

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 13

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

Vorarbeiter verwendet werden, welche Erfahrung in dieser Bauweise besitzen.

Art. 18. Die Verwendung von Konstruktionsteilen aus Eisenbeton, welche fertig auf die Baustelle gebracht werden, ist nur zulässig, wenn diese Teile ein Alter von 20 Tagen erreicht haben.

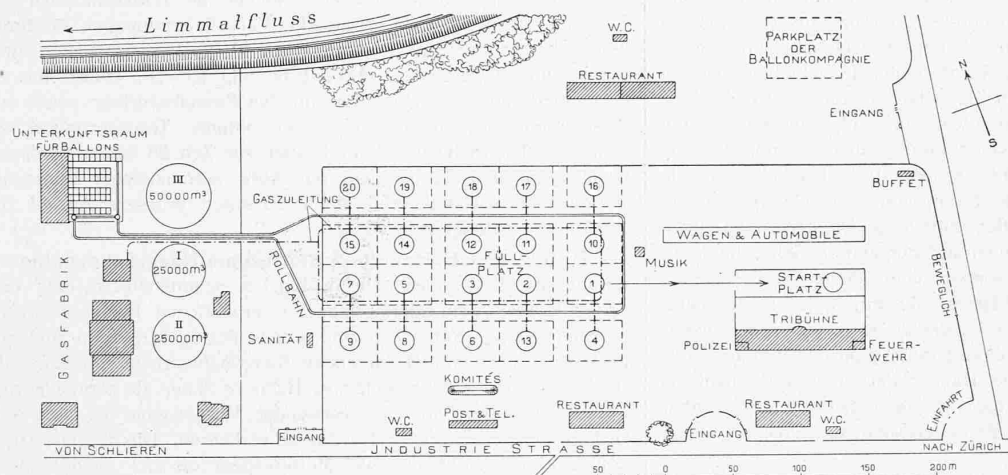
Eine Belastung darf vor 45-tägiger Erhärtungszeit nicht stattfinden.

Kapitel 5. Kontrolle und Uebernahme der Bauten.

Art. 19. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit einer nachträglichen Kontrolle des verwendeten Armierungseisens, ist dringend notwendig, während des Baues die plangemässe Anordnung und die Querschnitte der Armierungen durch den Bauführer kontrollieren zu lassen.

Das Mischen des Beton soll derart stattfinden, dass das Mischungsverhältnis jederzeit kontrolliert werden kann.

Bandes.) Infolge dieser günstigen Geländeverhältnisse war es möglich, jedem der zwanzig grossen Ballons einen Platz von 30×40 m zuzuweisen und dazwischen erst noch geräumige Verkehrswege offen zu halten. Als Unterkunftsraum für die 70 Ballon-Körbe konnte der grosse Regenerierraum am neuen Reinigerhaus des Gaswerkes¹⁾ hergerichtet und durch eine Ringbahn von 600 mm Spurweite in zweckmässiger Weise mit dem Füllplatz verbunden werden. Die Gaszuführung erfolgt unter Behälterdruck aus dem Reglerhaus durch eine zunächst 700 mm weite gusseiserne Muffen-Rohrleitung zwischen Gasbehälter I und III hindurch und eine Ringleitung von 600 und 500 mm Weite, in die an den einzelnen Füllstellen Kreuzstücke eingebaut sind; von diesen aus führen 200 mm Leitungen zu den Absperrschiebern, an die dann die Füllschläuche der Ballons angeschlossen werden. Alle diese Gasleitungen sind verstrickt und mit Bleiwohle verstemmt; sie sind in Gräben verlegt



Lageplan der Installationen
zum
Gordon-Bennett-Wettfliegen
in Schlieren bei Zürich.

Masstab 1 : 5000.

LEGENDE:

Nationalität und Reihenfolge

des Aufstieges

- Nr. 1, 10, 16 Italien,
2, 11, 17 Belgien,
3, 12, 18 Frankreich,
4, 13 Spanien,
5, 14, 19 Deutschland,
6 Amerika,
7, 15, 20 Schweiz,
8 England,
9 Oesterreich.

Art. 20. Die mit der Aufsicht über Bauten in armiertem Beton beauftragten Techniker haben über jedes Bauwerk ein Protokoll zu führen, welches enthalten soll: Alle Daten, welche auf den Arbeitsvorgang Bezug haben; Angaben über Temperatur und Witterung; Herkunft und Mischungsverhältnisse der Materialien; Konsistenz des Beton; Skizzen der Verschalungen; ein Verzeichnis nebst Datum der angefertigten Probekörper; Beobachtungen bei der Ausschalung; Beschreibung allfälliger entdeckter Mängel.

Art. 21. Das Aufbringen der Nutzlast und Belastungsproben dürfen nicht vor 45-tägiger Erhärtung des Beton stattfinden.

Die aufgebrachte Last bei Belastungsproben darf bei Konstruktionsteilen die zur Dimensionierung eingeführte Nutzlast nur bis 50% überschreiten; es ist auf eine möglichst genaue Ermittlung der Einsenkungen in den einzelnen Phasen der Probe Gewicht zu legen.

Eisenbetonteile, welche fertig auf die Baustelle gebracht werden, sind Belastungsproben bis zum Bruch zu unterwerfen im Verhältnis von 1 auf 100 Stücke.

Bei Belastungsproben bis zum Bruch muss die Summe von Eigengewicht, ständiger Belastung und aufgebrachter Last mindestens das dreifache der Summe von Eigengewicht, ständiger Belastung und vorgeschriebener Nutzlast erreichen.

Kapitel 6. Ausnahmen.

Art. 22. Abweichungen von diesen Vorschriften müssen durch eingehende Versuche und durch das Urteil kompetenter Fachleute begründet sein.

Miscellanea.

Gordon Bennett-Wettfliegen 1909. Für die in den Tagen vom 1. bis 3. Oktober d. J. in Schlieren bei Zürich abzuhaltenden internationalen Ballonwettfahrten sind die Vorbereitungen in vollem Gange. Da in drei Gruppen insgesamt 70 Ballons aufsteigen werden, musste der Schweizer Aero-Klub umfassende technische Einrichtungen treffen, die an Hand obenstehenden Lageplans hier kurz beschrieben werden sollen. Der Festplatz liegt östlich des Areals der städtischen Gasfabrik zwischen Industriestrasse und Limmat; er hat eine Breite von rund 300 m bei über 500 m Länge und ist vollständig eben (vergl. auch Abbildung 9 auf S. 131 dieses

und eingedeckt, sodass nur die Schieberhandräder und Anschlussmündungen über den ebenen Boden emporragen. Die Gaszuführung ist auf eine stündliche Normalleistung von 20 000 m³ berechnet, wird aber gelegentlich wohl erheblich stärker beansprucht werden. Der Lageplan zeigt im Weiteren den eigentlichen Startplatz vor der Zuschauertribüne, wohin die gefüllten Ballons gebracht werden und von wo aus die Aufstiege erfolgen. An technischen Einrichtungen sind noch hervorzuheben, die drei grossen Restaurationen in deren Küchen 15 der grössten Gasherde Aufstellung fanden und die wie die W. C. an die Wasserversorgung angeschlossen sind. Ausserhalb des innern Einfangs befindet sich der Parkplatz der Ballonkompagnie, deren Mannschaften die notwendigen Dienste beim Füllen zu leisten haben.

Ueber die Wettfliegen selbst ist folgendes zu sagen: Es findet statt: A. die Zielfahrt, Freitag, 1. Oktober von 11 Uhr Vormittags an. Es starten in Zwischenräumen von je 3 bis 5 Minuten 27 Ballons von 380 m³ bis 1660 m³ Inhalt, darunter 8 schweizerische. Für diese Zielfahrt sind in der Umgebung von Zürich, in Entfernungen von 18 bis 48 km Luftlinie 15 verschiedene Zielpunkte bestimmt, die auf dem Blatt Zürich der Dufourkarte 1 : 100 000 eingezeichnet sind und auf dem Felde durch grosse weisse Kreuze aus Leinwand markiert werden. Vor dem Aufstieg erhalten die Ballonführer eine Orientierung über die allgemeine Wetterlage²⁾, auf Grund deren sich jeder nach Gutfinden für einen der 15 Zielpunkte zu entscheiden hat. Durch diese Art der Veranstaltung verspricht die Zielfahrt zu einem besonders reizvollen Wettkampf zu werden. B. Weiffahrt, Freitag, 1. Oktober, Nachmittags von 3 Uhr an. Es werden hier in drei Klassen 23 Ballons (davon ein schweizerischer) von 1200 bis 2300 m³ Inhalt starten und zwar je klassenweise. Sieger wird, wer ohne Zwischenlandung die grösste Strecke zurücklegen kann. — Samstag, 2. Oktober findet Vormittags die Montage, Füllung und der Aufstieg eines Parseval-Luftschiffes statt. Ferner

¹⁾ Lageplan des Zürcher Gaswerks in Schlieren, Abb. 2, S. 132 lfd. Bd.

²⁾ Sämtliche Drahtberichte der Observatorien München, Hamburg, Paris, Rom, Wien und St. Petersburg, soweit sie sich auf die Wetterlage beziehen, gehen während der Gordon Bennett-Veranstaltungen direkt nach Schlieren, wohin die Schweizerische Meteorologische Zentralanstalt ihr Wetterbureau, unmittelbar neben den Startplatz, verlegt. Die Nachrichten werden dort dechiffriert, in besondere Karten eingetragen und gelangen so jeweils um 10 Uhr vormittags zur Ausgabe.

sollen verschiedene Belustigungen in Vorbereitung sein, so die Fallschirmlandung einer Luftscherin von einem Freiballon aus u. a. m. — *C. Gordon Bennett-Wettfahrt*, Sonntag, den 3. Oktober, Mittags 3 Uhr. Es starten einzeln und in der im Lageplan angegebenen Reihenfolge die 20 Ballons von 2200 m³ Gasinhalt zur Wettfahrt, in der letztes Jahr der Ballon „Helvetia“ Sieger war¹⁾.

Mustergültig wie die Einrichtungen des Gaswerks in Schlieren sind auch die Installationen für dieses grösste sportliche Ereignis auf dem Gebiete der Luftscherfahrt mittels Freiballons. In dieser Beziehung dürfte die Veranstaltung alle bisherigen übertreffen.

Das neue Hoftheater in Kassel ist am 26. August d. J. feierlich eröffnet worden. Der lebhaft gegliederte Neubau fügt sich dem Bilde des Friedrichsplatzes, dessen Abschluss er geworden ist, in ganz vorzüglicher Weise ein. An der rechten Längsseite birgt die doppelte Reihe schöner alter Bäume eine vielgestaltige Menge von Privathäusern dem Blick. Links beginnt die Linie mit dem kurfürstlichen Palais, dem sich das rote Palais und das Museum anschliessen, und die mit den vornehmen klassizistischen Formen der Kriegsschule und der katholischen Kirche endet. In einfachem, schlichtem Barock, das warme Rot der Ziegeldächer von der Kriegsschule und der Kirche in seinen Dächern weiterführend, schliesst sich nun das Hoftheater an, so selbstverständlich und überzeugend, als habe es von jeher so gestanden. Ein schöner Barockgiebel krönt die freundlich und gut gegliederte Front, von zwei plastischen Gestalten mit breiter, wirkungsvoller Silhouette, Dichten und Denken auf der einen, Singen und Sagen auf der andern Seite, flankiert. Darüber erhebt sich mit der ansteigenden Fläche einer Pyramide die Bedachung des Zuschauerhauses, die ihrerseits in der Fernwirkung wieder überragt wird durch die die gleichen Linien wiederholende, abgestumpfte und von einer Laterne gekrönte Pyramide des Daches vom Bühnenhause. Die Dächer der an das Bühnenhaus sich anschliessenden Nebengebäude, die über Baumwipfeln sichtbar werden, schaffen diesem letzten, dominierenden Abschluss die nötige Basis.

Die übersichtliche Klarheit der Anordnung, die dem Aussenbau sein Gepräge gibt, waltet auch im Innern. Nachdem eine Aufahrt den Besucher empfangen, tritt er in die niedere Vorhalle und von ihr durch die schon hier nach den Rängen sich scheidenden Türen in die Haupthalle ein. Diese Haupthalle, in der die Treppen zur Kaiserloge und den Logen des ersten Ranges führen und auf die sich die Umgänge des ersten Ranges und das Foyer öffnen, wirkt vor allem durch ihre guten Raumverhältnisse, dabei jeden unmotivierten Prunk vermeidend. Auch im Innern des Hauses herrscht ein in modernem Geiste behandelter und vereinfachter Barock, in den sich hie und da Louis XVI.-Motive mischen. Das Foyer will nichts anderes sein, als eine Wandelhalle; es ist ganz in Weiss mit wenigem Gold gehalten, und nur das rote Leder der Sofas bringt wärmere Töne hinein. Der Zuschauerraum selbst, der, in Parkett und drei Ränge gegliedert, 1420 Personen fasst, ist auf den wohlthuend ruhigen Akkord von Grün und Weiss gestimmt, und nur das Gold der Kaiserloge und der Proszeniumslogen sorgt für die festliche Wirkung des Raumes. Der in seiner äussern und innern Gestaltung überaus anziehende, in seiner technischen Anlage schlechthin mustergültige Bau ist das Werk des Kasseler Architekten *A. Karst*. Die Bauzeit betrug etwas über zwei Jahre und die Kosten belaufen sich ohne die Dekorationen auf rund vier Millionen Fr.

R. Abt's automatische Ausweichung für Seilbahnen. In diesem Sommer wurden es 30 Jahre seit der Inbetriebsetzung der *Seilbahn am Giessbach* (Berner Oberland). Die Schweizer Bauzeitung bezw. damals noch „Die Eisenbahn“ hatte kurz nach der Betriebseröffnung eine ausführliche Beschreibung dieser gelungenen, für ähnliche Anlagen der Schweiz und des Auslandes vorbildlich gewordenen Bahn gebracht.²⁾ Was die Seilbahn am Giessbach besonders interessant machte, war ihre originelle Ausweichvorrichtung, erfunden und konstruiert vom damaligen Konstrukteur der Maschinenfabrik Aarau, Ingenieur *Roman Abt*. Die neue Anordnung erlaubte ein selbsttätiges, unfehlbar sicheres Kreuzen der auf- und niedersteigenden Züge auf der, bis auf ein kurzes Mittelstück, *einspurig* angelegten Bahn, sowie Anlage der Endstationen mit der Hälfte ihrer bisherigen Breite, wodurch eine Ersparnis von rund 40% der Bahnerstellungskosten erzielt wurde. Die sinnreiche

Lösung besteht in einer speziellen Anordnung der Spurkränze der Wagenräder und einer entsprechenden Oberbauanlage.

Für diese Erstaussführung am Giessbach hatte Abt die Spurkränze des einen Wagens wie allgemein üblich *innerhalb*, jene des andern dagegen *ausserhalb* des Geleises angeordnet. Damit war erreicht, dass bei Gabelung des Schienenstranges der eine Wagen nach der einen, der andere Wagen an der gleichen Stelle aber ebenso sicher nach der entgegengesetzten Seite abgelenkt wird. Für alle nachfolgenden Ausführungen vereinigte Abt den innern und äussern Spurkranz an den Rädern der einen Wagen-seite, während jene der andern Seite ganz ohne Spurkranz blieben. In der Ausweiche führt die äussere Schiene den ihr zugeteilten Wagen, während die innern Schienen für den Seildurchgang, sowie für die Spurkränze getrennt werden. Diese Anordnung ist die allgemein übliche geworden.

Im Laufe der Jahre haben manche der Konstruktionen der Seilbahn am Giessbach erfreuliche Vervollkommnungen erfahren, keine aber erreichte auch nur annähernd die Bedeutung der automatischen Ausweichung. Abt's Erfindung (D.R.P. 17662) hat es ermöglicht, an so vielen Orten für den Fremdenverkehr sowie zur Ausbeutung von Rohprodukten ein billiges Transportmittel zu schaffen. Die Schweiz allein besitzt zur Zeit 25 Seilbahnanlagen (zusammen rund 22 km lang) mit Abt's automatischer Kreuzung, während im Auslande eine noch erheblich grössere Anzahl zur Ausführung gelangt ist.

Die elektrische Hauptbahn Rotterdam-Haag-Scheveningen, welche am 1. Oktober 1908 in Betrieb gekommen ist, soll den namentlich in den Sommermonaten erheblichen Personenverkehr zwischen Haag, Rotterdam und Scheveningen vermitteln und zur Entlastung der parallel laufenden Dampfbahnstrecke dienen. Die rund 33 km lange doppelgeleisige Bahn ist daher als normalspurige Ueberlandbahn gebaut und verwendet Motorwagenzüge, die mit Geschwindigkeiten bis zu 100 km/std verkehren. Die normale Zugs-komposition besteht aus zwei Motorwagen, die sich an der Spitze und am Ende des Zuges befinden und zwischen die zwei Anhängerwagen eingeschoben werden. Zum Betriebe der Bahn dient Einphasenstrom von 25 Perioden und 10000 Volt Fahrdrachtspannung, welcher denkwürdiger Weise als Drehstrom von 5000 Volt Klemmenspannung erzeugt und mittels Scott'scher Transformation in Zweiphasenstrom umgewandelt wird; die zwei Phasen des so gebildeten Zweiphasenstroms werden dann einzeln elektrisch getrennten Sektionen der Fahrdrachanlage zugeführt. Die Erzeugung von Drehstrom und die Transformation desselben in Zweiphasenstrom ergab sich, weil ursprünglich die Bahnanlage für Betrieb mittels Gleichstrom geplant und für die Energieverteilung mittels Drehstrom-Gleichstrom-Unterstationen das zentrale Kraftwerk teilweise bereits in Auftrag gegeben worden war.

Die gesamte Anlage ist von den Siemens-Schuckertwerken erstellt worden, welche für die Ausrüstung der Leitungsanlage und der Motorwagen ihre normalen Konstruktionen verwendeten, die unsern Lesern von der Beschreibung der Bahnanlage Seebach-Wettingen her bekannt sind (Bd. LI S. 185).

Gotthardbahn. Wie alljährlich haben auch heuer die Ingenieure und Beamten der Gotthardbahn aus der Bauperiode (1872 bis 1882) am 18. d. M. in Stuttgart ihre Jahresversammlung abgehalten. Ihre Zahl ist heute nahezu auf ein Drittel zusammengeschmolzen! Direktor *H. Dietler* begrüsst die Versammlung bei Tisch mit einer Ansprache, in der er hervorhob, wie man nach Eröffnung der Gotthardbahn allgemein das Gefühl gehabt habe, der „Bau“ habe seine Pflicht getan, und sich fragte, wird sie auch der „Betrieb“ erfüllen? In der Betriebsperiode seien nun in 25 Jahren noch rund 71 Mill. Fr. auf den Ausbau und die Verbesserung der 273 km langen Bahn verwendet worden, und was damit geleistet worden, gestatte anzunehmen, dass die öffentliche Meinung wohl auch dem „Betrieb“ das Zeugnis nicht versagen werde, seine Pflicht ebenfalls getan zu haben.

Heute bleibt nur noch die Abfindung der Aktionäre der Gesellschaft zu ordnen, welche letztere ebenfalls ihre Pflicht getan haben und ohne deren Mitwirkung das grosse Werk, das soviel zur Hebung des Verkehrs und des öffentlichen Wohlstandes beigetragen habe, nicht möglich gewesen wäre. Ohne harte Kämpfe sei es bei der Gotthardbahn nie abgegangen. Man müsste aber in die Schweizer Behörden, in deren Händen die Entscheidung ruhe, das Vertrauen

¹⁾ Schilderung der Fahrt, mit Barogramm, in Bd. LII, S. 309.

²⁾ „Die Eisenbahn“ 1879. Band XI, S. 97 ff. mit vielen Zeichnungen.

setzen, dass auch diese Angelegenheit eine des grossen Unternehmens und seiner Geschichte würdige Lösung finden werde.

Im übrigen werde bei allen, die an der Gotthardbahn tätig waren, das Bewusstsein sich erhalten, an einem grossen Kulturwerk mitgewirkt zu haben. Dieses gemeinsame Bewusstsein sei das Band, das alle an der Versammlung Anwesenden verbinde.

Ehrung von Professor Dr. Georg Lunge. Der 70. Geburtstag, den Professor Lunge am 15. September d. J. gefeiert hat, bot für seine zahlreichen Freunde und Verehrer Anlass zu einer Feier, an der vertreten waren: Die schweizerische Technische Hochschule, die Universität Zürich, die Schweizerische Gesellschaft für chemische Industrie, der Verein deutscher Chemiker, die technische Hochschule zu Karlsruhe, deren Ehrendoktor Prof. Lunge ist, der Verein zur Wahrung der Interessen der deutschen chemischen Industrie, die Sektion Newcastle der Society of chemical Industrie, die italienische chemische Gesellschaft, die österreichischen Schüler und Freunde des Jubilars, der Stadtrat von Zürich usw. Zahlreiche Glückwunschtelegramme aus allen Weltgegenden trafen zu dem Bankette ein, das auf der Meise eine auserlesene Schar von Trägern in der Wissenschaft berühmter Namen vereinigte. Wir schliessen uns nachträglich all den Glückwünschen für den um die Wissenschaft und besonders auch um unser Polytechnikum so hoch verdienten Gelehrten und Lehrer an.

Eine unter seinen ehemaligen Schülern und seinen Kollegen sowie bei Firmen der chemischen Industrie veranstaltete Sammlung ergab bisher Beiträge von rund 40000 Fr., die dem Jubilar zur Verfügung gestellt und von ihm zu einer „Georg Lunge-Stiftung“ bestimmt wurden, mit dem Zwecke, diplomierten Chemikern weitere wissenschaftliche Studien zu erleichtern.

Basler Stadttheater. Am 20. September 1909 hat im Basler Stadttheater die Eröffnungsvorstellung stattgefunden. Nach der Vorstellung vereinigten sich die Gäste der Theatergesellschaft, die von Nah und Fern in grosser Zahl erschienen waren, im Saale des Theaterkasinos zu einem Bankett. Besonders gefeiert wurde an diesem auch Architekt *Fritz Stehlin*, der den Wiederaufbau und die gesamte Einrichtung des ganz neu ausgestatteten Hauses geleitet hat. Mit Worten der grössten Anerkennung überreichte ihm der Präsident des Theaters zum Andenken an den Tag eine prächtige Broncestatuette von Girardon. Der Gefeierte erinnerte an den Erbauer des abgebrannten Theaters, J. J. Stehlin-Burckhardt, dem das grösste Verdienst an dem Bauwerk zukomme. Wir hoffen, demnächst unsern Lesern von der neuen Innenausstattung einige Ansichten im Bilde vorführen zu können.

Rickentunnel. Aus dem Berichte der staatswirtschaftlichen Kommission des Grossen Rates von St. Gallen, die an Ort und Stelle von dem bauleitenden Sektionsingenieur der S. B. B. Erkundigungen darüber eingeholt hat, geht hervor, dass nunmehr mit der Auswechslung der ungenügenden Kalksteingewölbe-Partien durch Wölbungen in Gotthardgranit bzw. Gneis demnächst begonnen werden soll. Für diese Arbeit seien 8 bis 9 Monate in Aussicht genommen. Die Kosten dieser Rekonstruktionsarbeiten sollen rund 400000 Fr. betragen; deren Bezahlung bildet den Gegenstand eines der Prozesse, die zwischen der à Forfait-Bauunternehmung und den S. B. B. schweben.

Asyl für arme Gemütskranke in Meilen. Zudem nach den Plänen der Architekten *Rittmeyer & Furrer* in Winterthur in Meilen zu erstellenden Bau eines Asyls für Gemütskranke, der eine Auslage von rund 300000 Fr. verursachen wird, sind die Mittel durch Sammlung im Kanton Zürich nahezu aufgebracht, sodass die Verwirklichung des Projektes in Bälde bevorsteht.

Preis ausschreiben.

Preis ausschreiben an der Turiner Weltausstellung 1911. Die Turiner Handelskammer hat einen Preis von 50000 Fr. ausgesetzt, der anlässlich der Weltausstellung in Turin derjenigen Erfindung oder Entdeckung zuerkannt werden soll, die in irgend einer Weise oder irgend welcher Hinsicht der praktischen Volkswirtschaft in ganz hervorragendem Masse zum Vorteil gereicht. Vom Wettbewerb sind Erfindungen ausgeschlossen, die vor dem Jahre 1908 bekannt geworden sind. Ein besonderes internationales Preisgericht wird sein Urteil im Laufe des Jahres 1911 abgeben. Näheres ist bei der „Schweiz, Zentralstelle für das Ausstellungswesen“ in Zürich zu erfahren.

Konkurrenzen.

Graubündner Kantonalbank in Chur (Band LIII, Seite 197, Band LIV, Seite 113 und 173). Das Preisgericht hat folgende Preise zuerkannt:

- I. Preis (3000 Fr.) ex æquo Motto: „Marengin“, Verfasser: Architekten *Schäfer & Risch* in Chur.
- I. Preis (3000 Fr.) ex æquo Motto: „Krösus“, Verfasser: *Heinrich Bräm* und *Fritz Grimm*, Architekten in Zürich.
- II. Preis (1800 Fr.) Motto: „Ernst ist das Leben, heiter die Kunst“, Verfasser: Architekten *Karl Kündig* und *Heinrich Oetiker* in Zürich V.
- III. Preis (1200 Fr.) Motto: „Postplatz“, Verfasser: Architekten *Kuder & v. Senger* in Zürich.
- IV. Preis (500 Fr.) ex æquo „Motto: „Or Grischun“, Verfasser: Architekten *Joss & Klausner* in Bern.
- IV. Preis (500 Fr.) ex æquo Motto: „Alte Post“, Verfasser: Arch. *Adolf Bräm* in Zürich.

Die sämtlichen Pläne sind vom 17. September bis zum 3. Oktober d. J. im neuen Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn in Chur öffentlich ausgestellt, an Wochentagen je von 10 bis 12 Uhr vormittags und von 2 bis 4 Uhr nachmittags, Sonntags von 9 bis 12 Uhr vormittags und von 1 bis 5 Uhr nachmittags.

Nekrologie.

† **H. C. Loizo.** Wir erhalten nachträglich Nachricht von dem Ableben unseres am 8. Juni d. J. im Alter von nur 41 Jahren verstorbenen, bei seinen Studiengenossen im besten Andenken stehenden Kollegen, Ingenieur Herkules C. Loizo. Loizo stammte aus Andros (Griechenland), wo er im Jahre 1868 geboren wurde. Nach Absolvierung des dortigen Gymnasiums besuchte er in Genf das Gymnasium und trat dann zunächst in die mechanische und hierauf in die Bauingenieurabteilung des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich ein, an der er sich im Jahre 1891 das Diplom erwarb. Zunächst wurde er hierauf bei der schweizerischen Nordostbahn als Ingenieur angestellt und arbeitete dann bei der Direktion der badischen Staatsbahn in Karlsruhe. Später wandte er sich dem Wasserbau zu und erhielt eine Anstellung bei der Wasser- und Hafen-Bauinspektion in Bremen, die er mehrere Jahre lang bekleidete, um dann in gleicher Stellung nach Hamburg berufen zu werden. Im Frühjahr 1904 wurde er zum städtischen Bauinspektor in Mannheim ernannt und verblieb bis zuletzt in dieser Stellung. Während seiner ganzen, nahezu zwanzigjährigen Berufstätigkeit hat sich der Verstorbene durch unermüdlichen Fleiss und peinliche Gewissenhaftigkeit ausgezeichnet. Aus der Reihe der durch ihn ausgeführten Bauten sei unter andern die von ihm entworfene grosse Rheinstrassenbrücke in Mannheim erwähnt. Solcher rastlosen Tätigkeit waren aber seine physischen Kräfte nicht gewachsen und Loizo sah sich gezwungen, in der Pflgeanstalt Illenau bei Achern in Baden Heilung seiner zerrütteten Nerven zu suchen, wo er am 8. Juni 1909 gestorben ist.

† **Dr. P. Müller.** Zu Neuhausen ist am 8. September d. J. der technische Direktor des Werkes Neuhausen der Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft Dr. Paul Müller an einem Herzschlag verschieden. Müller wurde am 28. April 1860 in Birmenstorf (Aargau) geboren, erwarb am Aarauer Gymnasium die Maturität und widmete sich dem Studium der Chemie zuerst am eidgenössischen Polytechnikum (1878) und dann an der Universität Zürich, an der er promovierte und einige Jahre lang als Assistent von Professor Merz arbeitete. Im Jahre 1887 trat er in die Dienste der Schweizerischen Metallurgischen Gesellschaft, aus der die Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft Neuhausen hervorging. Seit 1895 war ihm die Betriebsleitung des Werkes Neuhausen übertragen; auch wirkte er bei der Neueinrichtung der Filialwerke Rheinfelden, Lend und Chippis mit. Seit einigen Jahren hatte ihn ein schleichendes Leiden genötigt, sich aus den geselligen Kreisen, in denen er ein stets gern gesehener Gast war, allmählich ganz zurückzuziehen.

Literatur.

Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben von *Otto Lueger*. Mit zahlreichen Abbildungen. Zweite vollständig neu bearbeitete Auflage. Siebenter Band: Papierfärberei bis Schwefelsäure.