

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 16

PDF erstellt am: **26.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Beispiel V: Gegeben  $Q = 1$ ,  $H = 50$ ,  $n = 3000$ .

Der Schnittpunkt von  $H = 50$  und  $n = 3000$  ergibt  $Q = 2$ . Das Rad C wird daher die Hälfte der normalen Wassermenge liefern, und entsprechend der Nebenfigur (Abb. 8 rechts oben) einen Wirkungsgrad von 66% haben. Der Durchmesser des Rades wird gemäss der dort verzeichneten Druckkurve annähernd im Verhältnis der Koeffizienten  $52/57,5$  verkleinert werden müssen.

Eine ähnliche Tabelle liesse sich auch für Reaktionsturbinen entwerfen.

### Miscellanea.

Ueber den „Deutschen Werkbund“ spricht sich in einem „Epilog zur Werkbund-Tagung“, die im September d. J. in Frankfurt a. M. stattgefunden hat, *Wilhelm Schölermann* in der „Frkf. Ztg.“ in einer Weise aus, die auch für unsere Leser von Interesse ist und die wir hier deshalb ungekürzt folgen lassen:

„In weiten Kreisen ist die Ansicht verbreitet, dass man im Werkbund redet, redet, redet . . .“ so meinte einer der Redner auf der Frankfurter Versammlung des Deutschen Werkbundes. Gegen Ende der dreitägigen Verhandlungen löste diese Offenherzigkeit eine erfrischende Heiterkeit aus. Und sie war ganz natürlich, weil jeder fühlte, dass die geleistete Vorarbeit eine ernste und ehrliche gewesen war. Freilich, über das, was der Deutsche Werkbund eigentlich will, sind immer noch manche unklare oder irriige Vorstellungen verbreitet.

Also, was will der Werkbund? Man kann die Frage positiv und negativ beantworten. Zunächst: was will er nicht. Schönrederei, Selbstverherrlichung, Aesthetizismus mit der sentimentalen Pose des „Snobismus“: das sind Dinge, die den Deutschen Werkbund nur insofern angehen, als diese zu bekämpfen mit im Rahmen seines Programms liegt und liegen muss. Denn Narren haben noch jede grosse Bewegung begleitet. So auch jetzt. Wenn die Ritter zum Turnier reiten, rasseln die Schildträger mit den Lanzen. Dann aber hört der Lärm auf und die Arbeit beginnt.<sup>1)</sup>

Seit seinem etwas über einjährigen Bestehen hat der Deutsche Werkbund soviel positive Arbeit getan, wie es wohl unter den Verhältnissen möglich war. Stille, werbende und zum Teil streng wissenschaftliche Arbeit. Was davon nach Aussen dringt, sind ja meist nur die Formulierungen, Leitsätze oder Wünsche, als Ergebnisse vorheriger Erwägungen und zum Teil statistischer Ermittlungen. Gerade diese erheischen oft umfangreiche Vorbereitungen und persönliche Opfer. Dazu gehört beispielsweise die Untersuchung des Instituts für exakte Wirtschaftsforschung hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedingungen der Qualitäts-Arbeit. Ueber das Wort „Qualität“ besteht freilich nicht die wünschenswerte Gleichheit der Auffassung zwischen Künstlern und Nichtkünstlern. Aber ein besseres Verstehen ist nicht unmöglich; je mehr sich die Begriffe klären, desto weniger wird man künftig die Ausdrücke anders verstehen, als sie verstanden sein wollen. Ja, es wäre zu hoffen, dass wir einmal dahin kämen — wenn auch nicht bis morgen —, mit Worten wie „Kunst“, „Qualität“ und dergleichen sparsamer umzugehen, nachdem wir besser begriffen haben, was sie bedeuten und über die Begriffe im ganzen uns einig sind. Für den merkwürdigen Mangel an Kunstgefühl und Geschmack ist ja nichts so bezeichnend, wie das fortwährende in den Mund Nehmen von Ausdrücken, bei denen die meisten sich heute selten etwas Klares, noch seltener etwas Uebereinstimmendes vorzustellen vermögen. Ist erst einmal eine künstlerische Anschauung mehr verbreitet, werden wir das Wort Kunst seltener hören; und über „Geschmack“ wird man schon deshalb nicht mehr viel „streiten“, weil Menschen, die Geschmack haben, sich untereinander ziemlich klar sind, was geschmacklos oder geschmackvoll ist. Wo man sich über Geschmack noch „streitet“, ist es meist schwach damit bestellt. Sobald wir die ersehnte „Braut“ heimgeführt haben, wird das Singen und Sehnen nach Kunst vielleicht verstummen. Aber dafür tritt die erlösende Ruhe selbstverständlicher Ehe-Kameradschaft ein. Einstweilen sind wir noch nicht soweit.

Es geschehen zwar Zeichen, aber noch keine Wunder. Eines dieser Zeichen ist die rege Anteilnahme der staatlichen Behörden an den Bestrebungen des Deutschen Werkbundes. Skeptiker mögen lächeln und denken: „Nun ja, es ist nun mal Mode, da macht es

<sup>1)</sup> Uns ganz aus dem Herzen gesprochen.

Die Redaktion.

sich gut, wenn man mitmacht.“ Aber wir wollen nicht so denken. Es lag so viel guter Wille und Interesse in den Worten des preussischen Vertreters v. Sydow, ebenso der württembergischen, hessischen und österreichischen Delegierten, dass jeder Zweifel daran schwinden musste, wie ernst auch in den Ministerien die Arbeit des Deutschen Werkbundes aufgefasst wird. Mit herzlicher Sympathie begrüsst Frankfurts Oberbürgermeister die Aussicht auf die erste Ausstellung des Werkbundes in Frankfurt.<sup>2)</sup> Während in diesem Jahr die „Ila“ schon gezeigt hat, wie man hoch über der Erde schwebt, wird im übernächsten Jahre Gelegenheit geboten, zu sehen, wie man sich unten auf der Erde schöner als bisher einrichten kann.

Einige Randbemerkungen seien noch zu den in Frankfurt gehaltenen Reden über die Beziehungen zwischen Kunst und Industrie gestattet. Herr Dr. *Fritz Schneider* vom Bunde der Industriellen behandelte die Frage natürlich vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt. Dass er unsern grossen Aufschwung an Volkswohlhabenheit als Vorbedingung des Verlangens nach Kunst und „höheren Ansprüchen in der Lebenshaltung“ hinstellte, ist nicht ganz neu und auch nicht ganz richtig. Kunst hat zunächst mit Ueberfluss an Mitteln nichts zu tun. Das notorisch arme Japan ist oder war ein kunstliebendes, das notorisch reiche Amerika ist bisher ein kunstarmes Land! Vor 1848 (etwa von 1820 bis 1850), das sei hervorgehoben, hatten wir in Deutschland, trotz bescheidenster bürgerlicher Verhältnisse, ein sehr feines, gut geschultes, eigenes Kunstgewerbe. Nach 1870, als der „Aufschwung“ kam und der grosse Geldbeutel — einen dreissigjährigen Tiefstand. Das sind Tatsachen, die zu denken geben.

Mit aufrüttelnder Eindringlichkeit, die aus Ueberzeugung kommend überzeugte, wo sie nicht verletzte, betonte *van de Velde* den innern Adelsanspruch der Kunst. Und wenn einst der Tag heraufdämmert, wo es für einen Mann aus guter Familie bei uns ebenso ehrenvoll sein wird, Goldschmied, Keramiker oder Kunstschreiner zu werden, wie Jurist, Bankier oder Offizier, dann wird die Schlacht gewonnen sein. Dann wird die Kunst ihren gebührenden Platz im nationalen und nationalökonomischen Leben des deutschen Volkes gefunden haben. Von ihren Leistungen wird es im wesentlichen abhängen, ob wir über die jetzige Zivilisation hinaus zu einer Kultur gelangen.

Nach dieser glänzend gerittenen Attacke lag es in der Hand des dritten Redners, die Wogen wieder zu beschwichtigen und das zu betonen, was den Deutschen Werkbund zu gemeinsamer Tätigkeit verpflichtet. Geheimrat *Muthesius* entledigte sich dieser Aufgabe mit gleichem Takt, wie ihn bei mehrfachen Anlässen auch Herr Dr. *Dohrn*, der Geschäftsführer des Deutschen Werkbundes, zu entfalten Gelegenheit fand. Dass die Wirkung von *van de Veldes* Gedanken weniger unmittelbar nachhallte, wurde von einigen behauptet, von anderen mit Befriedigung konstatiert.

Eines vor allem gilt es festzuhalten: Das Wirken des Werkbundes soll nicht das kleine Ziel haben, das Leben der Besitzenden schöner zu „zieren“, sondern es soll das Bewusstsein von der Verantwortlichkeit aller Arbeit überhaupt vertiefen. Das scheint mir jenseits von arm und reich, alt oder modern der Sinn seines Wollens. Ernst sei die Kunst. Dann kann auch heiter und freudig das Leben sein.<sup>3)</sup>

**Gesamtausgabe der Werke Leonhard Eulers.**<sup>4)</sup> Bei der XCII. Jahresversammlung der *Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft*, die dieses Jahr vom 6. bis 9. September in Lausanne tagte,<sup>5)</sup> wurde als vornehmstes Traktandum die Gesamtausgabe der Werke Eulers behandelt, deren Vorbereitung bekanntlich einer besonderen Kommission der Gesellschaft unter Vorsitz von Prof. Dr. *F. Rudio* übertragen ist.

Mit Stolz und Freude konnte der Zentralpräsident — wie dem Sitzungsbericht der N. Z. Z. zu entnehmen ist — der Versammlung verkünden, dass folgende Summen eingelaufen seien: an Beiträgen aus der Schweiz, von Privaten, Gesellschaften und Kantonsregierungen 94 000 Fr.; aus dem Auslande 31 500 Fr.; durch Subskription von 274 Exemplaren (43 Bände zu 1075 Fr.) 294 550 Fr.; an Zinsen 30 000 Fr., macht zusammen 450 050 Fr., also vollständige Deckung der voraussichtlichen Kosten! Die Akademien von Paris und Petersburg hatten je 40 Exemplare bestellt, und noch im letzten

<sup>1)</sup> Vergl. Seite 128 dieses Bandes „Eine Ausstellung architektonisch vorbildlicher Fabrikbauten“.

<sup>2)</sup> Bd. LII, S. 145 und 283. Bd. LIII, S. 302 und 341.

<sup>3)</sup> Bd. LIV, S. 275.

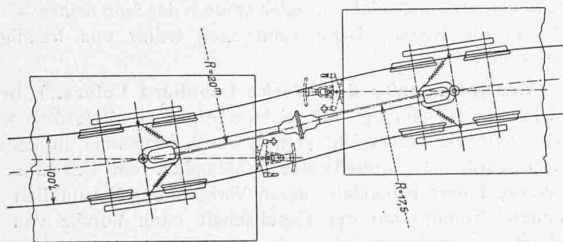
Moment lief eine Depesche von dem berühmten Astronomen Auwers, dem Sekretär der Berliner Akademie, mit der erfreulichen Nachricht ein, dass auch Berlin 40 Exemplare abonniere.

So konnte denn der Zentralpräsident der Versammlung den Vorschlag des Zentralkomitees unterbreiten, die Herausgabe der Werke Eulers zu beschliessen; mit jubelnder Akklamation wurde dieser Antrag angenommen und dem Hauptpromotor des Unternehmens, Prof. Rudio, eine aus aller Herzen kommende Ovation dargebracht.

Mit Recht hob bei einem spätern Toast ein Redner hervor, wenn jemand den Glauben an die weitbewegende Kraft idealer Motive verloren hätte, angesichts dieser gewaltigen Manifestation müsste er ihn wiedergewinnen! Und so haben sich diese Männer und vor allem ihr Anführer nicht nur um die Schweiz. Naturforschende Gesellschaft verdient gemacht, deren Annalen sie einen unvergänglichen Ruhmestitel hinzugefügt haben und deren Ansehen sie über die ganze Welt gemehrt haben; sie haben sich nicht nur um das Vaterland verdient gemacht, indem sie die Werke eines schweizerischen Geistesheroen der Nachwelt überliefern halfen, sondern auch um die ganze Menschheit, indem sie schlummernde Kräfte des Guten weckten, eine Saat edler Gesinnung austreuten und die Summe treibender Kräfte ethischen Fortschrittes vermehrten.

Auch der höchsten eidgenössischen Bildungsstätte, unserer Technischen Hochschule gereicht es zum Ruhme, dass einer ihrer Lehrer es ist, dessen aufopfernde Tätigkeit und dessen wissenschaftliches Ansehen diesen beispiellosen Erfolg erzielten, und der wohl auch zum Leiter der Publikation berufen werden wird.

**Mittelpufferkupplung für Schmalspurbahnen.** Die meist übliche Stossvorrichtung bei Schmalspurbahnen, insbesondere Strassenbahnen, besteht aus einem festen Mittelpuffer in Verbindung mit Zughaken und Schraubekupplung. Bei Kurven von kleinem Krümmungshalbmesser, wie sie namentlich für die Einfahrt in Ortschaften oft unvermeidlich sind, führt jedoch diese Anordnung zu Unzukömmlichkeiten: Einerseits weisen kürzere zweiachsige Wagen mit kurzem Radstand und starkem Ueberhang der Wagenenden bedenkliche Schleuderwirkungen während der Fahrt auf, andererseits führen längere vierachsige Wagen mit Drehgestellen zu grossen Winkelabweichungen der geometrischen Mittellinien der gekuppelten Wagen, durch welche Winkelabweichungen auch die Seitenkräfte, die als Komponenten der Zug- und Stosskräfte auf die Wagenenden wirken, erheblich ausfallen und beim plötzlichen Anhalten der Züge in solchen Kurven zu starken exzentrischen Stössen und eventuellem Entgleisen des Triebwagens, auf dem die Bremsung bewerkstelligt wird, führen können. Eine namhafte Verbesserung dieser Verhältnisse wird erreicht durch den Ersatz des festen Puffers durch einen *beweglich* am Wagen angeordneten. In der Abbildung ist die Anordnung einer beweglichen Mittelpufferkupplung in einem Falle dargestellt, für welchen das Durchfahren einer S-Kurve mit der gewöhnlichen festen Mittelpufferkupplung überhaupt nicht mehr möglich ist. In einem solchen Fall könnten die gezeichneten festen Mittelpufferkupplungen nur bei Zwischenschaltung von Kuppelstangen



verwendet werden, wobei jedoch die schädliche Winkelabweichung der geometrischen Mittellinien der Wagen nur vergrössert werden würde; bei Benutzung der beweglich angeordneten Mittelpufferkupplung mit Angriffspunkt möglichst am Drehpunkt des Drehgestells wird jedoch die genannte Gefahr beseitigt und gleichzeitig die Klemmungen der Spurkränze und Schienen verringert und der Rollwiderstand der Kurve reduziert. Durch die Wirkung von Seitenfedern wird der Puffer federnd in die Mittellinie des Drehgestells orientiert, sodass unabhängig vom Krümmungshalbmesser die Puffer stets richtig aufeinander treffen und umgekehrt die Drehgestelle durch die Kupplung gelenkt werden. Die Abbildung stellt speziell eine Kupplungsanordnung dar, für welche die selbsttätige Kupplung in den Pufferkopf eingebaut ist. Die bezügliche Anordnung, die

nach Patent Scharfenberg von der Waggonfabrik L. Steinfurt in Königsberg i. Pr. gebaut wird, ist für die Kleinbahn Memel-Pözeiten-Plicken zur Anwendung gekommen und in der Fachliteratur<sup>1)</sup> beschrieben worden.

Die Vorteile des Prinzips der beweglich angeordneten Mittelpufferkupplung bleiben natürlich auch für nicht selbsttätige Kuppelungsanordnungen bestehen.

**Eisenportlandzement.** Unter dieser klingenden Bezeichnung bringen deutsche Fabrikanten ein Mischprodukt aus etwa 70% wirklichem Portlandzement und 30% gemahlener Hochofenschlacke in den Handel, welches Produkt merkwürdigerweise nach ministeriellem Erlass vom 6. März d. J. künftig dem Portlandzement im allgemeinen gleichwertig erachtet und nach den für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portlandzement geltenden Normen beurteilt werden soll. Gegen diese Entscheidung nimmt der Verein deutscher Portlandzement-Fabrikanten in einer Erklärung Stellung, in der er betont, dass durch die Gleichstellung des „Eisenportlandzements“ mit reinem Portlandzement lediglich das vom Verein von jeher mit Recht und unter Zustimmung aller Baukreise bekämpfte Mischverfahren eine offizielle Sanktionierung erhalten würde, und dass dadurch der wohlbegründete Ruf, den sich die deutsche Zementindustrie durch die Lieferung stets reiner, unvermischter Ware erworben hat, aufs Schwerste gefährdet werden müsste. Die Gleichstellung des „Eisenportlandzements“ mit reinem Portlandzement sei ebensowenig angängig, wie ein Gemisch z. B. von 70% Butter mit 30% Margarine jemals als Butter bezeichnet und verkauft werden dürfe. Die grosse Mehrheit der Zementverbraucher, die nicht in der Lage ist, die recht schwierigen Prüfungen selbst vorzunehmen, würde schliesslich garnicht mehr wissen, was ihr als Portlandzement geliefert wird. Im Interesse sowohl einer gesunden Weiterentwicklung der Zementindustrie als auch der Aufrechterhaltung des reellen Handels, erhebt der Verein deutscher Portlandzement-Fabrikanten aufs nachdrücklichste Einsprache gegen eine Gleichstellung irgend eines Mischproduktes mit reinem Portlandzement, und er ist überzeugt, damit auch die Zustimmung der grossen Mehrheit der Zementverbraucher zu finden.

**Die bayrische Einphasenbahn Murnau-Oberammergau,** die sich mit der Versuchsanlage Seebach-Wettingen in das Verdienst der für Einphasenbahnen erstmaligen Anwendung der so vorteilhaften niedrigen Periodenzahl von rund 15 Perioden teilt, hat unlängst eine zweite elektrische Lokomotive für Personen- und Güterzugsverkehr in Betrieb gesetzt. Eine erste elektrische Lokomotive, ausschliesslich für Güterzugsdienst, wird bereits seit dem Beginn des im Jahre 1905 eröffneten elektrischen Betriebes verwendet. Jede der beiden Lokomotiven ist zweiachsig, bei Antrieb jeder Achse durch einen Vorgelegemotor; die ältere Lokomotive, mit einem Gesamtgewicht von 20 t, wird durch zwei Einphasenmotoren von je 100 PS, die neuere, bei einem Gesamtgewicht von 24 t, durch zwei Einphasenmotoren von je 175 PS angetrieben. Das Gewicht der elektrischen Ausrüstung einer jeden der zwei Lokomotiven beträgt rund 50% des Gesamtgewichts. Neben den beiden Lokomotiven verkehren auf der Linie noch vier dreiachsige Personenmotorwagen von je 30 t Gesamtgewicht, deren Antrieb durch je zwei Motoren von 100 PS Leistung erfolgt. Die gesamte elektrische Ausrüstung der 23 km langen, normalspurigen Bahn, die mit Einphasenstrom von 16 Perioden und 5500 Volt Fahrdrahtspannung betrieben wird, ist von den Siemens-Schuckertwerken geliefert worden.

**Hauenstein-Basistunnel.** Die nicht ganz verständliche Auskunft, die auf eine Anfrage im Verwaltungsrate erteilt wurde, und von der wir auf Seite 217 dieses Bandes berichteten, klärt sich dahin auf, dass neuerdings Offerten vorliegen sollen — man spricht von solchen der Firmen Brown, Boveri & Cie. und Elektrizitätsgesellschaft Alioth — zur Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der bestehenden Hauensteinlinie, und dass im Gegensatz zu den Annahmen der Generaldirektion in der ständigen Kommission des Verwaltungsrates der S. B. B. die Ansicht vertreten wird, es sei möglich, durch die von der elektrischen Traktion gebotenen Vorteile den Betrieb auf dem heutigen Trasse derart zu vervollkommen, dass der Neubau einer Basistunnel-Linie erspart werden könnte.

In Basel hat ein Initiativkomitee auf den 22. Oktober eine Volksversammlung einberufen, in der gegen weitere Verschleppung der Angelegenheit protestiert werden soll.

<sup>1)</sup> Glasers Annalen. Band 64, Seite 203.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.**

August 1909.

(Tunnellänge = 14536 m<sup>1)</sup>)

	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im Sept.	m 281	160	441
Länge des Sohlenstollens am 30. Sept.	m 3365	4382	7747
Gesteinstemperatur vor Ort	°C 14,9	30	
Am Portal ausfließende Wassermenge	l/Sek. 189	71	

Mittlere Arbeiterzahl im Tag:

Ausserhalb des Tunnels	373	535	908
Im Tunnel	992	1365	2357
Im Ganzen	1365	1900	3265

**Nordseite.** Der Vortrieb bewegte sich im untern Malm<sup>2)</sup>, das Streichen betrug N 37° O, das Fallen 20° nördlich. Der mittlere Fortschritt im Arbeitstag betrug 10,04 m; er wurde mit vier Meyerschen Maschinen erzielt. Am 19. und 20. September waren die Arbeiten wegen Achskontrolle eingestellt.

**Südseite.** Das erschlossene Gestein bestand aus gneissartig und aplitisch ausgebildetem Granit mit Quarzporphyrintusionen. Streichen der Schichten N 70° O, Fallen 60° S. Mit vier Ingersollmaschinen wurden im Tagesmittel 5,33 m Fortschritt erzielt.

**Observatorium auf dem Mount Whitney.** Das von der Smithsonian Institution auf dem Gipfel des in der Sierra Nevada in Kalifornien bis zu 4404 m ü. M. aufsteigenden Mount Whitney errichtete meteorologische und astronomische Observatorium geht seiner Vollendung entgegen. Das kleine steinerne Gebäude enthält in drei Räumen die seiner Zweckbestimmung dienenden Einrichtungen und wird der gesamten Gelehrtenwelt für ihre Arbeiten zur Verfügung stehen.

**Wasserkraftanlage Ackersand bei Visp.** Am 9. Oktober hat die „A.-G. Elektrizitätswerk Lonza“ ihre Anlage in Ackersand bei Stalden mit den Fabriken am Bahnhof Visp feierlich eingeweiht. Wir werden von der Anlage in den nächsten Nummern eine eingehende Darstellung veröffentlichen.

**Konkurrenzen.****Welttelegraphen-Denkmal in Bern** (Band LIII, Seite 41).

Auf die Einladung des Schweizerischen Bundesrates ist das Preisgericht, dem die Vorbereitungen zur Errichtung des Denkmals übertragen wurden, unter Vorsitz des Direktors des internationalen Telegraphenbureaus, Herrn a. Bundesrat *E. Frey*, am 7. Oktober in Bern zusammengetreten. Es besteht aus den Herren: Prof. *Breuer*, Senator bei der Akademie der Künste in Berlin, Prof. *Hellmer* von der kaiserlichen Kunstschule in Wien, *George Frampton*, Mitglied der königlichen Akademie in London, Bildhauer *Horwai* von Budapest, Dr. *Cuyppers*, Architekt in Amsterdam, Direktor *Ramalho Ortigao* in Ajuda (Portugal), *L. Benoit*, Professor der Architektur in Petersburg, Professor *Lundberg* in Stockholm, Oberst *Emil Frey*, Direktor des internationalen Telegraphenbureaus in Bern und Architekt *E. Jost* in Lausanne. Das französische Jurymitglied, Bildhauer *Injalbert* vom Institut de France war nicht erschienen. Die Versammlung wählte Architekt *E. Jost* zum Präsidenten. Die erste Aufgabe des Preisgerichtes bestand in der Aufstellung des Wettbewerbprogramms. Wie dem „Bund“ zu entnehmen ist, beantragt das Preisgericht, das Denkmal auf dem Helvetiaplatz vor dem historischen Museum aufzustellen und es mit einer Brunnenanlage in Verbindung zu bringen. Als Einlieferungstermin für die Entwürfe sei der 15. August 1910 vorgesehen und zur Erteilung von Preisen der Betrag von 20000 Fr. in Aussicht genommen.

**Schulhaus Arbon** (Bd. LIV, S. 100). Das Preisgericht hat am 8. d. M. die 23 eingereichten Entwürfe geprüft und folgende Preise erteilt:

- I. Preis (1000 Fr.) dem Entwurf „Lindenbaum“, Verfasser: Architekten *Weideli & Kressibuch* in Kreuzlingen.
- II. „ (900 Fr.) dem Entwurf „Ekkehard“, Verfasser: Architekt *A. Gaudy* in Rorschach.
- III. „ (600 Fr.) dem Entwurf „An der Halde“, Verfasser: Architekten *Stärkle & Renfer* in Rorschach.
- IV. „ (500 Fr.) dem Entwurf „200000“, Verfasser: *Otto Keller* Baumeister in Arbon.

Die sämtlichen Projekte sind seit dem 11. d. M. im Reben-schulhaus in Arbon programmgemäss während 10 Tagen ausgestellt.

<sup>1)</sup> Nach endgültiger Feststellung genau 14535,75 m (anstatt 14527 m).

<sup>2)</sup> Am 13. d. M. ist bei Km. 3,483 der Richtstollen in Dolomit eingetreten; Wassermenge beim Gesteinswechsel rund 200 l/Sek.

**Um- und Neubauten für das eidgen. Polytechnikum in Zürich** (Bd. LIII, S. 129, 171, 196, 317). An Stelle des verstorbenen Stadtpräsidenten H. Pestalozzi hat der Schweiz. Bundesrat als Mitglied des Preisgerichtes zur Beurteilung der Wettbewerbsentwürfe für die Um- und Neubauten am eidgen. Polytechnikum gewählt Herrn *Albert Müller*, Architekt in Zürich.

**Nekrologie.**

† **A. Boller-Wolf.** Am 7. Oktober erlöste ein sanfter Tod den bekannten Inhaber des seinen Namen führenden Zentralheizungsgeschäftes A. Boller-Wolf von schwerer Krankheit. Geboren am 6. Januar 1852 besuchte er in seiner Jugend die Primar- und Sekundarschule seiner Vaterstadt Zürich; dann machte er eine Notariatslehre durch, die er 1874 mit Ablegung des zürcherischen Notar-examens beschloss. Nach sechsjähriger Anstellung als Sekretär der Betriebskommission der N. O. B. veranlassten ihn Familienverhältnisse, 1880 in das Heizungsgeschäft seines Bruders einzutreten, dem er schon vorher durch Ausarbeitung von Plänen behilflich war. Schon nach zwei Jahren starb der Bruder und Boller-Wolf sah sich vor die schwierige Aufgabe gestellt, mit ganz geringen Fachkenntnissen ein Geschäft weiterzuführen, das damals schon fast alle grossen zürcherischen Stadtkirchen mit Luftheizungsanlagen versehen hatte. Regsamem Geistes passte er sich rasch den veränderten Verhältnissen an, studierte mit Eifer einschlägige Werke, besuchte Vorlesungen am Polytechnikum, wo namentlich Prof. Kopp grosse Freude an dem strebsamen Manne gewann. Neben seinen theoretischen Studien führte Boller eingehende praktische Versuche über Wärmetransmission verschiedenartiger Wände durch, sodass es ihm gelang, sein Geschäft auf der Höhe zu erhalten und zu fördern. Von seinen vielen grösseren Werken seien nur genannt die Heizungsanlagen der grossen Klosterkirche samt Kloster Disentis, die der Kirche Enge und in jüngster Zeit die mustergültige Anlage in der Kreuzkirche Zürich. Angespornet durch seine Erfolge dehnte Boller-Wolf seine Studien auf das gesamte Gebiet der Zentralheizung aus, erweiterte seinen Geschäftsbereich auch auf Schulhäuser (z. B. jenes an der Josefstrasse in Zürich III) und Wohnungswarmwasserheizung, auf welchem Gebiet er, dank seinem rastlosen Streben nach Erkenntnis auch der theoretischen Grundlagen, Vortreffliches leistete. Neben seiner beruflichen Tätigkeit zeigte Boller-Wolf reges Interesse für Schul- und Bildungsfragen, er war Mitglied der Zentralschulpflege und der Aufsichtskommission der städtischen Gewerbeschule.

So steht sein Bild vor unsern Augen als eines Mannes eigener Kraft, der durch emsige Arbeit sich seinen Platz ehrenvoll errungen, der bescheiden und dienstfertig überall seine Pflicht tat, wo man seine Dienste in Anspruch nahm. Ein guter Gesellschafter, er war auch Zunftmeister zu Zimmerleuten, war er in seiner Vaterstadt ebenso bekannt wie beliebt. Seine Mitbürger und Freunde werden ihm ein dankbares und liebevolles Andenken bewahren.

† **G. Anselmier.** Der am 1. Oktober infolge eines Schlaganfalls verstorbene Ingenieur Gaston Anselmier stammte aus Genf, wo er am 5. Mai 1840 geboren wurde. Er besuchte in Einsiedeln, wo sein Vater mit den Aufnahmen für die Dufourkarte beschäftigt war, die Klosterschule und später das Lyzeum. Nach deren Absolvierung arbeitete er an der Seite seines Vaters im bernischen Hochgebirge und erhielt sodann, als die Arbeiten für die Dufourkarte abgeschlossen waren, eine Stelle an der damals im Bau begriffenen Ost-West-Bahn. Im Jahre 1861 wurde er von der Entsumpfungsdirektion des Kantons Bern angestellt, die ihn bei den Arbeiten an der Gürbe beschäftigte, und siedelte dann 1863 als Adjunkt des Obergeringens für Militärstrassenbauten nach Altdorf über. In dieser Stellung erwarb sich der strebsame junge Mann beim Bau der Axenstrasse, der Strassen über die Oberalp und die Furka reichliche praktische Kenntnisse, auf welche gestützt er im Jahre 1866 in Bern ein eigenes technisches Bureau errichtete. Eine seiner bedeutendsten Arbeiten aus dieser Zeit war die Strasse Frutigen-Adelboden, die er für den Kanton Bern entworfen und unter grossen Schwierigkeiten ausgeführt hat. Später war er einer der Begründer und Erbauer der ersten Strassenbahnlinie der Stadt Bern. Daneben bearbeitete er in grosser Zahl Projekte für Strassen-, Bahn- und Wasserbauten für Gemeinden und Private, auch dann noch, als er sich von seiner regen Bautätigkeit zurückgezogen, die er zuerst in der Firma Anselmier & Gautschi und später mit seinem langjährigen