

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **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.

von dem einen oder dem andern Transformator abgenommen werden. Die Spannung für Zug- und Führerstandsheizung beträgt 325 Volt, die Leistung soll maximal 100 kw betragen. Die Heizung kann von den Führerständen aus eingeschaltet werden und steht mit den einzelnen Wagen des Zuges durch speziell konstruierte Steckkuppungen in Verbindung. Die Führerstände der Lokomotiven werden mit je zwei Heizkörpern zu 800 Watt geheizt. Zu bemerken ist hierbei, dass nur Lokalzüge elektrisch geheizt werden; für alle anderen Züge mit durchgehendem Wagenmaterial ist Dampfheizung beibehalten, die von einem besonderen Heizkesselwagen gespiesen wird.

Jede Lokomotive besitzt zwei *Kompressoren*, System Brown, Boveri & Cie., welche die Druckluft für die Westinghouse-Zugbremse, die Signalpfeife, die Stromabnehmer, die Sandstreuer und die Schutzvorrichtungen liefern (Abb. 25). Sie werden von den Führerständen aus eingeschaltet. Nach dem Einschalten besorgt ein Luftdruckregler automatisch das Aus- und Einschalten bei einem Maximal- und Minimaldruck. Die Kompressoren, sowie sämtliche Hilfsmotoren sind an eine Spannung von 118 Volt angeschlossen.

Eine *Umformergruppe* liefert parallel mit vier gewöhnlichen Zugsbeleuchtungsbatterien den Gleichstrom für die Fernsteuerung und die Beleuchtung. Sie ist im Führertisch II eingebaut und wird von demselben Führerstande aus bedient. Nachdem auf der zugehörigen Schalttafel die Trennschalter von Motor und Dynamo geschlossen sind, besorgt ein automatischer Anlasser alle weiteren Schaltungsänderungen.

Für die Betätigung der Apparate sind die *Führertische* im Führerstand (Abb. 26, vergl. auch Abb. 16) wie folgt ausgerüstet: Mit dem Bügelhahn können die Stromabnehmer hochgelassen werden; zugleich wird für diesen Führerstand der Steuerstrom der Batterien eingeschaltet. Links vom Bügelhahn befinden sich die beiden Schalter für die Betätigung der Hoch- und Niederspannungs-Oelschalter, in der Mitte die eigentliche Fahrkurbel, durch welche die Stufenschalter gesteuert werden. Rechts von der Fahrkurbel ist der Um-

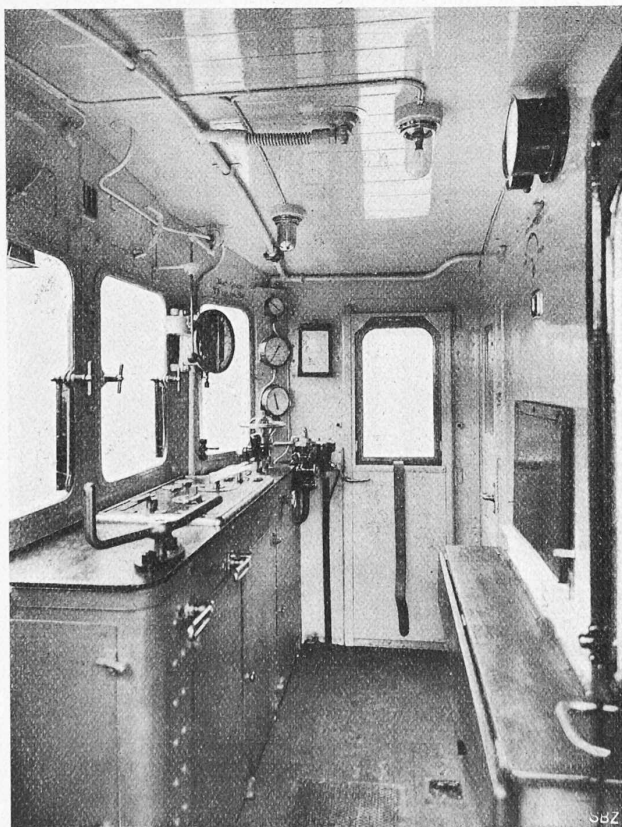


Abb. 26. Führerstand der 1-E-1-Lötschberg-Lokomotive.

schalter für die Fahrtrichtung angebracht. Je nachdem dieser Umschalter in die eine oder andere Stellung gebracht wird, ziehen die Magnete der Fahrtrichtungswechsler ihre Walzen in die eine oder andere Lage. Diese Walzen schliessen dann die Stromkreise der im Tische eingebauten Rückmeldelampen, sodass sich der Führer jederzeit von der

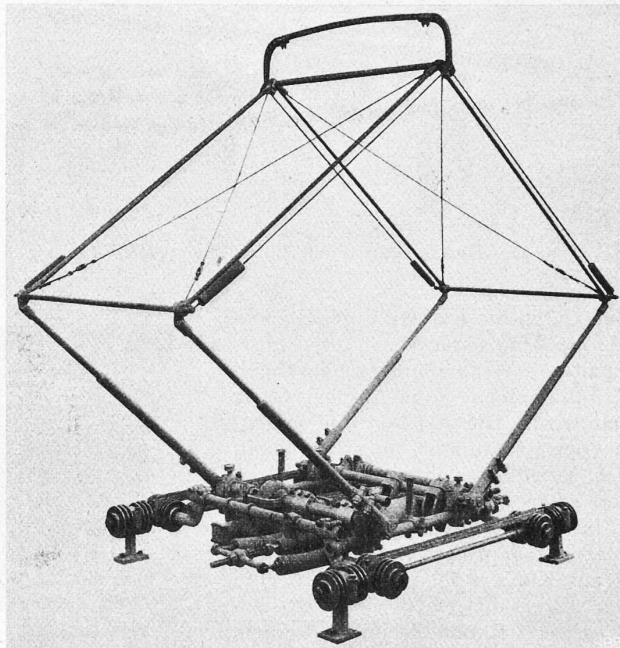


Abb. 14. Stromabnehmer der 1-E-1-Lötschberg-Lokomotive.

richtigen Stellung der Apparate überzeugen kann. Ausser diesen Fahrtrichtungsmeldelampen sind noch zwei solcher Lampen für die Stufenschalter vorhanden, welche leuchten, sobald die Schalter auf Null stehen. Alle diese Apparatschalter sind gegenseitig teils elektrisch teils mechanisch so miteinander verriegelt, dass falsche Manipulationen ausgeschlossen sind.

Die *Beleuchtung* der Lokomotive kann von jedem Führerstande aus mittelst Wechselschaltung ein- oder ausgeschaltet werden. In Serie zu dem Beleuchtungs-Hauptschalter besitzen alle sechs Signallampen ihre eigenen Schalter. Die Deckenlampe im Führerstande ist mit der zugehörigen Instrumentenlampe umschaltbar.

Im Maschinenraum der Lokomotive sind die beiden Hochspannungsräume durch Gittertüren abgeschlossen. Diese Türen sind so verriegelt, dass vor dem Öffnen die Hochspannungsleitung vor und hinter dem Hochspannungs-Oelschalter an Erde gelegt werden muss. Der Schlüssel, welcher zum Lösen dieser Verriegelung verwendet werden muss, ist an einem an die Bügelleitung angeschlossenen Hahn derart angebracht, dass er nur abgenommen werden kann, wenn der Hahn offen ist, sodass etwa in der Bügelleitung befindliche Luft abströmen muss. Mit diesem Schlüssel können alle Türen des betreffenden Hochspannungsraumes entriegelt werden; er lässt sich aber erst dann wieder aus dem Schloss entfernen, wenn alle Türen geschlossen sind. Diese Vorrichtung macht es unmöglich, den Hochspannungsraum zu öffnen, solange er unter Spannung steht. (Forts. folgt.)

### Wettbewerb für den Neubau eines Polizeiostens am Wielandsplatz in Basel.

Infolge anderweitiger Benützung der Pläne konnten sie uns erst kürzlich zur Verfügung gestellt werden, woraus sich die etwas verspätete Berichterstattung über diesen auf Basler Architekten beschränkt gewesenen Wettbewerb (vergl. Band LXII, Seite 82, 196, 210) erklärt. Trotz der

verhältnismässig bescheidenen Bedeutung des Objekts glauben wir mit Veröffentlichung der prämierten Entwürfe unsern Lesern zu dienen, einmal weil ähnliche Bauaufgaben gelegentlich da und dort zu lösen sind, sodann auch, weil es bemerkenswert ist, wie man in Basel auch für recht kleine öffentliche Bauten den Privatarchitekten die Mitarbeit ermöglicht. Die Ausarbeitung des Bauprojekts ist inzwischen den Verfassern des erstprämierten Entwurfs übertragen worden.

**Auszug aus dem Gutachten des Preisgerichts.**

Das zur Prüfung der 73 rechtzeitig eingelaufenen Projekte bestimmte Preisgericht trat Montag, den 6. Oktober, vormittags 9 Uhr, in der Turnhalle der Oberen Realschule zusammen. Die Projekte waren durch das Baudepartement einer Prüfung unterzogen und übersichtlich aufgehängt worden.

Als Präsident des Preisgerichts wurde Herr Architekt Ed. Joos von Bern bezeichnet.

Anhand des angefertigten Verzeichnisses wurden die Projekte einer ersten Besichtigung unterworfen, wobei 41 teils wegen Nichterfüllung des Programms, teils wegen unbefriedigender Grundriss- oder Fassadenlösungen, ausgeschieden wurden. Im zweiten Rundgang wurden weitere 24 Projekte aus oben erwähnten Gründen und weil ihnen verschiedene betriebstechnische Mängel anhafteten, ausgeschieden.

Es verblieben noch in engerer Wahl 8 Projekte, welche einer eingehenden Prüfung unterzogen wurden, nachdem vorerst noch eine Besichtigung des Bauplatzes vorgenommen worden war.

Die Prüfung ergab folgendes Resultat:

Nr. 11. „Argus“. Die Anordnung der einzelnen Räume ist eine zweckmässige, ein direkter Eingang in das Wachtlokal wäre notwendig. Etwas mangelhaft beleuchtet sind der Schlafrum und das Kastenzimmer. Der Zugang zur Sanitätsstation durch den Veloraum ist ungünstig. Die Wohnung ist gut eingeteilt. Die Fassade gegen den Wielandsplatz hat mehr den Charakter eines Landhauses, sie ist für einen Polizeiposten zu wenig streng, sie könnte durch Vereinfachung der Dachformen gewinnen.

Nr. 20. „Im Grünen“ I. Die Grundrissgestaltung ist im allgemeinen eine gute, doch ist die Anordnung des Schlafrumes

im ersten Stock betriebstechnisch nicht einwandfrei; dadurch wird eine doppelte Treppen- und Abortanlage nötig. Die Beleuchtung des dritten hinteren Zimmers im ersten Stock wird durch die vorspringenden Flügel etwas beeinträchtigt. Die Fassade gegen den Platz entbehrt nicht eines gewissen Charakters, doch wirkt die monotone Dachfläche etwas zu schwer.

Nr. 23. „Heilige Hermadad“. Die Disponierung der Räume ist im grossen Ganzen eine richtige, der Velor- und Saprotraum läge allerdings besser an der hinteren Seite. Die Arreste sind zu schmal, ebenso die Wandkästen. Das Aeussere macht mehr den Eindruck eines Gartenpavillons als eines Polizeipostens.

No. 24. „Luedert“. Die Räume sind teilweise zu gross. Der Kastenraum würde besser nach hinten verlegt. Ein direkter Eingang in das Wachtlokal fehlt. Die Vorplätze und Gänge sind schlecht beleuchtet. Die Fassaden sind schlicht, entsprechen aber nicht dem Zweck des Gebäudes. Der zu geräumige Grundriss bedingt eine grössere Kostensumme, auch kann das Gebäude zu dem angegebenen Einheitspreis nicht ausgeführt werden.

Nr. 29. „Baslerart“ I. Die Anordnung der Räume ist eine praktische, doch sind die Arreste zu schmal und der Veloraum zu klein. Der Zugang zur Sanitätsstation ist nicht zu gebrauchen, letztere würde überhaupt besser auf die andere Seite verlegt und der nicht unterkellerte Raum dazu genommen und ein direkter Zugang von aussen erstellt. Die Wohnung ist gut disponiert. Das Aeussere bringt die innere Anlage gut zum Ausdruck, es entspricht der Bestimmung des Gebäudes. Für den angegebenen Preis per m<sup>3</sup> kann der Bau nicht ausgeführt werden.

No. 32. „Der erste Schnee“. Die Grundrisslösung ist eine gute. Ein direkter Eingang in das Wachtlokal fehlt, doch kann er ohne weiteres angeordnet werden. Die einzelnen Räume der Wohnung sind geschickt gruppiert, hingegen sind fast alle zu gross. Die Architektur ist mit Ausnahme der Formen des Daches und der Dachfenster eine ansprechende. Das Gebäude ist für die angegebene Summe nicht ausführbar.

Nr. 38. „Polizei“. Die Disposition der Räume ist im allgemeinen eine praktische. Der Kastenraum zugleich als Waschräumchen etc. angenommen, ist jedoch zu klein, die Arreste zu kurz. Der Raum für den Krankenwagen liegt im Souterrain neben der geräumigen Sanitätsstation. Die Fassaden zeigen gute Verhältnisse, doch wirkt der Giebel etwas schwer.

Nr. 64. „Hermadad“ III. Die Raumordnung ist eine gute, nur sind die Arreste zu kurz und der Raum für den Krankenwagen zu schmal. Das Ganze ist überhaupt stark zusammengedrängt. Die Fassade wirkt durch die einfachen schlichten Formen gut.

Nach nochmaliger Abwägung der Vor- und Nachteile der in der engeren Wahl verbliebenen 8 Projekte beschloss das Preisgericht einstimmig, die Projekte Nr. 11, 32 und 64 zu prämiieren und zwar wurde folgende Rangordnung aufgestellt:

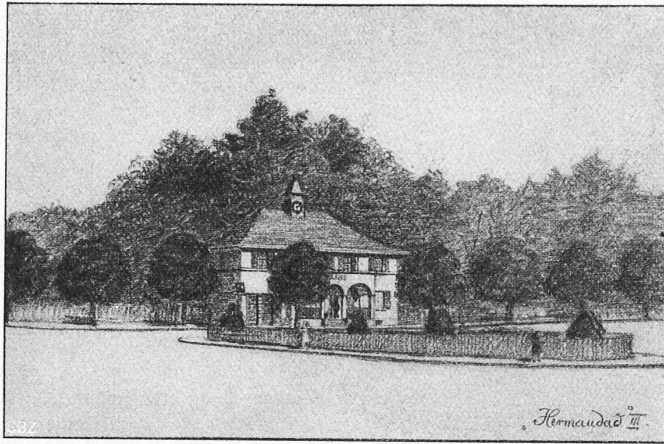
Nr. 64, Nr. 11, Nr. 32.

Hierauf wurde dem Projekt Nr. 64 ein I. Preis von 500 Fr.

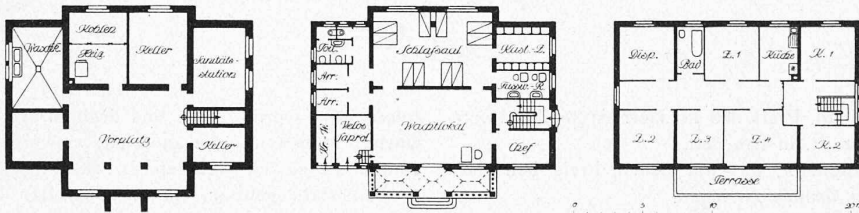
„ „ „ 11 „ II. „ „ 400 „

„ „ „ 32 „ III. „ „ 300 „

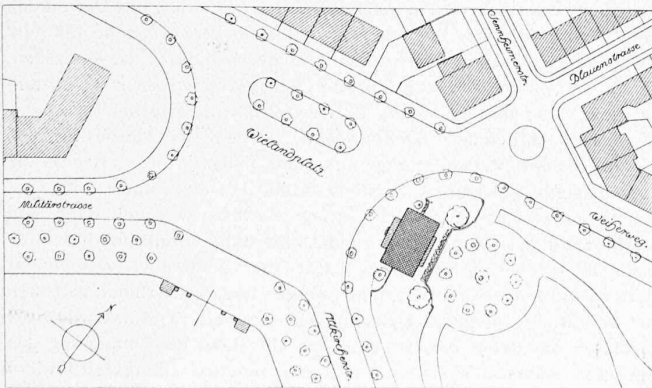
zuerkannt.



I. Preis, Nr. 64. — Arch. Widmer, Erlacher & Calini, Basel. — Ansicht von Westen.



Grundrisse. — Masstab 1:500.

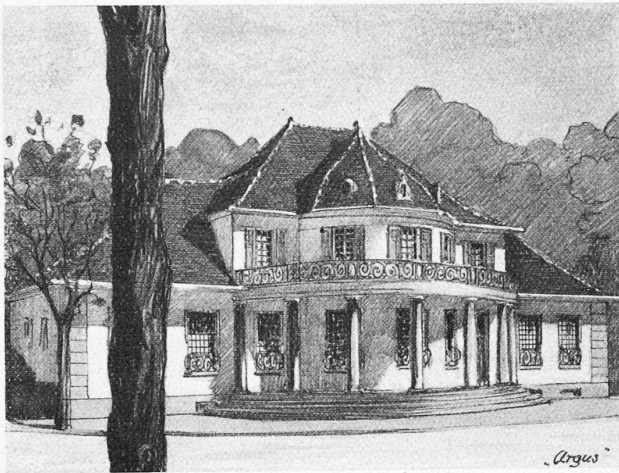


I. Preis. Entwurf Nr. 64. — Lageplan, Masstab 1:2000.

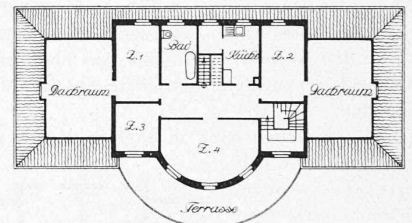
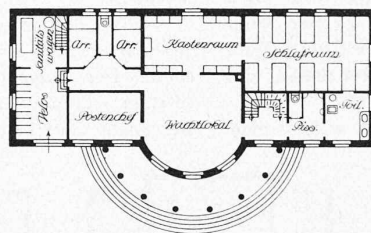
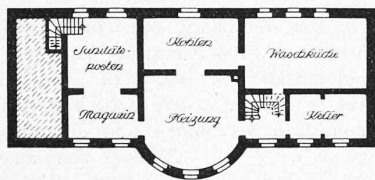
Nach Eröffnung der Kuverts durch den Präsidenten des Preisgerichts ergaben sich folgende Verfasser:

Nr. 64 „Hermannad“ III I. Preis 500 Fr. Herren Architekten *Widmer, Erlacher & Calini* in Basel.

Nr. 11 „Argus“ II. Preis 400 Fr. Herr Architekt *Erwin Heman* in Basel.



II. Preis. Entwurf Nr. 11. — Architekt *Erwin Heman* in Basel.  
Ansicht und Grundrisse 1 : 500.



0 5 10 20 m

Nr. 32 „Der erste Schnee“ III. Preis 300 Fr. Herr Architekt *Albert Gyssler* von Basel, z. Zt. in Dresden.

Das Preisgericht empfiehlt, das mit dem I. Preis bedachte Projekt der Ausführung zu Grunde zu legen.

Basel, den 6. Oktober 1913.

Das Preisgericht:

*Ed. Joos, L. Friedrich, V. Müller.*

### Miscellanea.

Ueber Schiffsturbinenbau in Deutschland hat in der Schiffbautechnischen Gesellschaft der Direktor der „Vulkan“-Werke Dr. *Bauer* gesprochen; wir entnehmen einem bezüglichen Sitzungsbericht in der „Fkft. Ztg.“ folgende Angaben aus seinem Vortrag.

Der Schiffsturbinenbau hat sich in Deutschland überraschend schnell entwickelt. Während im Jahre 1904 in deutschen Werken überhaupt noch keine Schiffsturbinen gebaut wurden, betrug die Gesamtleistung der von diesen in Bau genommenen Schiffsturbinen bis Ende 1906 rund 97 000 PS, und bis Ende 1913 schon 3 200 000 PS.

Diese beiden Ziffern zeigen den gewaltigen Aufschwung des Schiffsturbinenbaues; in der deutschen Kriegsmarine ist die Kolbenmaschine völlig verdrängt worden. Auch von auswärtigen Marinen sind zahlreiche Turbinenaufträge in den letzten Jahren erteilt worden. Hervorgegangen ist der Schiffsturbinenbau aus der reinen Reaktionsturbine, die auf Grund der Parsons'schen Erfindung auf englischem Boden aufgewachsen ist und aus der Turbine gemischten Systems, welche in Deutschland hauptsächlich durch die A. E. G. ihre Entwicklung erfahren hat. Am meisten Rückschläge hat er durch die Schaufelhavarien erfahren. Hier waren die grössten Schwierigkeiten zu überwinden. Zunächst musste das Material der Schaufeln verbessert werden. Am besten haben sich Kupfer-Zinklegierungen bewährt. Aluminium-Bronzen sind nach den bisherigen Erfahrungen weniger zu empfehlen.

Weiterhin erörterte der Redner die Anordnungsweise der Schaufeln, ihre Befestigung, die Versteifung oder Abstützung und verschiedene andere technische Einzelheiten, um dann zu erklären, dass die meisten und schwersten Turbinenhavarien durch Wassererschläge hervorgerufen werden, die bei Turbinenanlagen in ganz besonderem Masse drohen, wenn abwechselnd Vorwärts- und Rückwärts-Turbinen in Betrieb genommen werden. Infolgedessen sind fast alle diese Schäden entweder beim Inbetriebsetzen der Turbinen oder bei Ausfahrt oder Einfahrt des Schiffes im Hafen erfolgt. Die Erfahrungen, die die letzten Jahre für die direkt wirkenden Turbinen gebracht haben, fasste Dr. *Bauer* dahin zusammen, dass es sich empfehle, die Dimensionierung der Schaufeln kräftiger zu halten als bisher, wodurch allerdings Abmessungen und Gewicht der Turbinen noch weiter gesteigert werden, sodass dieses Erfordernis für die weitere Entwicklung des Baues grosser, direkt wirkender Turbinen ein Hindernis bietet. Für die Abstützung der Schaufeln gegeneinander sei nur die solideste Konstruktion zuzulassen und die axialen und radialen Spielräume weiter zu vergrössern. Solche Vorsichtsmassregeln laufen allerdings durchweg auf eine noch weitere Erhöhung von Dimensionen und Gewichten der direkt wirkenden Turbinen hinaus und lassen die Abschaffung der Rückwärtsturbine überhaupt als eine in hohem Grade anzustrebende Verbesserung erscheinen.

**Rathaus Schaffhausen.** Am 17. Januar konnte der Grosse Rat von Schaffhausen die Einweihung des neuen Rathauses feierlich begehen. Dieses ist in einem bestehenden, um die Wende des XVI. und XVII. Jahrhunderts entstandenen Bau eingerichtet worden, der von dem Oberbaumeister *Joh. Jak. Meyer* als Zeughaus erstellt

zuletzt als Kaserne diente und deshalb den Namen „Alte Kaserne“ führte. Zuletzt war die kantonale Gewerbehalle darin eingerichtet. Infolge dieser wechselnden Zweckbestimmungen hatte der innere Ausbau stark gelitten, während der Bau in den schönen Formen deutscher Renaissance in seinem Aeussern heute noch zu den schönsten monumentalen Gebäuden der Stadt zählt. Zum innern Umbau in Verbindung mit einem neu zu erstellenden Zellenanbau haben die Architekten *Curjel & Moser* den Entwurf geliefert und dann auch die Arbeiten ausgeführt. Diese sind in allen Teilen zur grössten Zufriedenheit gediehen, sodass bei der Einweihung die von den bauleitenden Architekten geführten Mitglieder des Grossen Rates und der Behörden des Lobes voll waren über die zweckmässige und vornehm schlichte Ausstattung, die ihr neues Heim erhalten hat.

**Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914.** Am 18. Januar hielt in Bern die „Genossenschaft Heimatschutz“ unter dem Vorsitz von Oberst *Lang* aus Zofingen ihre erste Hauptversammlung ab. Diese Vereinigung hat es bekanntlich übernommen, den „Schweizerischen Heimatschutz“ durch Erstellung und Betreibung eines volkstümlichen Wirtshauses und einer Verkaufsstelle für gute Reiseandenken zu vertreten. Die Zahl der Mitglieder der Genossenschaft beträgt gegenwärtig 507, die der gezeichneten 20 Fr.-Anteilscheine 1555; die Sammlung der letztern wird fortgesetzt.

Hinsichtlich der „Szeneriebahn“ (siehe Seite 12 dieses Bandes) wurde in der Versammlung mitgeteilt, „dass diese Bahn, die der Ausstellungskasse wenigstens 50 000 Fr. einbringen wird, auf 230 m weiter weg vom Dörfli verlegt wurde. Zwischen Bahn und Dörfli steht die „Sporthalle“, sodass die Bahn voraussichtlich nicht mehr stören wird. Sollte der Lärm aber doch noch vernehmbar sein, so würden weitere Garantien geboten und Massnahmen getroffen zur Verhütung unleidlicher Störungen. Im weitem räumte sich die Direktion das Recht ein, vom Inhaber der Bahn die Einstellung des Betriebes während 50 Stunden im Laufe der Ausstellungszeit fordern zu können, die in erster Linie dem Heimatschutz zugute kommen sollen. Um also bestimmten Aufführungen im Heimatschutz-

Wirtshaus einen völlig ruhigen Verlauf zu sichern, kann zu dieser Zeit die Szeneriebahn ausser Betrieb gesetzt werden.“ „Die Versammlung nahm dann auch diese Erklärungen mit grosser Befriedigung entgegen.“ — So, nach der Berichterstattung der „N. Z. Z.“

Ueber die *Nationale Kunstausstellung* an der Landesausstellung hat die Eidg. Kunstkommission ebenfalls am 18. d. M. Beratungen gepflogen; daraus ist zu melden, dass das „Eidg. transportable Ausstellungsgebäude“, in dem die Kunstausstellung untergebracht wird, bei diesem Anlass vergrössert werden soll. Hierzu hat ein privates Initiativkomitee bereits den erforderlichen Betrag von 70 000 Fr. aufgebracht. Als Vertreter der Kunstkommission in der Aufnahmejury wurden bezeichnet die Herren: Edoardo Berta, Lugano, Richard Bühler, Winterthur, sowie von Amtswegen der Präsident der Kunstkommission Silvestre, als Suppleanten die Herren: Cuno Amiet und Charles L'Eplattenier.

**Schweizerischer Geometerverein.** Die letzte Nummer der „Schweizerischen Geometer-Zeitung“, die von unserem Kollegen a. Professor *J. Stambach* in Winterthur redigiert wird, enthält das vollständige Mitgliederverzeichnis des Schweiz. Geometer-Vereins, sowie die Einladung zur Delegiertenversammlung nach Winterthur auf den 1. Februar d. J.

Am gleichen Tage findet eine Gedenkfeier mit offiziellem Bankett statt, zu dem alle Mitglieder des Vereins eingeladen sind, zur Ehrung des verdienten Redaktors des Vereinsorgans, der, wie bekannt, von seiner vieljährigen Lehrtätigkeit als Professor am kantonalen Technikum in Winterthur zurückgetreten ist.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Bei den Verhandlungen im Zürcher Kantonsrat berichtete Stadtpräsident *R. Billeter* über den *Ausbau des Bahnhofes Zürich*. Dieser sei ausserordentlich schwierig und kostspielig. „Es

muss ein grosszügiger Ausbau vorgesehen werden, der dann vielleicht allmählich durchgeführt werden könnte. Der Redner hofft, dass man dem Stadtrate und dem Regierungsrate Gelegenheit geben werde, sich zu den Projekten der Bundesbahnen zu äussern.“ Als Mitglied des Nationalrates und des Verwaltungsrates

der S. B. B. ist der Stadtpräsident wohl am ehesten in der Lage, die Verwirklichung solcher Hoffnungen herbeizuführen.

**Heimatschutz und Gerichte in Basel.** Vom baslerischen Verwaltungsgerichte ist ein Entscheid des Regierungsrates, der auf Grund von § 8 des Hochbautengesetzes aus Gründen der öffentlichen Schicklichkeit die Entfernung von Reklamemalereien an einem Hause anordnete, auf Rekurs des Betroffenen aufgehoben worden. Das Gericht hat gefunden, dass die betreffende Stelle des Stadtbildes schon als so stark beeinträchtigt erscheine, dass die an sich unschöne und geschmacklose Bemalung für die Gesamtwirkung kaum mehr von wesentlicher Bedeutung sei.

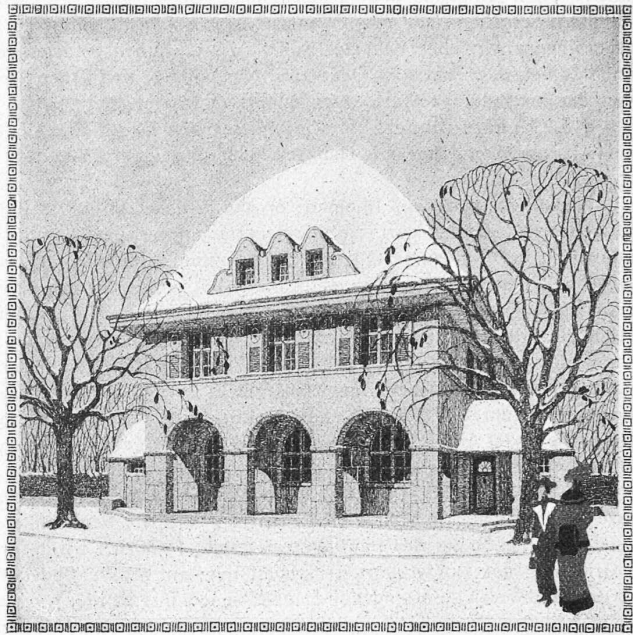
**Die Entfernung zwischen dem europäischen und dem amerikanischen Kontinent,** die im Jahre 1892 genau bestimmt wurde, soll neuerdings nachkontrolliert werden. Zu diesem Zwecke wird das Geodätische Institut bei Potsdam mit dem Coast and Geodetic Survey in Washington zusammenarbeiten. Das Geodätische Institut wird die Entfernung zwischen Potsdam und Horta auf den Azoren neu bestimmen, während das amerikanische Institut die Entfernung von Horta nach Washington feststellen wird. Die beidseitigen Arbeiten sollen im Laufe des Frühjahrs beginnen.

**Denkmal für Elias Holl in Augsburg.** Die Stadt Augsburg errichtet ihrem berühmten Stadtbaumeister Elias Holl (1573 bis 1646) ein Denkmal. Auf den vom Magistrat ausgeschriebenen Wettbewerb sind 81 Entwürfe eingelaufen. Das Preisgericht hat aber keiner der Arbeiten den Ausführungspreis zuerkannt, sondern der Stadtverwaltung empfohlen, die mit drei gleichen II. Preisen bedachten Künstler zu einem engern Wettbewerb einzuladen.

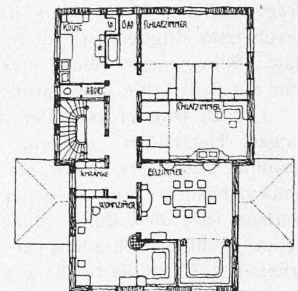
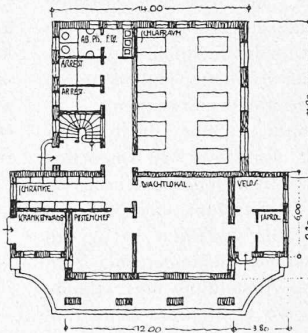
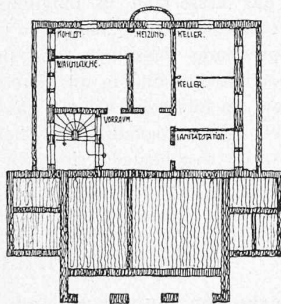
**Eine internationale Ausstellung für Marine und Marinehygiene** verbunden mit einer italienischen Kolonialabteilung findet vom März bis November d. J. in Genua statt. Auch der Wasser-

## Wettbewerb Polizeiposten Wielandplatz, Basel.

III. Preis, Entwurf Nr. 32. — Arch. *A. b. Gysler* aus Basel in D. esden.



Ansicht von Südwest. — Grundrisse 1: 500.



flugsport soll auf der Ausstellung vertreten sein und für den Monat Mai ist ein Wettflug von Genua nach Tripolis und Benghasi und zurück geplant.

**Kunstgewerbe-Museum Zürich.** Die auf den 23. u. 24. Januar angesagten Vorträge von Architekt *H. P. Berlage* aus Amsterdam über „Tektonik und das handwerkliche Schaffen“ mussten krankheitshalber verschoben werden.

**Im Deutsch-österreichisch-ungarisch-schweizerischen Binnen-Schiffahrts-Verband** ist nun auch *Holland* durch die „Niederländische Vereinigung für ökonomische Geographie“ vertreten.

## Nekrologie.

† **Alfred Lichtwark.** Am 14. Januar ist zu Hamburg der als hervorragender Museumsleiter und Direktor der Hamburger Kunsthalle in hohem Ansehen stehende Professor Dr. Alfred Lichtwark im Alter von 61 Jahren gestorben.

Lichtwark wurde am 14. November 1852 in Hamburg geboren. Er studierte in Leipzig und Berlin. Am letztern Ort liess er sich nieder. Sein Arbeitsgebiet war die Geschichte der Ornamentik. (Er publizierte 1888 darüber ein Werk: „Der Ornamentstich der deutschen Frührenaissance“.) Daneben war er kunstkritisch tätig. Im Jahre 1886 wurde er als Leiter der Kunsthalle nach Hamburg berufen. Er hat seither als solcher gewirkt und dank der Freiheit, die ihm besonders bei Ankäufen eingeräumt wurde, dieses Institut zu der hervorragenden Musteranstalt ausgebildet, als die es heute allgemein anerkannt ist.

Die Hamburger Kunsthalle ist Lichtwarks grösste Tat — sagt ein Nachruf in den „Basler Nachrichten“ — aber nicht seine einzige. Es sei hier nur an einige seiner bekanntesten ästhetischen Schriften erinnert: „Makartbouquet und Blumenstrauss“ (1984), „Vom Arbeits-