

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 93/94 (1929)  
**Heft:** 23

## 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>**

Bei Störungen an Barrieren und automatischen Signalen ist so bald als möglich eine örtliche Bewachung anzuordnen, oder zu veranlassen, dass die Züge die Fahrgeschwindigkeit so ermässigen, dass sie nötigenfalls vor dem Uebergang rechtzeitig angehalten werden können.

Art. 7. Für die Kennzeichnung der Entfernung zwischen dem Vorsignal (Art. 3) und dem Hauptsignal (Art. 4 und 5) sollen ausschliesslich *Distanzpfähle* (s. Abb.) verwendet werden, die am rechtsseitigen Strassenrand in Abständen von 50 zu 50 m aufzustellen sind; die Entfernung vom Bahnübergang ist an ihnen durch schwarze Streifen zu bezeichnen. Aufstellung und Unterhalt dieser Pfähle bleibt der Verständigung zwischen den Interessenten (Bahnverwaltung, Strasseneigentümer, Strassenbenützer usw.) überlassen.

Art. 8. Bei Unsicherheit oder Meinungsverschiedenheit über die Erheblichkeit des Umfangs des Motorfahrzeugverkehrs entscheidet auf Grund vorzunehmender Verkehrszählungen und Prüfung aller übrigen in Betracht fallenden Verhältnisse die Aufsichtsbehörde nach Anhören der zuständigen Kantonsregierung und der Bahnverwaltung.

Art. 9. Die Bahnverwaltungen haben innert einer Frist von drei Monaten, vom Inkrafttreten dieser Verordnung an gerechnet, der Aufsichtsbehörde ein in zwei Exemplaren ausgefertigtes Verzeichnis der nach dieser Verordnung zu signalisierenden Niveaure Kreuzungen der Strassen und wichtigeren Wege vorzulegen, in dem die für die gegenwärtige Art des Bahnabschlusses vorgesehene Signalisierung anzugeben ist. Dieses Verzeichnis unterliegt, nach Anhörung der zuständigen Kantonsregierung, der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Die Durchführung der Signalisierung der Niveaure Kreuzungen nach dem vorgenannten Verzeichnis hat unter Vollzugsanzeige an die Aufsichtsbehörde zu erfolgen: bei Strassen mit erheblichem Motorfahrzeugverkehr bis spätestens ein Jahr, bei den übrigen Strassen und wichtigeren Wegen bis spätestens zwei Jahre, und bei den Niveaure Übergängen von untergeordneter Bedeutung bis spätestens fünf Jahre nach Genehmigung.

## NEKROLOGE.

† Raimund Isaak-Mauch. In Wabern bei Bern starb an den Folgen eines Schlaganfalles am 23. April, im Alter von 76 Jahren, Ingenieur Raimund Isaak von Ettiswil, Kanton Luzern. Mit ihm hat uns wieder einer jener Ingenieure verlassen, die während der hoffnungsvollen und begeisterungsvollen Zeit der Hochkonjunktur im schweizerischen Eisenbahnbau mit dabei sein durften.

Nach Absolvierung der Realschule in Luzern studierte Raimund Isaak an der Ingenieur-Schule des Eidgen. Polytechnikums in Zürich, das er im Jahre 1876 mit dem Diplom eines Zivilingenieurs verliess. Der junge Ingenieur begann seine berufliche Tätigkeit beim Bau der Gotthardbahn. Er wurde meist der Sektion Wassen zugeteilt, wo er am Detailprojekt der Nordrampe mitarbeitete. Später war er als Bauführer auf der Nordseite des Gotthardtunnels tätig. Nach der Inbetriebnahme der Gotthardlinie fand Isaak mit andern schweizerischen Kollegen ein neues Arbeitsfeld bei der Generalunternehmung der griechischen Eisenbahn Piräus-Pelopones, die ihn mit der Leitung der Sektion Nauplia betraute. Dem Aufenthalte in Griechenland, der vier Jahre dauerte, folgte eine zweijährige Tätigkeit bei Bahnbauten im Grossherzogtum Baden. Gegen Ende des Jahres 1889 kehrte Isaak in die Schweiz zurück, wo er beim Bau der Schweizerischen Südostbahn mitarbeitete. Nach der Fertigstellung dieser Bahnlinie erhielt er von der Grossratskommission von Basel-Stadt den ehrenvollen Auftrag, verschiedene Projekte für den Umbau des Zentralbahnhofes in Basel zu begutachten und selber ein Projekt hierfür auszuarbeiten. Der Bau des Elektrizitätswerkes in Rathausen, mit dessen Bauleitung er betraut wurde, bot ihm erwünschte Gelegenheit, sich auch seinem Heimatkanton nützlich zu machen. Nach kürzerer Tätigkeit auf dem Eidg. Geniebureau trat Isaak im Oktober 1898 in den Dienst der Jura-Simplon-Bahn als

Sektionsingenieur für den Bau des Simplontunnels, Nordseite. Auch den Bau dieses zweiten grossen Alpentunnels machte er mit bis zur Bahneröffnung. Mit der Uebersiedelung nach Bern im Juni 1906 auf das Projektierungsbureau des Oberingenieurs der Generaldirektion der Bundesbahnen fand sein Wanderleben den Abschluss. Es folgten nun fünfzehn Jahre ruhigerer Tätigkeit am Zeichnungstisch, wo Isaak Gelegenheit hatte, sein gut fundiertes Wissen und seine reichen Bau erfahrungen beim Projektieren von Bahnhofserweiterungen und andern Bahnbauten zu verwerten. Am 1. April 1921 ist Isaak in den Ruhestand getreten. Seitdem hat man ihn nicht mehr oft gesehen. Er verbrachte seine letzten Jahre zurückgezogen im engsten Familienkreise in seinem aussichtsreichen Heim am Gurten.



RAIMUND ISAAK  
INGENIEUR

24. Aug. 1852

23. April 1929

Das Leben Raimund Isaaks war von dem Zeitpunkte an, wo er mit dem Diplom in der Tasche das Polytechnikum verlassen hat, bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand ausgefüllt mit rastloser und erfolgreicher Berufstätigkeit. Er hat den Bau der beiden grössten Alpentunnel von Anfang bis zu Ende mitgemacht; er war bei andern Bauten, der Bahn in Griechenland, der Schweizer Südostbahn und dem Elektrizitätswerk in Rathausen von Anfang bis zum Ende dabei. Diese Beharrlichkeit und Gewissenhaftigkeit bei der Durchführung von Aufgaben, die ihm anvertraut wurden, war ein hervorstechender Charakterzug Isaaks. Von seinen Leistungen machte er so wenig Aufhebens, dass jüngere Kollegen, die jahrelang neben ihm arbeiteten, von seiner Laufbahn und frühern Tätigkeit nur wenig wussten. So wie er war, als tüchtigen und bescheidenen Kollegen, wollen wir ihn im Andenken behalten. H. E.

† William Cosandey, ingénieur en chef au département des Travaux publics du Canton de Vaud, est mort à Lausanne, le 10 mai dernier, à l'âge de 68 ans. Nous empruntons au „Bulletin technique“ les indications suivantes sur la carrière du défunt.

W. Cosandey était né le 17 août 1864. Il fit ses études à l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne et en sortit, muni de son diplôme, en 1886. Il fut successivement conducteur de travaux à la Compagnie du régional des Ponts, à La Chaux-de-Fonds, ingénieur en construction du Viège-Zermatt, ingénieur au chemin de fer transandin, dans la République Argentine, ingénieur au Bureau fédéral des fortifications, directeur des travaux de la commune du Châtelard (Montreux). En 1902, William Cosandey devenait ingénieur adjoint au service de l'entretien du Département des travaux publics, en 1903 chef de ce Service. Il le quittait en 1907 pour reprendre le poste d'ingénieur directeur des travaux de la Commune du Châtelard. Enfin, en 1918, il assumait au Département des travaux publics le poste qu'il a occupé jusqu'à sa mort.

W. Cosandey était un technicien du plus grand mérite, qui a exécuté pour le compte de l'Etat de Vaud d'importants travaux. Citons, pour ne parler que des plus récents, les entreprises de travaux de routes et de ponts des Gonelles, de la Venoge, de la Promenthouse etc. Tous ceux qui ont eu commerce avec W. Cosandey, gardent un charmant souvenir de cet homme affable et discret.

## MITTEILUNGEN.

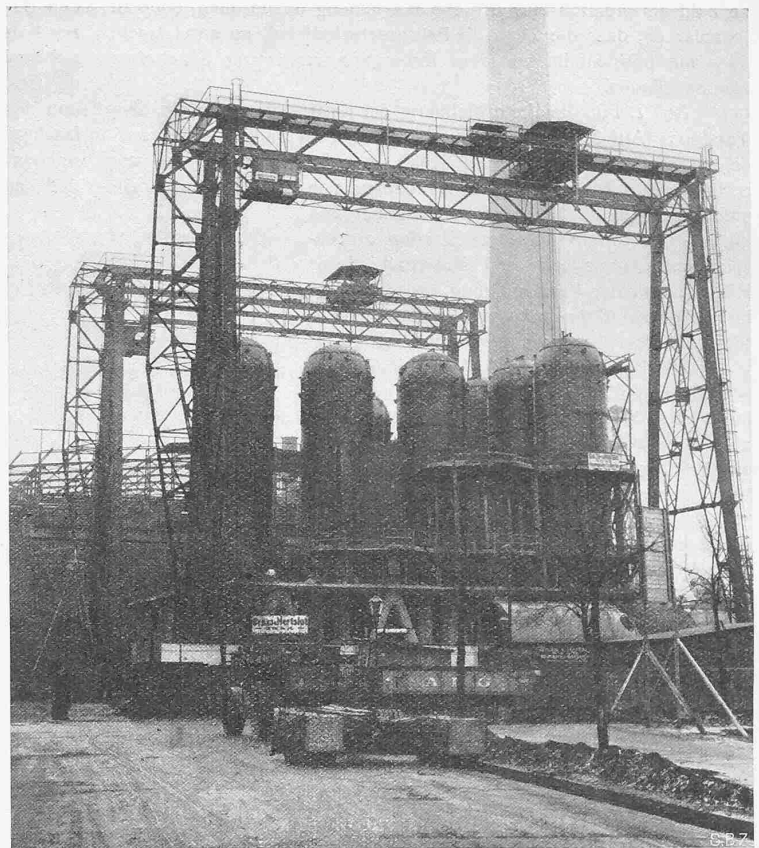
Eidgen. Technische Hochschule. Der durch den Rücktritt von Prof. Dr. A. Stodola freigewordene Lehrstuhl ist in zwei Professuren aufgeteilt worden. Der Bundesrat wählte am 3. Juni d. J. zum ord. Professor für technische Wärmelehre, Brennkraftmaschinen, insbesondere Dieselmotorenbau, und Kältetechnik Dr. sc. techn. Gustav Eichelberg von Zürich, zurzeit Oberingenieur der Gebr. Sulzer A.-G., Winterthur, und zum ord. Professor für Dampfturbinen und Turbokompressorenbau einschliesslich Regulatortheorie und Wärmekraftanlagen im allgemeinen, Ing. Henri Quiby von Genf, zurzeit Oberingenieur bei Escher Wyss & Cie. in Zürich. Dr. Eichelberg stammt von Zürich, wo er am 21. November 1891 geboren wurde. Im Jahre 1914 erwarb er an der E. T. H. das Diplom als Maschinen-Ingenieur und war sodann ein Jahr Assistent bei Prof.

Stodola. Seit 1916 wirkt er bei Gebrüder Sulzer in Winterthur, wo er nach einer dreijährigen Tätigkeit in der Dampfmaschinen- und in der Dieselmotor-Abteilung mit der Leitung einer allgemeinen Studienabteilung betraut ist, die vorwiegend theoretische und Entwicklungsfragen behandelt. Im Jahre 1922 promovierte er an der E. T. H. zum Dr. sc. techn. — Ingenieur Quiby wurde am 25. März 1884 in Genf geboren. Er studierte ebenfalls an der E. T. H., die er 1908 mit dem Diplom eines Maschinen-Ingenieurs verliess. Nach einjähriger Tätigkeit als Assistent bei Prof. Stodola war er zuerst vier Jahre lang bei Escher Wyss & Cie. in Zürich tätig. Im Jahre 1913 wurde er zum Professor am Institut für Mechanik der Universität Nancy gewählt, kam aber schon 1917 zu Escher Wyss zurück, wo er seither als Oberingenieur der Abteilung für Schiffsturbinen wirkt.

Zum ord. Professor für höhere Mathematik in französischer Sprache an der E. T. H., an Stelle von Prof. Dr. J. Franel, wurde gewählt Dr. Ferdinand Gonseth von Krattigen, ord. Professor an der Universität Bern. Gonseth wurde am 21. September 1890 in Sonviliers geboren. Im Jahre 1914 erwarb er an der E. T. H. das Diplom als Fachlehrer für Mathematik und Physik. Bis 1920 war er sodann Assistent für höhere Mathematik bei Prof. Franel, während welcher Zeit er sich der Doktorprüfung unterzog. 1920 wurde er zum ausserordentlichen Professor an der Universität Zürich, bald darauf zum ord. Professor an der Universität Bern gewählt.

**Kolloquium über Flugwesen an der E. T. H.** An der Eidg. Techn. Hochschule werden, wie bekannt, seit Oktober vorigen Jahres, innerhalb eines Jahreskurses, eine Reihe von Vorlesungen und Übungen über verschiedene Gebiete der Wissenschaft und Praxis der Flugtechnik und Luftfahrt abgehalten, um sowohl Absolventen der E. T. H., als auch den Studierenden die Möglichkeit zu geben, sich über alle Fragen des Flugwesens eingehend orientieren und ausbilden zu können. Um aber einerseits diese Probleme und wichtigen Tagesfragen auch weitem Kreisen zugänglich zu machen und um andererseits einen Meinungsaustausch mit den ausserhalb der Hochschule stehenden Männern der Forschung und Praxis zu ermöglichen und gegenseitig anregend zu wirken, sind besondere Vortragsabende, Kolloquien über Flugwesen, eingeführt worden. An einem solchen Kolloquium von 1½ Stunden Dauer sollen wenn möglich zwei Themata so kurz behandelt werden, dass noch Zeit zu einer ausreichenden Diskussion bleibt. Die sehr dankenswerte Anregung und die Organisationsvorschläge hierzu gingen von unserm bekannten Aerodynamiker Obering. J. Ackeret aus, die Leitung dieser zwangslosen Vorträge und Aussprachen liegt in den Händen von Prof. Dr. L. Karner. Das erste Kolloquium wurde bereits am Freitag den 17. Mai gehalten, und zwar sprachen Obering. Ackeret über „Neuere Versuche den Magnuseffekt betreffend“ und Dipl. Ing. E. Amstutz über „Neuere Messungen an Flügeln mit Ausschnitten“. Diesem Diskussionsabend, an dem also hauptsächlich Fragen der Aerodynamik behandelt wurden, folgte ein weiterer am 31. Mai, an dem ein Referat von cand. masch. ing. G. Dätwyler über „Belastungsversuche an Flugzeugen“ erstattet wurde und Prof. Dr. Karner über „Die Grundlagen der neuen Deutschen Belastungsvorschriften für Flugzeuge“ sprach. Weitere Abende sind in diesem Sommersemester noch für den 14. und 28. Juni sowie für den 12. Juli vorgesehen um noch über weitere Fragen der Aerodynamik, Statik, Navigation, Baustoffeigenschaften, des Motorenbaues, der Bodenorganisation von Flugplätzen usw. zu referieren. Die Abende sind allen, die sich für das Flugwesen interessieren und die sich aktiv oder passiv beteiligen wollen, zugänglich; Interessenten werden die Programme auf Wunsch zugesandt. K.

**Ruths-Speicheranlage des Dampfkraftwerks Charlottenburg.** Seit einigen Monaten ist ein Erweiterungsteil des Kraftwerks Charlottenburg der Berliner Städtischen Elektrizitätswerke A.-G. im Bau, bei dem zum ersten Male im grossen Masstabe die Möglichkeit ausgenutzt wird, zur Aufnahme der unvermeidlich hohen Belastungsspitzen in den Wintermonaten Ruths-Speicher aufzustellen<sup>1)</sup> und dafür die Anschaffung neuer Kessel zu ersparen. Die Speicher werden bei annähernd gleichförmiger Belastung der Kesselanlage



Ruths-Speicheranlage des Kraftwerks Charlottenburg, nahe der Vollendung.

zur Zeit der schwachen Belastung aufgeladen. Laut einem Bericht der V. D. I.-Nachrichten vom 10. April ist die von den Siemens-Schukertwerken entworfene Anlage für eine Leistung von 40000 kW bemessen und erhält insgesamt 16 Ruths-Speicher von je 312,5 m<sup>3</sup> Inhalt für 13 at Ueberdruck, die zur Aufnahme der Lastspitzen bis auf 0,5 at Ueberdruck entladen werden können, ferner zwei Ruths-Turbinen von je 20000 kW, die mit je drei Einlass-Stufen versehen sind. Bei hohem Dampfdruck, d. h. bei Beginn des Entladens, sind nur die ersten Einlass-Stutzen offen, mit sinkendem Speicherdruck öffnen sich allmählich der zweite und der dritte Einlass. Diese Speicher, von denen je acht von der Behälter- und Apparatebau G. m. b. H. (einer Tochtergesellschaft der AEG) und von A. Borsig geliefert werden, sind stehend nebeneinander auf einem Gerüst aus Eisenbeton angeordnet (siehe Abb.) und stellen schon wegen ihrer Abmessungen gewaltige Leistungen des neuzeitlichen Dampfkesselbaues dar. Jeder Speicher ist bei rund 4,6 m Durchmesser etwa 20,5 m hoch. Er ist oben und unten durch genietete Kugelböden abgeschlossen, die je aus einer einteiligen Kalotte und vier Kugelsegmenten zusammengesetzt sind. Zwischen den Kugelböden liegen sechs zylindrische Mantelschüsse, von denen jeder aus einer einzigen Blechtafel von etwa 14 m Länge gebogen ist. Die Blechdicke nimmt, da die Beanspruchungen infolge der Belastungen durch die Wasserfüllung im untern Teil grösser werden, von oben nach unten von 30 auf 35 mm zu. Sämtliche Nietlöcher wurden auf Maschinen gebohrt und später nochmals nachgerieben. Die Nieten, deren Schaftdurchmesser 35 mm beträgt, wurden nach Möglichkeit hydraulisch geschlagen. Dennoch liess es sich nicht vermeiden, dass teilweise auch Nieten von Hand mittels besonders schwerer Pressluftschlämmer geschlagen werden mussten. Die Speicher enthalten einen Einbau, der im wesentlichen aus zwei Ringmänteln mit radialen Stützen besteht und die Aufgabe hat, beim Laden und Entladen den Umlauf des Wassers zu beschleunigen.

**Ausstellung „Die wachsende Wohnung“ Köln, Sommer 1929.** Im Staatenhaus der ehemaligen Pressa auf dem Kölner Messegelände ist neben anderen Ausstellungen auch eine sympathische Ausstellung von Wohnungseinrichtungen kürzlich eröffnet worden. Das Sympathische daran ist, dass sie nicht auf Sensation

<sup>1)</sup> Siehe Band 79, Seite 203\* (22. April 1922).



ausgeht, dass sie nicht abstrakt-philosophische Möbel für nicht existierende Ideal-Proletarier zeigt, sondern Möbel für den bürgerlichen Haushalt, die die bürgerlichen Wohnsitten im Sinn der modernen Ideen von Leichtigkeit, Akzentlosigkeit, Beweglichkeit des Mobiliars auflöckern sollen: Die Zwangsvorstellung der kompletten Einrichtung, an der die bürgerliche Wohnung krankt, und die der stärkste Hemmschuh einer gesunden Entwicklung ist, soll aufgelöst, aber nicht etwa einfach durch die Zwangsvorstellung der komplett-modernistischen Einrichtung ersetzt werden. Es sind sehr gute Einzelmöbel zu sehen, z. B. Stühle von Frank (Wien), die auch in jedes Zimmer mit alten Möbeln passen, ohne dass sie Stilmöbel wären, und es wird weiterhin gezeigt, wie sich ein Haushalt allmählich aus solchen guten Einzelstücken aufbauen lässt, die je nach Bedarf ergänzt werden. Mit einer solchen allmählichen Sanierung ist viel mehr erreicht, als mit allem revolutionären Pathos; es sieht natürlich viel bescheidener aus, der Vorwurf „Kompromiss“ ist naheliegend, aber die bürgerliche Wohnung, an die sich diese Ausstellung bewusst wendet, ist die kulturell wichtigste Stelle, denn sie ist, eingeständener- oder uneingeständenermassen, auch das Vorbild der breitesten Bevölkerungsmassen. Wenn die neuen Ideen in diesen Schichten Fuss fassen, so ist ihr Erfolg entschieden, denn die Hemmschulen, die heute für konstruktivistische Sachlichkeit à outrance schwärmen, werden die ersten sein, dem nächsten Schlagwort ebenso begeistert nachzulaufen. Der Ausstellungskatalog gibt eine genaue Uebersicht der Anschaffungskosten und der Kosten der sukzessiven Ergänzungen, einschliesslich der erforderlichen Vorräte an Geschirr, Besteck, Tisch- und Küchenwäsche, wofür keine neuen Modelle gezeigt werden, sondern anständige marktgängige Ware, wie sie in jedem bessern Laden zu haben ist; jedes junge Ehepaar kann sich also genau über die Verwendung seiner Mittel im Voraus klar werden. Die sehr sorgfältig durchdachte Ausstellung wurde von dem Kölner Architekten Opgen Oorth organisiert.

P. M.

Zum Direktor der Abteilung für Landestopographie hat der Bundesrat als Ersatz für den aus dem Bundesdienste ausscheidenden Direktor H. von Steiger, Ingenieur Karl Schneider, bisheriger Chef der Sektion für Topographie, gewählt. Ing. Schneider, Bürger von Diessbach bei Büren a. A., wurde im Jahre 1880 in Madretsch geboren, durchlief die Schulen von Biel und Bern und erwarb 1909 an der E. T. H. das Diplom als Bauingenieur. Kurze Zeit war er auf dem Konstruktionsbureau für Hoch- und Brückenbau der Eisen-A.-G. Bosshard & Cie. in Näfels tätig und trat dann 1910 als Ingenieur in die Sektion für Geodäsie der Abteilung für Landestopographie ein. Im Sommer 1920 wurde ihm die Leitung der Sektion für Topographie übertragen, welche Stelle er bis heute innehatte. In der Armee bekleidet Ingenieur Schneider den Grad eines Majors; er kommandiert zurzeit das 1. Pontonierbataillon; zeitweise war er auch im Generalstab.

Rheinkraftwerk Ryburg-Schwörstadt. Am 16. und 17. Mai ist nach Vollendung der Tiefbauarbeiten des ganzen Wehres der oberwasserseitige Fangdamm der Baugrube C<sup>1</sup>) gesprengt worden. Die Unternehmer des Wehrbaues, Locher & Cie. und J. J. Ruegg & Cie., hatten zu diesem Ereignis eine Besichtigung organisiert, die dann nach dem Schauspiel der Sprengung eine grosse Zahl von Ingenieuren, von hohen und höchsten Persönlichkeiten um eine fröhliche Abendtafel im „Schiff“ zu Ryburg vereinigte. — Deutscherseits ist die Betonierung für die erste Turbinengruppe auf Höhe der Einläufe angelangt, während mit dem Bau der Fangdämme für die Baugrube D eben begonnen worden ist.

Kraftwerk Sernf-Niederembach. Wie uns der Projektverfasser, Ing. F. Boesch, der langjährige Mitarbeiter und Nachfolger von Ing. L. Kürsteiner mitteilt, ist in unserer generellen Projektbeschreibung in letzter Nummer die Angabe der Autorschaft nicht ganz präzise. Herr Boesch schreibt: „Das Ingenieurbureau Kürsteiner hat sich nie mit der Idee des heute vorliegenden Projektes beschäftigt. Es hat s. Z. lediglich Studien für kleinere Anlagen gemacht, die als Ergänzung zum bestehenden Elektrizitätswerk Schwanden gedacht waren. Diese Studien sind dann in den letzten Jahren von dem Unterzeichneten ergänzt worden und führten schliesslich zum vorliegenden Projekt“.

Prof. Rob. Thomann von Märwil (Thurgau), früher Professor für Wasserkraftmaschinen und Wasserkraftanlagen an der Ecole d'Ingénieurs der Universität Lausanne und gegenwärtig Professor

<sup>1</sup>) Vergl. unsere Darstellung in Band 92, Seite 181 (13. Oktober 1928), die auch als Sonderabdruck erschienen ist.

an der Technischen Hochschule Graz, ist durch die Technische Hochschule Stuttgart anlässlich ihrer Hundertjahrfeier zum Dr. h. c. ernannt worden.

Fédération des Associations, Sociétés et Syndicats français d'Ingénieurs. In Frankreich hat sich unter diesem Namen ein Verband von Ingenieurvereinen gebildet. Gründer sind die Société des Ingénieurs civils de France und neun Gesellschaften ehemaliger Studierender von Fachhochschulen.

Renovation des Muraltengutes in Zürich. Am Schluss dieses auf Seite 247 und ff. von Nr. 20 veröffentlichten Artikels sind aus Versehen die Initialen des Autors weggeblieben. Die betreffenden Ausführungen stammen von unserm Mitarbeiter Peter Meyer.

## WETTBEWERBE.

Spital des Bezirkes Courtelary in St. Imier. Für den Neubau eines Spitals des Bezirkes Courtelary wird unter den seit mindestens einem Jahr im Kanton Bern niedergelassenen schweizerischen und den im Kanton Bern verbürgerten Architekten ein Wettbewerb veranstaltet. Eingabetermin ist der 21. September 1929. Das Preisgericht besteht aus den Architekten Ch. Thévenaz (Lausanne), Max Egger, Kantonsbaumeister (Bern), Martin Risch (Zürich), Dr. Rickli, a. Chefarzt in Langenthal und Dr. Frey, Direktor des Insspitals Bern. Ersatzmänner sind die Architekten A. Hoehel (Genf) und Armin Meili (Luzern). Für die Prämierung der vier besten Entwürfe ist eine Summe von 8000 Fr. ausgesetzt, dazu 2000 Fr. für den allfälligen Ankauf von höchstens drei Projekten. Sollte der mit dem ersten Preis bedachte Verfasser nicht mit der Ausarbeitung der endgültigen Pläne und mit der Ausführung betraut werden, so wird ihm eine Extra-Erschädigung von 2000 Fr. zuerkannt. Verlangt werden: Situationsplan 1 : 500, sämtliche Grundrisse, Fassaden und die nötigen Schnitte 1 : 200, perspektivische Ansicht und kubische Berechnung. Jeder Bewerber darf nur einen Entwurf einreichen; Varianten sind nicht zugelassen. Programm und Unterlagen können gegen Hinterlegung von 15 Fr. bei F. Liengme, Geometer, in St. Imier, bezogen werden.

Saalbau in La Tour-de-Peilz. Bei diesem unter den seit mindestens fünf Jahren im Bezirk Vevey ansässigen und den in der Gemeinde verbürgerten Architekten veranstalteten Wettbewerb wurde vom Preisgericht kein erster Preis zuerkannt. Es wurden prämiert:

1. Rang (1000 Fr.): Eugène Mamin, Architekt, Lausanne,
2. Rang (850 Fr.): Daniel Ledermann, Architekt, Vevey,
3. Rang (ohne Geldpreis): Daniel Ledermann, Arch., Vevey,
4. Rang (750 Fr.): Louis Villard fils, Architekt, Clarens,
5. Rang (400 Fr.): Louis Dumas, Architekt, Clarens.

Im Preisgericht amtierten die Architekten Ch. Thévenaz, G. Mercier und F. Godet aus Lausanne, Gemeindepräsident A. Burnat und Ingenieur C. Herter in La Tour-de-Peilz.

Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Zürich (Seite 276). In Ergänzung unserer Mitteilung in letzter Nummer sei darauf aufmerksam gemacht, dass Begehren um Aufschluss über einzelne Programmpunkte *spätestens bis zum 15. Juni* dem Vorstand des Bauwesens I einzureichen sind. Vom 15. Juni bis 31. Juli können die bisherigen bezügl. Studien der Stadtverwaltung in der offenen Halle im IV. Stock des Stadthauses eingesehen werden. Eingabetermin ist der 31. August d. J., Preissumme 20000 Fr., dazu für Ankäufe 5000 Fr.

## LITERATUR.

Kleine massive Strassenbrücken, Ueberleitungen und Düker. Von E. Deubel, ord. Professor emer. für Kulturtechnik an der Landw. Hochschule in Berlin. Ein Handbuch für Schule und Praxis. Berlin 1929, Verlagsbuchhandlung Paul Paray, Hedemannstrasse 28. Preis geh. 14 M.

Bei den in allen Kulturstaaten seit dem Kriege in grosser Anzahl ausgeführten und in Ausführung begriffenen Meliorationen, besonders bei den Güterzusammenlegungen, sind stets zahlreiche Brücken- und Durchlassbauten über kleinere Wasserläufe und Gräben notwendig. In der Fachliteratur hat bisher ein handliches, die Fortschritte der Neuzeit berücksichtigendes Nachschlagewerk hierüber gefehlt; wohl bestehen ja prächtige Handbücher auf diesem Gebiet, z. B. von Friedrich, Vogler, Schewior, Grantz u. A., die aber die neueren Bauweisen zum Teil gar nicht, zum Teil viel zu kurz behandeln und daher gerade für den Praktiker nicht so allgemein