplan.



Masstab 1:2500.

III. Preis. „Bölle“. — Lageplan.

Der Grundriss ist übersichtlich, etwas opulent in den Vorplätzen. Im Dachgeschoss (zweites Obergeschoss) ist eine Verbindung der beiden Treppenvorplätze unbedingt nötig, was aber leicht möglich ist durch Verlegung der Zeichnungs- und Singsäle in den Dachstock. Die architektonische Behandlung ist sowohl in Bezug auf Gliederung der Massen wie in der einzelnen Formgebung harmonisch und phantasiereich. Die Formgebung der Dachaufbauten ist etwas fragwürdig.

Nr. 47. Gebäudegruppierung gesucht, ohne Rücksicht auf die bestehenden Schulhäuser. Das Plätzchen am Hauptzugang ist kulissenhaft und ohne Beziehung zum Bau. Anlage der Freitreppe unverständlich. Die Architektur ist, abgesehen von der Mittelpartie des Hauptflügels, Dachaufbau, rhythmisch und sehr ansprechend. Grundriss gut, im Hauptflügel ist die Halle zu gross, Knabenaborte mit Pissoirständen ohne Vorplatz unzulässig.

Nr. 54. Das Zurückschieben des Hauptgebäudes nahe an die Nordgrenze ermöglicht Turn- und Spielplätze von klarem Umriss. Strassengabelung ist sehr geschickt und mit einfachen Mitteln gelöst. Die Situation bringt allerdings den Nachteil mit sich, dass der Hauptbau gegenüber den bestehenden Schulhäusern zu sehr zurücktritt. Der Grundriss ist klar, die Zugänge zweckmässig gelegt. Bei guter Massenverteilung ist die architektonische Durchbildung unsicher.

Eine nochmalige Prüfung und gegenseitige Wertung ergab einstimmig folgende

RANGORDNUNG:

1. Rang Nr. 38, „Pädagogik“,
2. „ „ 18, „Geschlossener Platz“,
3. „ „ 54, „Bölle“,
4. „ „ 44, „Hansirli“,
5. „ „ 25, „Giebelschule“,
6. „ „ 47, „Tobias Stimmer“,
7. „ „ 7, „Wissen und Leben“,
8. „ „ 23, „Herbstlaub“,
9. „ „ 8, „'s Nüni-Glöggli“,
10. „ „ 4, „Morgensonne“,
11. „ „ 1, „Doppelschule“.

Nach Art. 8 des Wettbewerbsprogrammes stehen dem Preisgericht 8000 Fr. zur Verfügung. Das Preisgericht beschliesst die Ausrichtung von vier Preisen:

- I. Preis für Projekt Nr. 38 2500 Fr.,
- II. Preis „ „ „ 18 2300 Fr.,
- III. Preis „ „ „ 54 1800 Fr.,
- IV. Preis „ „ „ 44 1400 Fr.

Die Eröffnung der Adressenumschläge ergab als Verfasser von Nr. 38: *Bäschlin-Fierz* von Schaffhausen, Mitarbeiter Architekt *Karl Rein* in Zürich.

Nr. 18: *Gottfried Bachmann* von Beggingen in Bern.

Nr. 54: *Karl Müller* von Gächlingen in Wattwil, in Firma *Müller & Brunner*.

Nr. 44: *Arnold Meyer* in Hallau.

Schaffhausen, den 9. November 1913.

Das Preisgericht:

H. Schlatter, H. Bernoulli, F. Fissler, Ed. Haug, Werner Pfister.

Miscellanea.

Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914. Die XII. nationale Kunstausstellung wird nächstes Jahr, mit der Landesausstellung verbunden, vom 15. Mai bis 15. Oktober 1914 dauern. Die Anmeldung hat bis spätestens den 25. Februar 1914 zu erfolgen. Die Einlieferungsfrist für Gemälde und Bildhauerwerke ist auf die Zeit vom 1. bis 20. März angesetzt. Die Einlieferungsfrist für Werke dekorativer Kunst geht vom 1. bis 15. März. Alle Sendungen sind zu adressieren: XII. nationale Kunstausstellung Bern, Abteilung für dekorative Kunst, Camionnage S. B. B. Kehrli & Oehler, Bern. Kommissär für die Kunstausstellung ist Herr Paul Hopf in Bern.

Architekturgruppe. Das Central-Comité des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins hatte Umfrage bei den schweizerischen Architekten gehalten, um zu erfahren, ob aus ihren

Kreisen auf genügende Beteiligung zu einer gemeinsame Veranstaltung an der Ausstellung zu rechnen sei. In der Folge hat dann die Sektion Bern des S. I. A. die Anregung gemacht, die einzelnen Sektionen des S. I. A. möchten sich kollektiv beteiligen, und für sich beschlossen, in diesem Sinne vorzugehen. Das Central-Comité hat diese Anregung an die Sektionen weiter geleitet. Als äusserster Termin zu einer bindenden Erklärung ist der 14. Januar 1914 angegeben. Im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein wird die Frage vom Vorstand und einer Spezialkommission geprüft.

Luftschiffahrt. Die ständige Ausstellungskommission für die deutsche Industrie macht, wie in der „Z. d. V. d. I.“ gemeldet wird, darauf aufmerksam, dass an der Schweizer Landesausstellung in Bern 1914 eine internationale Gruppe für Luftschiffahrt geschaffen wurde, in der, um die Beschickung anzuregen, keine Platzmiete erhoben werden soll. Auch die Rückbeförderung der ausgestellten Gegenstände geschieht kostenlos. Diese Gruppe hat folgende Abteilungen: Frei- und Fesselballons, lenkbare Luftschiffe, Flugzeuge aller Art, Maschinen für Flugzeuge und Lenkballons, Baustoffe für Flugzeuge und Ballons, Vorrichtungen zur Erzeugung von Gas und Kompressoren, Instrumente und Apparate für die Luftschiffahrt und zur Untersuchung der Luftschichten, wissenschaftliche Luftschiffahrt, Militärluftschiffahrt, Motorluftschiffahrt, Geschichte und Literatur der Luftschiffahrt.

Szeneriebahn und Heimatschutz. Wir müssen der Vollständigkeit halber über einen Zwischenfall berichten, den wir weit lieber mit Stillschweigen übergangen hätten und zu dem wir uns auch nicht weiter zu äussern wünschen. Das offizielle „Korrespondenzblatt der S. L. A. in Bern 1914“ berichtete am 3. Dezember:

„Eine Szeneriebahn wird laut Beschluss des Zentralkomitees der Landesausstellung auf dem Viererfeld errichtet werden. Das Komitee glaubt damit wenigstens teilweise den zahlreichen Anregungen zu entsprechen, die darauf hinauslaufen, dem Publikum neben Unterhaltungen erzieherischer Tendenz auch eine Vergnügungsgelegenheit ohne moralischen Hintergedanken zu bieten. Die Ausstellungsbehörden sowohl, wie Mitglieder des Zentralkomitees hatten Gelegenheit, die Bahn an der Leipziger Baufach-Ausstellung in Betrieb zu sehen.¹⁾ Nach ihren übereinstimmenden Aussagen handelt es sich um ein gediegenes Unternehmen, das keineswegs mit den berühmten Achterbahnen, Water-Tobogans, Rutschbahnen und ähnlichen Attraktionen auf eine Stufe zu stellen ist.“

Da diese „Szeneriebahn“ in unmittelbare Nachbarschaft des „Heimatschutzdörfli“ gestellt werden soll, waren die verschiedenen Kommissionen der Heimatschutzvereinigung, die für dessen Errichtung, Ausstattung und Betrieb tätig sind, von diesem Beschlusse so peinlich überrascht, dass in ihrem Schosse die Anregung fiel, ihre Tätigkeit einzustellen. Der Vorstand der „Heimatschutzvereinigung“ trat am 8. Dezember in Bern zur Prüfung der Frage zusammen; als Ergebnis der, wie man hört, sehr erregten Verhandlungen in seinem Schosse ist folgendes „Mitgeteilt“ in der Tagespresse erschienen:

„Der Zentralvorstand der schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz hat mit Bedauern vom Beschluss des Zentralkomitees der Schweizerischen Landesausstellung Kenntnis genommen, wonach im Innern der Ausstellung selbst und in unmittelbarer Nähe des „Dörfli“ eine sogenannte Szeneriebahn konzessioniert worden ist. Die Prinzipien und das Programm des Heimatschutzes machen es ihm aber zur Pflicht, gegen diese Bewilligung zu protestieren, die auch in Widerspruch mit den Haupttendenzen der Ausstellung steht. Mit Rücksicht auf die höhern allgemeinen und patriotischen Interessen, die mit der Ausstellung verbunden sind, wird die Vereinigung ihre Mitwirkung an der Ausstellung aber nicht aufgeben.“

Ausstellung für Städtebau. Ein Aufruf zur Beteiligung der Fachleute an dieser vom Schweizerischen Städteverband organisierten Kollektiv-Ausstellung (Gruppe 44/VI), sowie nähere Mitteilungen über diese selbst müssen wegen Rummangel auf nächste Nummer verschoben werden.

Kesselheizung durch Glühwirkung bei Ausschluss flammender Feuerungen. Ueber die Kesselheizung mittels flammenloser Gasverbrennung nach dem Verfahren von Bone-Schnabel haben wir auf Seite 178 von Band LX und auf Seite 148 von Band LXI

bereits berichtet, wobei wir auch die hohe Dampfproduktion von bis auf 150 kg/m² und den hohen Wirkungsgrad von 92 bis 95 % erwähnten, den neuere Versuche ergeben haben sollen. Die genannten Zahlenwerte finden nun, in einer soeben in „Stahl und Eisen“ veröffentlichten Arbeit von G. Neumann, Düsseldorf, eine kritische Beurteilung, der wir im wesentlichen folgendes entnehmen: Die Merkmale, die den Bone-Schnabel-Kessel grundsätzlich von gewöhnlichen Dampfkesseln für Gasfeuerung unterscheiden, bestehen darin, dass für den Bone-Schnabel-Kessel in den Verbrennungsgasstrom Hindernisse (Tonkörper), sowie eine zweite Heizfläche (die der Rohrwand zugekehrte, wärmeausstrahlende Fläche der äusseren Tonkörper) eingesetzt sind, und dass dabei für diesen Kessel die Geschwindigkeit der Verbrennungsgase eine ganz erheblich höhere ist, als bei gewöhnlichen Dampfkesseln. Diese Umstände bedingen allerdings eine hohe Leistung der Bone-Schnabel-Kessel pro m² Heizfläche, sowie auch einen niedrigen Abgasverlust. Was nun aber den Wirkungsgrad angeht, so handelt es sich bei den oben genannten Zahlenwerten nur um den sogen. „Bruttowirkungsgrad“, der lediglich die Verluste durch Abgase, Strahlung und Leitung berücksichtigt, jedoch den Kraftverbrauch des Abgasventilators ausser acht lässt. Wird dieser letztere Kraftverlust aber berücksichtigt, so liegt dann der „wärmetechnische Wirkungsgrad“ des Bone-Schnabel-Kessels nur noch unwesentlich höher, als derjenige normaler Dampfkessel für Gasheizung. Die wirtschaftlichen und konstruktiven Verhältnisse, sowie die Berücksichtigung der Belastungsregelung lassen die Stellung des neuen Kessels sogar noch wesentlich ungünstiger erscheinen, sodass Neumann der Ansicht Ausdruck verleiht, der Bone-Schnabel-Kessel sei nicht in der Lage, die auf ihn gesetzten Hoffnungen zu erfüllen und lasse gegenüber neuzeitlichen, gutgeleiteten Kesselanlagen gewöhnlicher Bauart gar keinen wirtschaftlichen Vorteil erwarten.

Hauenstein-Basistunnel. Monatsausweis November 1913.

Tunnellänge 8135 m		Südseite	Nordseite	Total
Sohlenstollen:	Fortschritt im November	m 206,6	—	206,6
	Mittlerer Tagesfortschritt	m 8,1	—	8,1
	Länge am 30. November	m 4140,7	2050,7	6191,4
	In % der Tunnellänge	% 51,1	25,0	76,1
Firststollen:	Fortschritt im November	m 236,0	163,0	399,0
	Länge am 30. November	m 3550,0	1213,0	4763,0
Vollausbruch:	Fortschritt im November	m 158,0	146,0	304,0
	Länge am 30. November	m 3170,0	848,0	4018,0
Mauerwerk:	Widerlagerlänge am 30. Nov.	m 3040,0	720,0	3760,0
	Gewölbelänge am 30. Nov.	m 2936,0	664,0	3600,0
	Wassermenge am Portal	l/sek 89,0	3,3	—
	Gesteintemperatur vor Ort	°C 18,8	12,6	—
	Lufttemperatur vor Ort	°C 18,7	13,0	—
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel	1073	498	1571
	Ausserhalb des Tunnels	252	55	307
	Auf offener Strecke	10	304	314
	Im Ganzen	1335	857	2192

Südseite. Am Vortrieb arbeiteten an 28 Arbeitstagen je zwei bis drei Bohrhämmer; im Ganzen standen 40 solche in Betrieb. Der Stollen blieb den ganzen Monat im Hauptrogenstein. Die Schichten fallen südöstlich ein mit 20° bis 9° (von 3960 bis 3980 ab Südportal bis zu 58°). Das Gebirge war standfest; auf 21 m Länge war es stark klüftig und wasserführend, der Rest war trocken.

Nordseite. Der Vortrieb im Gegengefälle soll erst wieder aufgenommen werden, wenn die jetzt auf 1078 m Länge erstellte Tunneldohle bis zum Kulminationspunkt vollendet und die Ausmauerung entsprechend vorgerückt sein wird. Im Ganzen waren auf der Nordseite 20 Bohrhämmer in Tätigkeit.

Der **Ventilationsschacht** bei Zeglingen, rund 3600 m vom Nordportal, war zu Ende November auf 19 m abgeteuft, davon 16 m im schwach wasserführenden quartären Gehängeschutt, der Rest in obermiocänen braunen Mergeln.

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Ueber die Binnenschiffahrtsbestrebungen in Württemberg und ihre Beziehungen zur Rhein-Bodensee-Schiffahrt äusserte sich der Verbandssyndikus der württembergischen Industriellen, Bayer, in dem Sinne, dass die württembergische Industrie an der Lösung der Oberreinschiffahrtsfragen nicht aktiv mitarbeiten kann, aber sie stehe mit ihren ganzen Sympathien hinter diesem gewaltigen Werke. Die Wasserstrassenfrage, an der Württembergs Industrie aktiv mitarbeitet, die Schiff-

¹⁾ Beim Nachsehen im offiziellen Ausstellungsplan der Internationalen Leipziger Baufachausstellung findet man als grösste Attraktion im dortigen Vergnügungspark, etwa 300 m vom „Dörfchen“ entfernt unter Nr. 70 Hugo Haases „Szenische Gebirgsbahn mit Liebesmühle“ verzeichnet.

barmachung des Neckars von Mannheim bis in die Mitte des Landes, ist begreiflicherweise ihre wirtschaftliche Hauptsorge.

Die Neckarkanalisation ist nun wohl als Obligatorium ins Reichsgesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstrassen und die Erhebung von Schiffsahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911 aufgenommen, aber mit der Annahme dieses Gesetzes trat sie in den Hintergrund und in Stillstand. Ihr Bau ist abhängig von der Einführung der Rheinschiffsahrtsabgaben und diese steht am Berge, weil sich ihr Holland widersetzt.

Man arbeitet deshalb in Württemberg daran, die Kanalisierungskosten des Neckars von Mannheim bis Heilbronn, die zu 33 Mill. M. veranschlagt sind, aus Eigenem zu bestreiten und zur Deckung lokale Schiffsahrtsabgaben heranzuziehen.

Simplon-Tunnel II. Monatsausweis November 1913.

Tunnellänge 19 825 m		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung m	272	268	540
	Stand am 30. November m	1979	2901	4880
Vollausbruch:	Monatsleistung m	272	289	561
	Stand am 30. November m	1821	2714	4535
Widerlager:	Monatsleistung m	291	316	607
	Stand am 30. November m	1369	2368	3737
Gewölbe:	Monatsleistung m	292	356	648
	Stand am 30. November m	1294	2282	3576
Tunnel vollendet am 30. November	m	1294	2282	3576
In % der Tunnellänge	%	6,5	11,5	18,0
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel	630	789	1419
	Im Freien	318	418	736
	Im Ganzen	948	1207	2155

Nordseite. Die Hochdruckkompressoren für die Lieferung von auf 200 at komprimierter Luft für die Druckluft-Lokomotiven kamen in Betrieb. Am 22. November konnte die erste Druckluftlokomotive den Dienst aufnehmen. — Die Druckstrecke Km. 4,000 bis 4,070 ab Nordportal konnte so gefördert werden, dass zu Ende des Monats nur noch 16 m Gewölbe fehlten. Im Tunnel I haben sich keine weiteren Defekte gezeigt; immerhin wurden vorsichtshalber von Km. 4,040 bis Km. 4,047 eiserne Lehrbogen eingezogen, da diese Stelle schon vor Inangriffnahme der Arbeiten im Tunnel II Defekte aufwies. Am Ausbruch wurde während 29 Tagen mit durchschnittlich 35 Bohrhämmern gearbeitet.

Südseite. Mitte des Berichtmonates wurden zwei Druckluftlokomotiven in Dienst gestellt. In der Transformatorstation sind die Messapparate eingebaut worden.

Grenchenbergtunnel. Monatsausweis November 1913.

Tunnellänge 8565 m		Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen:	Monatsleistung m	191	166	357
	Länge am 30. November . m	3071	2226	5299
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
	Ausserhalb des Tunnels	213	159	372
	Im Tunnel	582	430	1012
	Im Ganzen	795	589	1384
Gesteinstemperatur vor Ort °C		12,6	16,0	
Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek.		163	405	

Nordseite. Der Vortrieb lag im Mittel- und Obersequan und in Kimmeridge, vorwiegend heller Kalk. Das Streichen ist nahezu Ost-West, das Einfallen fast senkrecht. Sämtliche Arbeiten ruhten am 2. November, der Vortrieb ausserdem vom 10. bis 18. November wegen Auftreten einer starken Quelle von anfänglich 50 l/sek vor Ort bei Km. 2,957. Bis zum 18. November war der Tunnelkanal nachgeführt.

Südseite. Der Richtstollen lag im oolithischen Rogenstein des untern Dogger. Die Schichten fielen anfangs steil nach Norden, später steil nach Süden (85°) ein. Der Kalk des Rogensteines ist stark zerklüftet. Sämtliche Arbeiten waren am 2. November, die Mauerarbeiten ausserdem am 23. und 30. November eingestellt. Der geringe mittlere Tagesfortschritt von 5,7 m ist durch das beständige Auftreten von beträchtlichen Wassermengen bedingt. Der neue Wasserzufluss von rund 100 l/sek erfolgt namentlich aus einer mit der Tunnelaxe parallelen Spalte von Km. 2,070 bis Km. 2,100. Mit dem Eintritt in die Blagdeni-Schichten sind die Verhältnisse wieder normal geworden.

Elektrischer Fernbetrieb grosser Schieber und Ventile.

Wie wir einer eingehenden Studie in der Zeitschrift „Génie civil“ entnehmen, haben sich Courtaud, Garnier, Gil & C^{ie} bemüht, für

grosse Schieber und Ventile, die zur Absperrung von Gas- oder Wasserleitungen von erheblichem Durchmesser dienen, brauchbare Konstruktionen zum elektrischen Fernbetrieb solcher Absperrorgane auszuarbeiten. Dabei waren vor allem beim Antriebsproblem, das durch das Auftreten eines mit der Oeffnung der Absperrorgane abnehmenden Reibungswiderstandes zu ungünstigen Motorbelastungsverhältnissen führt, gewisse Schwierigkeiten zu überwinden. Zu diesem Zwecke wurden sowohl die Formen der Absperrorgane, als auch ihre unmittelbaren Betätigungsteile im Sinne der Verkleinerung der anfänglichen Reibungswiderstände umkonstruiert, sowie auch die Benutzung einer variablen Bedienungsgeschwindigkeit vorgesehen. Weitere Spezialausführungen betreffen das elektrische Sicherungssystem mit automatischen Endausschaltern, einheitlichen Bedienungs- und Stellungsfernzeigern und ähnlichen Vorrichtungen.

Im Zürcher Elektrizitätswerk hat das Unwetter, das am Morgen des 6. Dezember in der Ostschweiz wütete, eine unliebsame Störung verursacht. Samstag Vormittag um 9 Uhr wurde zwischen den Schaltstationen Unterterzen und Bilten die Leitung des Albulawerkes unterbrochen. Als in der Schaltstation Bilten die für solche Fälle vorgesehene Verbindung mit dem Löntschwerk hergestellt werden wollte, zeigte sich, dass dessen Leitung vom gleichen Unstern betroffen war. Es konnte dann auch die infolgedessen überlastete Zentrale Beznau der Beznau-Löntschwerke nicht die erforderliche Energie an die städtischen Werke in Zürich abgeben, sodass diese, auf ihre schwache Dampfreserve im Letten und die Akkumulatorenbatterien angewiesen, während des Tages den Tramverkehr nur unvollkommen aufrecht erhalten und erst gegen 4 Uhr nachmittags die angeschlossenen Motoren in der Stadt wieder mit Strom speisen konnten.

Das Bossard'sche Haus in Luzern. Die Untersuchung, die der Stadtrat von Luzern veranstaltet hat, um, wie wir auf Seite 26 dieses Bandes meldeten, zu prüfen, ob sich Wege finden liessen, um den Verkauf und Abbruch des Bossardhauses zu verhindern, hat ergeben, dass in der Angelegenheit von Seite der Stadtbehörden nichts geschehen könne. Der Preis, der dafür auszulegen wäre, stehe in keinem Verhältnis zur historischen Bedeutung und zum Kunstwerte des Objektes. Der Stadtrat werde aber sein Augenmerk darauf richten, dass, wenn ein Neubau entstehen sollte, die Fassade keine unpassende, das Strassenbild störende werde; hierzu bieten sowohl der § 100 der alten städtischen Bauordnung, wie auch die Heimatschutzbestimmungen des neuen städtischen Baugesetzes die Handhabe.

Eidg. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die Eidg. Technische Hochschule hat dem diplomierten Fachlehrer für Mathematik und Physik Herrn *Emile Marchand* von Sonvilier und Neuchâtel die Würde eines Doktors der Mathematik [Dissertation: Sur les Théorèmes de Sylvester et la Règle de Newton dans la Théorie des équations algébriques à coefficients réels] und dem diplomierten Chemiker Herrn *Adolf Lipschitz* aus Lodz (Russ.-Polen) [Dissertation: Beiträge zur Kenntnis der Einwirkung der Salpetersäure auf Baumwollcellulose] die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen.

Mont d'Or-Tunnel. Monatsausweis Ende November 1913

Tunnellänge 6104 m		Vallorbe	Frasne	Total
Sohlenstollen	m	—	—	6104
Firststollen	m	—	—	6104
Mauerung: Gewölbelänge am 30. November	m	4760	1002	5762
Widerlagerlänge am 30. Novbr.	m	4287	307	4594
Sohlengewölbe am 30. Novbr.	m	4206	178	4384

Emil Rathenau. Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft feierte am 11. Dezember die 75. Wiederkehr des Geburtstages ihres Generaldirektors, Ingenieur Dr. h. c. Emil Rathenau, der in den Jahren 1861 bis 1863 an der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich studiert und daselbst sein Diplom als Maschineningenieur erlangt hat. Namens seiner Kollegen aus der G. e. P. schliessen wir uns ebenfalls gerne den Gratulanten an.

Konkurrenzen.

Kantonalbank Neuchâtel. Die Neuenburger Kantonalbank eröffnet unter schweizerischen Architekten einen Wettbewerb für ein Projekt zu einem neben dem Postgebäude in Neuenburg zu erstellenden Neubau für die Bank. Als Einreichungstermin ist der 28. Februar 1914 bestimmt. Das Preisgericht ist gebildet aus den