Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 14

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

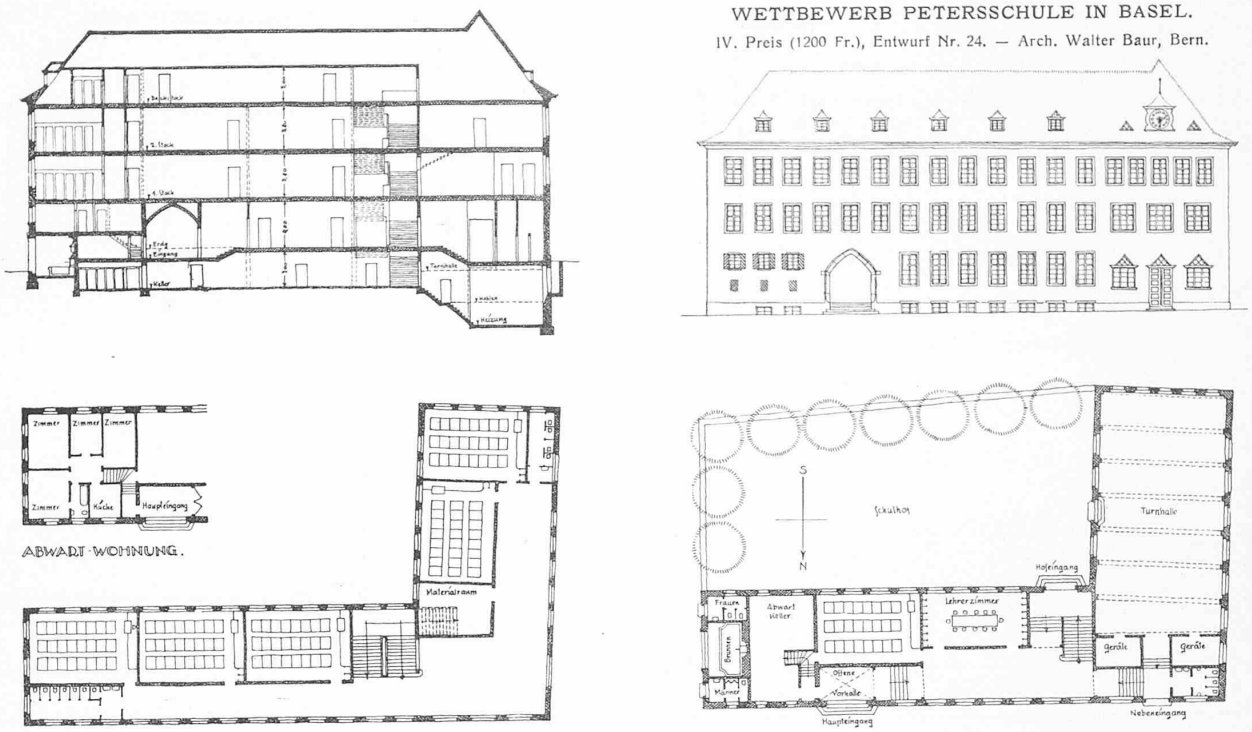
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

WETTBEWERB PETERSSCHULE IN BASEL.

IV. Preis (1200 Fr.), Entwurf Nr. 24. — Arch. Walter Baur, Bern.



Längsschnitte, Grundrisse und Nordfront. — Masstab 1 : 600.

Die verschiedenen Typen elektrischer Lokomotiven der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Die Oesterreichischen Bundesbahnen haben derzeit, wie bekannt, die Arlbergbahn und die Salzkammergutbahn elektrifiziert und haben Strecken in Tirol und in Vorarlberg in Angriff genommen. Für diese Linien haben sie an Lokomotiven sechs Typen beschafft, deren Hauptdaten in untenstehender Tabelle zusammengestellt sind. Die Lokomotive Reihe 1100, eine Schnellzuglokomotive, tut zurzeit nur auf der Arlberglinie Dienst, wo sie die schweren internationalen Schnellzüge Wien-Paris befördert. Ihre normale Förderleistung beträgt 320 t auf 31,4 ‰ mit 45 km/h. Die Lokomotiven der Reihe 1080 sind Güterzuglokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen, die 1000 t auf einer Steigung von 31,4 ‰ mit 15 km/h Geschwindigkeit bewältigen können und den gesamten Güterzugdienst auf den bisher elektrifizierten Linien besorgen; sie haben allerdings die unangenehme Eigenschaft, dass sie den Oberbau stark angreifen, weil sie wegen kurzen Radstandes bei Schnellfahrten unruhig laufen.

Die Lokomotive der Reihe 1029, mit drei gekuppelten und zwei Laufachsen, versieht Personendienst auf allen genannten Strecken, auf der Salzkammergutbahn auch Schnellzugdienst. Die Reihe 1075, Typ 1 D 1, hat vier Motoren, die auf je eine Achse wirken, und zwei Laufachsen; sie wird probeweise jetzt auf der Arlbergstrecke im Schnellzugdienst verwendet. Bei der Reihe 1005 handelt es sich um eine von der Pressburger Bahn ausgeliehene Lokomotive mit zwei gekuppelten Achsen, von der zwei Stück derzeit in Attnang Verschiebedienst versehen. Die Lokomotive Serie 1060 ist eine Lokomotive der Mittenwaldbahn. v. L.

Elektrische Lokomotiven der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Reihe	Typ	Radstand Fest mm	Radstand Total mm	Triebrad-Durchm. mm	Höchstgeschwindigkeit km/h	Dienstgewicht t	Anzahl Motoren	Leistung max. PS	Leistung während 1 Stunde PS	Erbauer Masch.-Teil	Erbauer Elektr. Teil
1100	1C + C1	3870	17700	1350	65	115	4	3000	2400	Staatsbahn-Gesell.	Oesterr. Brown Boveri
1080	E	4750	7750	1310	50	72,5	2	2000	1500	Krauss Linz	Siemens Schuckert
1029	1 C 1	5670	9600	1035	70	65	2	1800	1300	Staatsbahn-Gesell.	A. E. G. Union
1075	1 D 1	3300	11000	1350	90	86	4	1600	1100	Krauss Linz	Siemens Schuckert
1005	1 B 1	4000	5900	1035	75	53	1	6500	5000	Staatsbahn-Gesell.	A. E. G. Union
1060	1 C 1	4000	6000	1350	60	70	1	6500	6000	Floridsdorf	Siemens Schuckert

Korrespondenz.

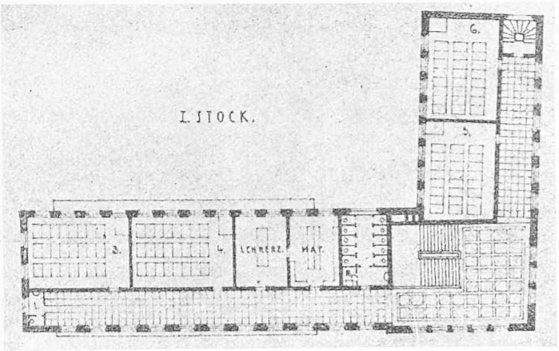
Zu der auf Seite 9 dieses Bandes erschienenen kurzen Beschreibung über

Selbstregulierende Kleinturbinen, Bauart Crozet-Fourneyron

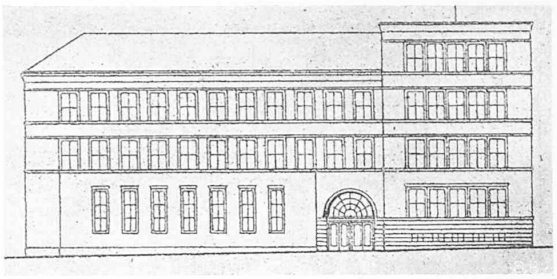
ist uns folgende Zuschrift zugegangen, die wir übungsgemäss gleichzeitig mit der darauf bezüglichen Erwiderung veröffentlichen:

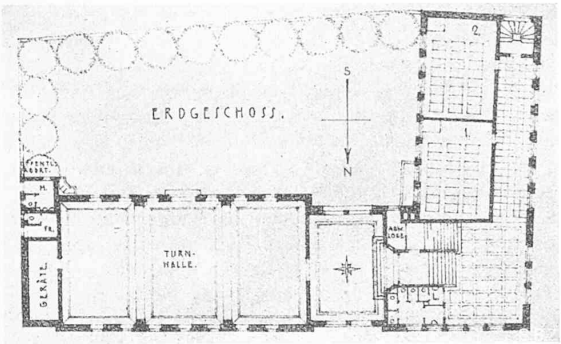
In Nr. 1 der „S. B. Z." vom 1. Januar 1927 geben Sie eine Beschreibung mit Abbildungen der sich selbst regulierenden Turbine Crozet-Fourneyron. Sie bemerken dazu, dass dies der gegebene Antriebsmotor sei für entlegene Gegenden, die keinen Anschluss haben an ein Elektrizitätswerk.

Ich fasse das so auf, dass Sie sagen wollen, diese Turbine eigne sich besonders für den Betrieb von kleinen Elektrizitätswerken, und ich erlaube mir, darauf hinzuweisen, dass, wenn eine automatische Regulierung überhaupt in Frage kommt, nur eine vollendete Präzisionsregulierung wirklich gute Resultate ergibt; alle andern Einrichtungen befriedigen nicht. Die Regulierung Crozet-Fourneyron ist nun aber keine solche Präzisionsregulierung; trotz der schraubenförmigen Bewegung oder Verschiebung treten wesentliche Reibungen auf und dazu noch hydraulische Reaktionen, die bei jeder Belastung verschieden sind, ferner muss der Zentrifugalregler grosse Massen verschieben, während man in der Praxis gefunden hat, dass Regulierungen mit kleinen Massenbewegungen bessere Resultate ergeben. Der Ungleichförmigkeitsgrad der Crozet-Fourneyron-Regulierung wird sehr gross sein, während heute überall kleine Ungleichförmigkeit oder Isodromregulierung verlangt wird.



WETTBEWERB PETERSSCHULE IN BASEL.
V. Preis (1000 Fr.), Entwurf Nr. 40. — Arch. Othmar Jauch, Basel.





Die Crozet-Fourneyron-Regulierung wird sogar in den einfachsten Fällen nichts weniger als eine Präzisionsregulierung sein, sind aber die Verhältnisse schwieriger, z. B. bei langen Rohrleitungen, so wird diese Bauart überhaupt unbrauchbar sein. Die Turbine eignet sich deshalb nur, um mich klar auszudrücken, für solche Fälle, wo eine einigermassen genaue Regulierung nicht verlangt wird.

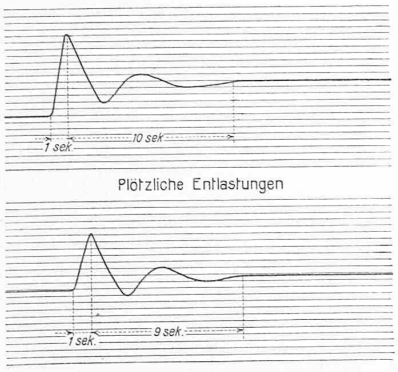
Für Kraftanlagen mit Wasserspeicherung, und überhaupt da, wo es auf einen hohen Wirkungsgrad bei veränderlicher Belastung ankommt, ist diese Turbine auch nicht geeignet, weil deren Wirkungsgrad nur bei einer gewissen Belastung gut ist und aufwärts wie abwärts davon rasch abfällt.

Zollikon, den 15. Februar 1927. R. Weber.

*

Die Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey schreiben uns dazu folgendes:

Es ist nicht zu erkennen, weshalb bei Bedürfnis einer automatischen Regulierung in allen Fällen nur eine vollendete Präzisionsregulierung in Betracht kommen sollte. Das Bedürfnis der automatischen Regulierung für eine Turbine, die nicht mit einem andern regulierten Motor zusammenarbeitet, ist fast restlos vorhanden. Es wird dadurch viel Zeit und Aergernis erspart. Bei stark schwankender Belastung, z. B. bei Sägereien, wird ferner viel Wasser gespart, auch wenn nur ein kleiner Wasserspeicher vorhanden ist.



Tachogramm der Crozet-Fourneyron-Turbine.

Es ist allerdings richtig, dass die Ungleichförmigkeit des direkten Regulators der Crozet-Fourneyron-Turbine bedeutend höher ist, als der eines Oeldruckregulators. Er beträgt etwa 6%. Dieser Drehzahlunterschied spielt aber in vielen Fällen keine Rolle, z. B. beim Antrieb von Sägereien, Transmissionen und Gleichstrom-Dynamos mit Spannungsregler usw. Auch dürfte sich diese Turbine in vielen Fällen zum Antrieb von kleinen Drehstromgeneratoren eignen, insofern ein Spannungsregler vorgesehen ist. Dank der schraubenförmigen Bewegung bei der axialen Verschiebung des Laufrades ist die Regulierung sehr empfindlich, umsomehr als die Verstellkraft des Regulators eine sehr grosse ist. Die untenstehenden Regulier-Diagramme sind an einer derartigen Turbine aufgenommen worden.

Was den Wirkungsgrad der Turbine anbetrifft, möchten wir bemerken, dass der Leitapparat mit Fink'schen Drehschaufeln ausgerüstet wird, sobald der Wirkungsgrad bei Teilbelastung eine wesentliche Rolle spielt. Die Oeffnung des Leitapparates wird dann dem Wasserzufluss gemäss, sei es von Hand oder mittels Schwimmer eingestellt.

Wenn man bedenkt, dass dieser Regulator im Gegensatz zum Oeldruckregulator keine zusätzliche Arbeit verzehrt, so wird der Wirkungsgrad der Turbine Crozet-Fourneyron dem der gewöhnlichen Turbine kaum nachstehen. Es ist zudem nicht ausser acht zu lassen, dass er ausserordentlich einfach ist und infolge Wegfalls von Oelpumpe, Riemenantrieb, Gestänge usw. sozusagen keiner Wartung bedarf. Selbstverständlich muss von Fall zu Fall geprüft werden, welche Regulierung am rationellsten ist.

Vevey, den 2. März 1927.

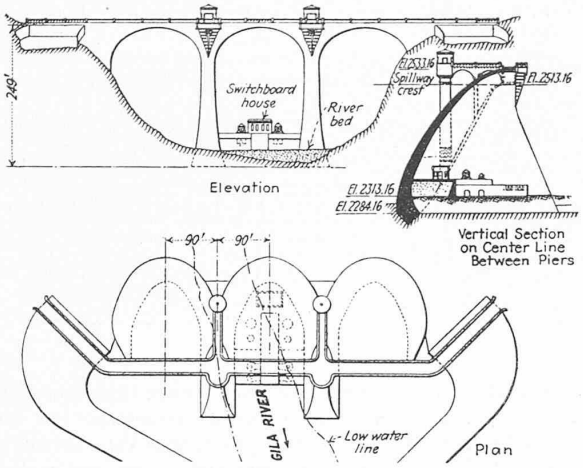
Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S. A.
R. Hofmann.

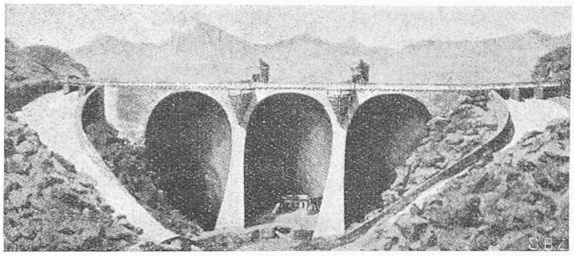
Mitteilungen.

Bewegliche Treppenzugänge der Londoner Untergrundbahnen. Die Bewältigung des starken Verkehrsandranges in neuzeitlichen Stationsanlagen von Untergrundbahnen erfährt durch die beweglichen Treppen eine wesentliche Erleichterung. Gegenüber den vielfach vorhandenen Vertikal-Aufzügen besitzen diese Anlagen mit ebenfalls ununterbrochenem Förderbetrieb den Vorteil, dass die Fahrgäste nicht in einem verhältnismässig kleinen Raum eingeschlossen sind. In der Minute bewegen sich 70 Stufen vor dem Auftritt vorbei, von denen jede zwei Fahrgäste aufnimmt, was einer Förderzahl von 8400 Fahrgästen in der Stunde entspricht. Die Erfahrung hat nun aber gezeigt, dass eine Anzahl Fahrgäste während der Fahrt die rollende Treppe hinaufsteigen, wodurch die Leistungsfähigkeit nicht unwesentlich erhöht wird. Alle neuen Untergrundbahn-Stationen der Londoner Untergrundbahnen sollen mit solchen „escalators" ausgerüstet werden; ausserdem sollen soweit möglich in den bestehenden Anlagen die vorhandenen Vertikalaufzüge durch derartige Treppen ersetzt werden. Die Hauptschwierigkeit für den Umbau der alten Stationen besteht in der für diese Treppen erforderlichen horizontalen Baulänge, ein Umstand, der dem Vertikalaufzug auch bezüglich der Wirtschaftlichkeit zugute kommt. Trotz der etwas höhern Baukosten erhält die bewegliche Treppe ihre wirtschaftliche Rechtfertigung hauptsächlich durch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Stationsanlage.

In der Nummer vom 14. Januar 1927 gibt „Engineering" eine übersichtliche Darstellung einer beweglichen Treppenanlage. Am Treppeneingang sind die Fahrkartenhäuschen mit den Fahrkartenautomaten angeordnet. Ein einzelner Schalter kann im Betrieb etwa 1000 Personen in der Stunde (Inhaber von Abonnements nicht eingerechnet) abfertigen. Das Treppengehäuse besteht aus Beton, der Einstieg in die rollenden Treppen erfolgt in Richtung des Treppen-

„COOLIDGE-DAM" AM GILA RIVER IN ARIZONA.





Nach „Eng.-News Record", Vol. 96, Nr. 21 (1926).

laufes, nicht wie bisher vielfach üblich von der Seite her; die Bewegungsrichtung kann jederzeit umgekehrt werden. Jede Treppenstufe ist auf vier Rollen gelagert, wovon die zwei vordern aus Fiber, die zwei hintern, am Ende des Auftrittes, aus Gusseisen bestehen und mit der gliederförmigen Antriebkette verbunden sind. Die einzelnen Stufen können also um die durch die hintern Rollen gehende, mit der Antriebkette verbundene Welle frei drehen. Damit bei der Bewegung keine Behinderung oder Verklemmung zwischen den Rollen stattfindet, ist die Spurweite der vordern Rollenbahn kleiner als diejenige der hintern. Der zum Antrieb dienende Gleichstrommotor befindet sich am Treppenende unter den Fahrkartenschaltern. Jy.

Neues Verfahren zur Bauaustrocknung. Das „Z. d. B." (Nr. 11 vom 16. März 1927) bringt eine interessante Notiz über eine von der Firma Alb. Wagner in Mannheim konstruierte, fahrbare Heissluftmaschine (Koksfeuerung mit Ventilator), die ausserhalb des Baues aufgestellt wird und Heissluft (regulierbar von 20 bis 100°) durch Röhren in den Neubau einpresst, dessen Oeffnungen gegen Aussen fest verschlossen sein müssen. Durch dieses Verfahren kann die Wärme dem Austrocknungszustand des Mörtels genau angepasst werden, sodass der Putz keine Risse bekommt, auch die Feuergefahr und Gefahr der Kohlenoxydvergiftung, die den üblichen Kokskörben anhaftet, fällt vollkommen weg. Die kürzlich bei zahlreichen Siedelungsbauten in Stuttgart gemachten Erfahrungen zeigen, dass es möglich ist, jeden Bau in drei bis vier Tagen trocken zu heizen, wobei man pro viergeschossiges Doppelwohnhaus eine Heizmaschine, Tag und Nacht in Betrieb, rechnen muss. — Bestätigen sich diese Angaben, so wäre mit dieser Erfindung ein ausserordentlich wichtiger Schritt zur Industrialisierung im Baugewerbe getan. Die Ersparnis an Bauzinsen, die sich aus dieser Beschleunigung des Bauvorgangs ergibt, ist beträchtlich; ausserdem hat man einen Faktor in die Hand bekommen, für den man bisher stark vom Wetter, also vom Zufall abhängig war. P. M.

Spundwände aus Spritzbeton-Tafeln. Der grosse Bedarf an neuen Uferwänden im Staate Florida erforderte eine Bauweise, die vor allem durch die Bohrwürmer, dann aber auch durch die Seewasser nicht gefährdet war, dabei jedoch billig blieb. Diesen Anforderungen entsprechen im Spritzverfahren hergestellte Eisenbeton-Tafeln, deren Enden eine gelenkige Verbindung zulassen. Wie der „Bauingenieur" vom 19. Februar 1927 der Zeitschrift „Concrete" vom Juni 1926 entnimmt, werden diese Tafeln liegend auf Holzformen im Bauhof hergestellt und durch einen einfachen Schwimmkran versetzt und eingespült, und zwar entweder auf den abgeglichenen Felsboden oder auf hölzerne Grundpfähle, die in den Schlamm an die Stossstellen der Spundwandtafeln kommen; zur Aufnahme des Erddruckes der Hinterfüllung werden sie durch Drahtseile mit Haltpfählen verbunden. Die Verbindung mit dem Grund vermitteln verzinkte Stahlstangen, die durch die Rohrseele des Verbindungswulstes in den Fels oder die Grundpfähle eingetrieben werden. Die Kosten für ein Längenmeter Spundwand von 1,8 m Höhe der Tafeln betrugen rund 72 Dollar, wovon 18,5 Dollar auf die Grundpfähle und die Verankerung entfielen. Es wurden täglich 28 Spundwandtafeln von 1,8 m Höhe, 1,5 m Breite und 9 cm Stärke hergestellt; für rund 3000 m Uferwand sind dabei 150 Formen nötig gewesen.

Verwendung von Reihenkuppeln beim Bau der Coolidge-Staumauer. Auf Grund eines Projektes von Major C. R. Olberg, Chef-Ingenieur des Bewässerungsamtes der Indianer Reservationen in Los Angeles, haben die massgebenden Bundesbehörden der U. S. A. die Ausführung der Coolidge-Staumauer mit Reihenkuppeln beschlossen. Die Vorstudien waren seitens dieser Bundesbehörden den bekannten amerikanischen Talsperren-Spezialisten L. C. Hill und Dr. Ing. F. A. Noetzli (unserem Landsmann) in Los Angeles übertragen worden. Als Resultat von Vergleichsprojekten von Gewichts-, Bogen-, Gewölbereihen- und Reihenkuppel-Mauern, wie auch Steinschüttungs-Dämmen, wurde die wahlweise Ausschreibung des Bauwerkes als Gewichts-, Gewölbereihen- oder Reihenkuppel-Mauer empfohlen. Endgültig wurde aber sodann der letztgenannte Typ gewählt, und es sind nun vorgesehen drei Kuppelgewölbe von je 59 m Spannweite und einer grössten Höhe von 82 m, die sich einerseits gegen zwei Mittelpfeiler, anderseits gegen die in den Fels eingebauten Widerlager abstützen (vgl. obige Abb.). Es handelt sich somit um ein in diesen ganz bedeutenden Ausmassen neuartiges Bauwerk, und es ist erfreulich, dass trotz bekannter Misserfolge der letzten Zeit auf dem Gebiete der Reihengewölbe-Mauern, das System als solches nicht schlechter Ausführungen wegen verlassen wird.

Eisenbahn-Motorwagen für Massengüter. Die Kruppwerke in Essen haben neuerdings einen Typus von Selbstentladern mit motorischem Antrieb auf den Markt gebracht, um Massengüter, vorwiegend Kohle und Koks, in kleinern Einheiten schneller zur Beförderung bringen zu können, als es bei Einreihung in Züge möglich ist. Die Wagen sind aber auch für die Beföderung beliebiger Güter ohne weiteres brauchbar, da die Kasten mit flachen Böden ausgerüstet sind. — Diese 50 t-Wagen ruhen auf vier Lenkachsen, die ein Durchfahren von Kurven von 100 m Radius gestatten. Die beiden innern Achsen werden durch Kettentrieb und Zahnradvorgelege von je einem Gleichstrom-Serie-Motor von 12 kW bei 220 V angetrieben, wobei sich für einen vollbeladenen Wagen eine Fahrgeschwindigkeit von 9 km/h ergibt. An jedem Fahrzeugende findet sich ein Führerstand. Das Fahrzeug kann auch als Traktor gute Dienste leisten. Die elektrische Ausrüstung stammt von der A. E. G. Rr.

Rechtsufrige Walenseestrasse. Da die Herrichtung und Ergänzung der bestehenden Strasse über Mühlehorn am Südufer des Walensees einen Kostenaufwand von nahezu 7 Mill. Fr. erfordern würde, und da sich zum fast genau gleichen Betrag längs des Fusses der Churfirsten über Quinten eine direkte Autostrasse Weesen-Wallenstadt erstellen liesse, hat die ostschweizerische Verkehrsvereinigung mit Ständerat A. Laely (Chur) an der Spitze am 19. März in Sargans ein provisorisches Aktionskomitee ernannt und mit dem nähern Studium der Verwirklichungs-Möglichkeit beauftragt. Die Herstellung einer ganzjährig dem neuzeitlichen Verkehr offenstehenden Verbindung der östlich des Kerenzerberges liegenden Landesteile Oberrheintal und Graubünden mit den herwärtigen ist nach allgemeiner Ansicht aller Interessenten eine dringende Angelegenheit.

Hochspannungs-Institut in Braunschweig. Die Technische Hochschule Braunschweig wird im Laufe dieses Jahres ein neues Institut für theoretische Elektrotechnik, elektrische Masskunde und Hochspannungstechnik erhalten. Der Neubau enthält laut „E. T. Z." vom 10. März einen 450 m² Grundfläche aufweisenden Hochspannungsraum, von dem aus Leitungen zum anschliessenden Freiluft Versuchsfeld und auf das ebenfalls für Versuche bestimmte flache Dach des Instituts führen. Im kommenden Sommersemester wird an der gleichen Hochschule ein neues Institut für Fernmeldetechnik fertiggestellt sein.

Verbreitung des Elektro-Ofens in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Nach „The Iron Age" sind in den U. S. A. insgesamt 540 Elektro-Oefen in Betrieb, wovon 190 Héroult-Oefen und

150 Moore- (oder Pittsburg-) Oefen. Als eine der grössten Ofenanlagen zur Erzeugung von Elektrostahl wird die der Timken Roller Bearing Co. in Canton (Ohio) angegeben, die zwei Héroult-Oefen von 15 t, einen von 7 t und fünf von 6 t Fassungsvermögen umfasst. Im Jahre 1926 sind 41 neue Elektro-Oefen in Betrieb genommen worden.

Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt. Die Arbeiten für das neue Rheinkraftwerk Ryburg-Schwörstadt (vergl. Band 88, Seite 13, 3. Juli 1926) sind wie folgt vergeben worden: das Stauwehr und die linksufrigen Bauten an Locher & Cie., Zürich, gemeinsam mit J. J. Rüegg & Cie, Zürich; das Turbinenhaus und die rechtsufrigen Bauten an Ph. Holzmann A.-G., Frankfurt, mit Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim.

Ueber Konjunktur-Voraussage und Wirtschafts-Rationalisierung in Amerika wird Mittwoch, 6. April (20 15 Uhr, Hotel Elite, Zürich), am 5. Diskussionsabend der Kommission für rationelles Wirtschaften der S. F. U. S. A. sprechen Dr. F. Bernet, Redaktor der Schweizer. Arbeitgeber-Zeitung. Gäste sind willkommen.

Nekrologe.

† L. M. Daxelhoffer stammte ursprünglich aus Zürich, von wo die Familie nach Biel und endlich — 1774 — nach Aubonne übersiedelte, das dem Verstorbenen als eigentliche Heimat galt. Dort erledigte er die Volkschule, in Lausanne das Gymnasium, mit dessen Maturitätszeugnis er im Herbst 1897 die E. T. H bezog. Im März 1901 verliess er die Schule als diplomierter Architekt. Seine praktische Laufbahn eröffnete Daxelhoffer im Bureau Pfleghard & Haefeli (Zürich), aus dem er nach zwei Jahren in das Architektenbureau Bösiger sen. in Biel übertrat, wo er sich mit seinem Kollegen W. Bösiger jun., dem jetzigen bernischen Baudirektor, eng befreundete. Den entscheidenden Schritt seines Lebens tat Daxelhoffer im Frühjahr 1905 mit seinem Eintritt in das Berner Bureau Bracher & Widmer, dessen Teilhaber er später wurde. Reichen Anteil hatte er hier an den grossen Erfolgen der Firma, und den Lesern der „S. B. Z." ist sein Name aus Wettbewerbs-Veröffentlichungen sowohl als Preisrichter (siehe Seite 183 dieser Nummer!) wie als Bewerber, aber auch aus den Darstellungen stattlicher Bauten wohlbekannt. Wir erinnern, um nur einige zu nennen, an den Schweizerhof in Bern, das bernische Obergericht, die Schweizer. Volksbank, Umbau des Hotel National am Bundesplatz, dann das Postgebäude Aarau, die Kantons-Bibliothek in Freiburg, zuletzt das neue Gymnasium auf dem Kirchenfeld in Bern, u. a. m. Welche Wertschätzung Daxelhoffer in Kollegen-Kreisen genoss, mögen einige der von seinem Freunde Reg.-Rat W. Bösiger, namens des S. I. A. ihm gewidmeten Abschiedsworte dartun:

Innere Berufung zur schöpferischen Tat, die glücklich von einem ausgesprochenen Talent zum Zeichnen begleitet war, liess in ihm schon auf dem Gymnasium in Lausanne den Willen entstehen, Architekt zu werden. An der E. T. H. in Zürich, wo er uns alle überragte, entfaltete sich sein schönes Talent. Dabei nahm er den Faden da auf, wo er gerissen, und knüpfte sein Schaffen dort an, wo die Entwicklung der Baukunst zu Ende des 18. Jahrhunderts stehen geblieben. Freude an der Tradition entsprach seiner Herkunft. Achtung vor den handwerklichen Leistungen der Alten gebot ihm sein bescheidenes Wesen. Die selbständige Verwertung des Gewürdigten aber, die ihm eigen war, liess unter Aufwand eines eigenen grossen Könnens die schönen Bauten entstehen, die sich teils in den Gassen unserer Stadt befinden und sich ebenbürtig den historischen Bauwerken des alten Bern hier einreihten. In der geschäftlichen Betätigung des lieben Verstorbenen war niemals der Wille zum Erwerb massgebend, sondern stets der Beweggrund bestimmend, das Projekt sachlich abzuklären, das Bauwerk gediegen und schön zu gestalten.

Aber auch in unsern Herzen hat sich unser Freund ein Denkmal errichtet durch seine selbstlose treue Art, die er im Verkehr mit Freunden ebenso sehr zu Tage legte wie in seiner geschäftlichen Betätigung. Architekt Daxelhoffer war kein Mann der grossen Gesellschaft, aber ein am Geschicke anderer teilnehmender guter Mensch, der nie versagte, wenn er um Mitarbeit oder um Rat angegangen wurde. — Nun ruht auf alle Zeiten die formgestaltende, schöpferische Hand unseres Freundes. Sein Wirken aber bleibt in so manchen schönen Bauwerken der Nachwelt erhalten und den Namen Louis Marcel Daxelhoffer wird die Geschichte der Baukunst unseres Landes nennen. —

MARCEL DAXELHOFFER
ARCHITEKT
22. Okt. 1878 17. Febr. 1927

† Léon Fulpius. Le 28 Février 1927 s'est éteint à Genève, à l'âge de 87 ans, Léon Fulpius, architecte.

Depuis de très nombreuses années il avait installé son bureau dans une ancienne rue de Genève. Quand les architectes de la génération qui a suivi rendaient visite à son fils Mr. Frantz Fulpius, ils saluaient en passant Mr. Léon Fulpius qui était toujours installé à sa table de travail. On s'inclinait respectueusement devant cet homme âgé, car on savait que sa vie durant, il avait donné à tous l'exemple du devoir. On appréciait son esprit de méthode, sa précision, ainsi que son sentiment de l'équité. On le savait intransigeant avec sa conscience, épris de son métier et patriote ardent. Il s'intéressait à toutes les questions d'architecture de sa ville natale qu'il a tant aimée. — Il fut expert ou arbitre dans une quantité d'affaires; à côté de sa nombreuse clientèle il y a bien des architectes qui se rendaient à la rue des Chaudronniers pour lui demander un avis ou un conseil. Ces dernières années on s'adressait à son fils qui suit dignement l'exemple de son père.

Léon Fulpius fut un des premiers élèves de Semper, à l'Ecole Polytechnique Fédérale; il fut diplômé en 1862. Après un stage à Paris, et une collaboration avec son père jusqu'en 1870, il installait un bureau d'architecte à Genève, et à partir de cette date il édifia de nombreuses constructions privées, en particulier des villas et des maisons locatives. Depuis 1896 il a travaillé avec son fils Mr. Frantz Fulpius. Citons parmi les constructions édifiées en collaboration: l'Ecole des Casemates, l'Orphelinat des Bougeries, la Clinique de Florissant et des Hôtels à Divonne.

Léon Fulpius fut président de la Section de la S. I. A. de Genève de 1904 à 1907. Il fut président de la Paroisse protestante de St-Pierre de Genève et député au Grand Conseil durant deux périodes législatives.

Que notre Collègue Mr. Frantz Fulpius, architecte, veuille bien trouver dans ces quelques lignes le témoignage de sympathie de tous ses collègues. M. T.

† A. Radovanovich. Am 24. März lfd. J. verschied in Uetikon am See Ing. Andreas Radovanovich, der, durch den Zauber der Schweiz und ihrer Institutionen angezogen, dies Land zu seiner zweiten Heimat gemacht und im Kreise seiner Fachgenossen hohes Ansehen genossen hat. Es sei daher gestattet, seiner an dieser Stelle mit einigen Freundesworten zu gedenken.

Radovanovich stammt aus der sogen. Militärgrenze unserer vielsprachigen, heute zertrümmerten östlichen Nachbarmonarchie und studierte begeistert Maschinenbau unter Prof. Radinger in Wien. Nachdem er mehrere Jahre bei der Prager Maschinenbau-A.-G. vorm. Ruston & Cie. in Prag tätig gewesen, erregte seine glänzende konstruktive Begabung die Aufmerksamkeit von Skoda, der ihn als Chefingenieur seiner bekannten Geschützfabrik in Pilsen engagierte, in welcher Stellung er bis zum Jahre 1897 verblieb.

Radovanovich war ein hervorragender Repräsentant der von Radinger und Riedler in Wien angebahnten konstruktiven Richtung. Obschon er mathematische Hilfsmittel mit Leichtigkeit handhabte, bestand der Grundzug seiner Begabung doch im intuitiven Erfassen der konstruktiven Gestaltung und der kinematischen Funktion der Maschine, wie sich dies in der auch heute noch anziehenden, für seine Zeit überaus eleganten Durchbildung der Ventilsteuerung der damaligen Dampfmaschine früh offenbarte. Eine schöpferisch veranlagte reiche Phantasie ermöglichte ihm, einen erfinderischen Grundgedanken in äusserst reizvollen Varianten weiter zu entwickeln. Diese Phantasietätigkeit war ihm offenbar Bedürfnis und hoher Genuss, denn auch in seinem schweizer Refugium verfolgte er wachsam die Entwicklung des Maschinenbaues und steuerte mannigfach