

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 5

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

Wird sich der Beschäftigungsgrad unserer Industrie, wenigstens absolut gesprochen, weiterhin verbessern? Die Hoffnungen auf eine langsam aber sicher fortschreitende Besserung sind gering. In deutschen industriellen Kreisen prophezeit man einen vermutlich 1913 einsetzenden allgemeinen Rückschlag. Von diesem wird zweifellos sofort auch die schweizerische Industrie betroffen, und zwar voraussichtlich viel schwerer als etwa die deutsche. Zu denken gibt u. a. die vielfache Mitteilung unserer Mitglieder, dahingehend, die Preise seien trotz vermehrter Nachfrage noch sehr gedrückte. Es wirkt da die Tatsache in erster Linie mit, dass unsere ausländische Konkurrenz fast überall unter günstigeren Bedingungen produziert und deshalb vielfach mit guter Gewinnchance zu Preisen offerieren kann, die den schweizerischen Industriellen kaum mehr einen Gewinn lassen.

Dass die Produktionsbedingungen der schweizerischen Maschinen-Industrie ungünstiger sind als die ihrer wichtigsten ausländischen Konkurrenten, ist bekannt. Auf die wichtigsten Ursachen, Transportverhältnisse, Fabrikgesetz usw. wollen wir hier nicht ein-

Absatz genug vorhanden wäre und man neue Abnehmer gewinnen könnte;

2. daran gehen will, durch ein Gesetz, wie es das neue Fabrikgesetz im Wortlaut des Entwurfes des Bundesrates ist, die Produktionsfähigkeit unserer Industrien *mit Massnahmen, die sonst kein Industriestaat kennt*, zu reduzieren.“

Miscellanea.

Bewässerungsprojekt in Turkestan. Die russische Baumwollindustrie bezieht einen Teil ihres Bedarfes an Rohbaumwolle schon seit Jahren aus dem Gouvernement *Turkestan*, speziell aus der Provinz *Ferghana*, wo schon seit langer Zeit amerikanische Baumwolle mit grossem Erfolg angebaut wird. Der Boden eignet sich dort, soweit er künstlich bewässert wird, aussergewöhnlich gut für diese Kultur und die dort gewonnene Baumwolle steht in keiner Beziehung in Qualität hinter der amerikanischen Baumwolle zurück.

Der Wunsch, sich vom Ausland und von dem zur Zeit völlig deroutierten, amerikanischen Baumwollmarkt noch unabhängiger zu machen und wenn möglich den ganzen Bedarf für die Baumwollspinnereien im eigenen Lande zu decken, hat die russische Regierung und ebenso die russischen Baumwollindustriellen schon seit Jahren veranlasst, die auf Baumwolle bebauten Landflächen in Ferghana zu vergrössern. Dies ist in Turkestan jedoch nur dort möglich, wo die Fruchtbarkeit des Landes durch künstliche Zuleitung von Wasser geweckt werden kann, denn das ganze Land nimmt überall dort, wo es nicht künstlich bewässert wird, reinen Steppencharakter an.

Ein Syndikat der bedeutendsten russischen Baumwollspinner hat sich nun entschlossen, Studien grossen Stils für solche Bewässerungsanlagen an die Hand zu nehmen und damit das *Ingenieur-Bureau Kürsteiner* in Zürich und St. Gallen betraut.

Es handelt sich in erster Linie darum, den bis jetzt nur in geringem Masse benützten

Fluss Naryn, einen Quellzufluss des Sir Darja zur Bewässerung heranzuziehen und um eine Ueberleitung desselben über den Kara Darja behufs Versorgung einer bis jetzt nicht oder nur ganz ungenügend bewässerten Fläche von rund 250 000 Hektaren Land.

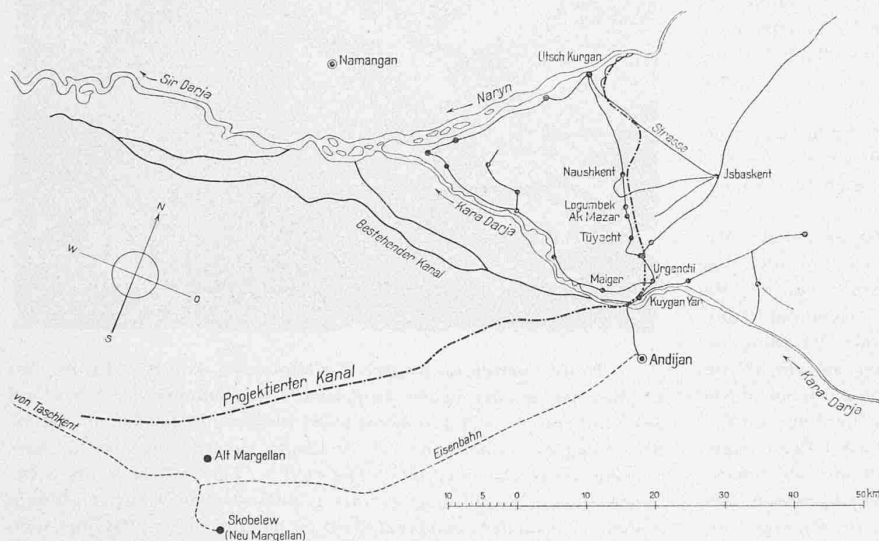
Die Fassung des Wassers dieses Flusses erfolgt mittels eines Stauwehres von 5 bis 7 m Höhe, womit eventuell auch eine Kraftanlage verbunden werden soll. Die Ableitung geschieht mittels eines rund 200 km langen Kanals, der zur Führung einer maximalen Wassermenge von 250 m³/sek bemessen sein soll. Ein sehr bedeutendes Bauwerk erfordert die Ueberführung dieses grossen Kanals über den Kara Darja.

Ingenieur Kürsteiner hat im April und Mai dieses Jahres das ganze Gebiet gründlich rekognosziert und zur Zeit ist eine Gruppe schweizerischer Ingenieure mit den lokalen Studien, Vermessungen und Erhebungen beschäftigt, die bis gegen den Spätherbst zu Ende geführt werden sollen, worauf im Laufe des kommenden Winters die Ausarbeitung des Projektes und der Voranschläge erfolgen wird.

Die Baukosten dürften sich nach vollständigem Ausbau des sukzessive zur Durchführung zu bringenden Werkes auf rund 30 000 000 Rubel oder mehr belaufen. Zur Orientierung über die vorliegenden Ortsverhältnisse möge die beigelegte Kartenskizze dienen.

Schweizerische Wasserrechtsgesetzgebung. Der Kanton Glarus hat, in dem Wunsche, die auf seinem Gebiete erstellten grösseren Wasserkraftwerke (in Frage kommt zunächst nur die *Wasserkraftanlage am Löntsch*¹⁾ der Beznau-Löntsch-Kraftwerke in Baden) zur Deckung der finanziellen Bedürfnisse des Kantons in höherem Masse heranzuziehen als bisher, am 3. Mai 1908 ein Spezial-Gesetz über Besteuerung der Wasserkräfte, die seit 1892 errichtet sind, erlassen. Auf eine Einsprache der Kraftwerke Beznau-Löntsch hat das Bundesgericht dieses Gesetz aber als verfassungswidrig erklärt und aufgehoben. Daraufhin hat die glarnerische Gesetzgebung in einem neuen Gesetze vom 22. Mai 1910 betreffs die Besteuerung der

¹⁾ Siehe „Schweizerische Bauzeitung“ Band LVI, Seite 1 u. ff.



Kartenskizze zum Bewässerungsprojekt in der Provinz Ferghana in Turkestan. — 1:1 000 000.

treten, sondern nur erwähnen, dass unsere Industrie auch betr. Arbeitslöhne eher ungünstiger dasteht als die ausländische. Die Löhne sind laut Feststellungen des Arbeitgeberverbandes schweiz. Maschinen-Industrieller von 1905 auf 1911, also innert sechs Jahren, um 16,4 % gestiegen.

Was die Absatzbedingungen betrifft, möchten wir folgende zwei Punkte berühren. Zunächst die immer peinlicher werdenden Zollschranken, mit denen sich wichtige Absatzgebiete umgeben.“

„Als eine, wenn auch weniger wichtige Ursache ungenügenden Absatzes unserer wie anderer schweizerischer Industrien wird vielfach auch bezeichnet ungenügende Anstrengung des Bundes zur Förderung des Exportes namentlich in solche Gebiete, die noch nicht mit unüberwindlichen Zollschranken geschlossen sind. Unsere Ansicht hierzu haben wir schon in unserem letzten Bericht geäußert, indem wir sagten: „Der Mithilfe des Staates kann die Industrie vielleicht entraten. Sie wird es aber auf die Dauer nicht aushalten, dass ihr der Staat *unnötige Hindernisse für die Produktion* in den Weg legt. Das ist er aber im Begriffe zu tun, wie wir vorn unter dem Abschnitt „Gesetzgebung“ bereits dargelegt haben. Will doch das neue Fabrikgesetz sogar über das ihm von der Verfassung zugewiesene und von dieser näher umschriebene Gebiet des Arbeiterschutzes hinausgehen. Will es doch, was sonst in keinem Kulturstaat der Fall ist, sogar die Betriebszeit der Werke und das freie Kündigungsrecht des Unternehmers einschränken usw.“

Die jüngste Delegiertenversammlung des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins vom 4. Mai 1912 in Luzern hat gezeigt, dass auch die übrigen Industrien ähnlich denken: Der Staat braucht sich über die Förderung des Exportes durch ihn überhaupt nicht den Kopf zu zerbrechen, wenn er

1. fortfahren will, so ruhig zuzusehen, wie so viele Fabriken von der kleinen sozialistischen Minderheit ihrer Arbeiter unter offener Anwendung des Faustrechtes ihrer übrigen Arbeitskräfte beraubt werden, und zwar gerade dann, wenn einmal

Wasserkräfte ihren Zweck zu erreichen gesucht, welchem Gesetz das Bundesgericht die formelle Berechtigung zuerkennen musste.

Es würde für uns zu weit führen, auf die Gesetze selbst einzutreten oder die Erwägungen des Bundesgerichtes wiederzugeben; was uns daran vornehmlich interessiert, ist der Schlusssatz des bundesgerichtlichen Spruches bei Beantwortung des Rekurses der Kraftwerke Beznau-Löntsch, das nach den Zeitungen wie folgt lautet:

„Was nun endlich den neuen Wasserrechtsartikel der Bundesverfassung anbelangt, so steht dieser einer Besteuerung der Wasserwerke durch die Kantone nicht im Wege, wohl aber ist im Bundesgesetzentwurf betr. Verwertung der Wasserkräfte in Artikel 40 die Bestimmung enthalten, dass *„die auf Verleihung beruhenden Wasserwerke und die von solchen erzeugte Energie nicht mit besondern Steuern belegt werden dürfen.“* Ob und wie weit dieses Gesetz, wenn es einmal in Rechtskraft ist, auf die Rekurrentin Anwendung findet, kann heute nicht untersucht werden; selbstredend aber wird durch das jetzige Urteil die *spätere Rechtslage in keiner Weise präjudiziert.*“

Hier liegt ein sprechendes Beispiel vor für die Nachteile und Gefahren, welche für die grossen hydraulischen Unternehmungen die Unsicherheit in dieser Materie in sich birgt, mit deren Prüfung und beförderlichen Ordnung der Bundesrat schon mit *Bundesbeschluss vom 4. April 1895* beauftragt worden ist!

Die Hoffnung erscheint gerechtfertigt, es werde der neue Departementschef der Erledigung des betreffenden Gesetzentwurfes seine volle Aufmerksamkeit widmen, um weiterer Versäumnis vorzubeugen.

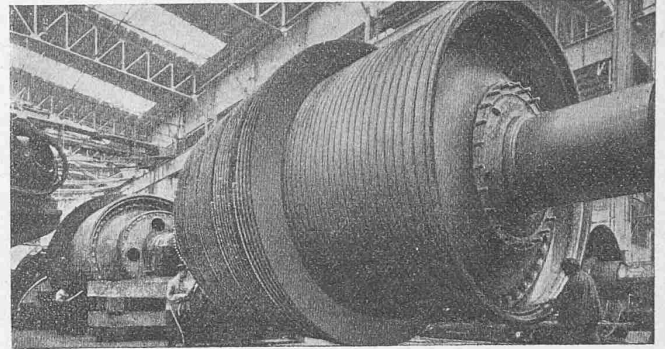
Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Mit Bezug auf die Mitarbeit der Generaldirektion der S. B. B. an den Studien für die Frage der Schiffahrt Basel-Bodensee, die an der Konferenz vom 29. Mai d. J.¹⁾ in Aussicht genommen war, hat sich die Generaldirektion in der letzten Sitzung des Verwaltungsrates unter Berufung auf ihren Bericht vom Jahre 1909 dahin geäussert, dass sie jüngst vom Eisenbahndepartement angefragt wurde, ob sie nicht geneigt sei, die Frage der Unterstützung der Rheinschiffahrt neuerdings im Verwaltungsrat zur Sprache zu bringen. Wenn auch gewisse Erwägungen die Generaldirektion hätten bestimmen können, auf ihre ablehnende Haltung zurückzukommen, so habe sie doch davon abgesehen, weil sich die Frage der Schiffahrt bis zum Bodensee immer enger mit der Ostalpenbahnfrage verknüpfe und weil der Präsident des nordostschweiz. Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee in einer Versammlung zu Chur offiziell in Sachen Stellung genommen habe. —

Wir würden es bedauern, wenn solche ganz unnötige Verquickung der Schiffahrtsfrage mit jener der Ostalpenbahn, der unbefangenen Prüfung der erstern hinderlich werden sollte.

Bezüglich des *Wettbewerbs* zu Projekten für Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee lesen wir im Bund vom 29. v. M.: „Der schweizerische Bundesrat und die grossherzoglich badische Regierung haben sich nunmehr über die Wahl der Preisrichter für die Projektierung einer Rheinwasserstrasse von Basel bis zum Bodensee geeinigt. Als Preisrichter sind ernannt worden die Herren Geh. Oberbaurat *Imroth*, Vortragender Rat in der Ministerialabteilung für Bauwesen im grossherzoglich hessischen Finanzministerium in Darmstadt; Baurat *Kupferschmid*, Mitglied der Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaus und Rheinschiffahrtsinspektor in Karlsruhe; Dr. *Miescher*, Direktor des Gas- und Wasserwerkes in Basel, und Oberst *Ziegler*, Präsident der Dampfbootgesellschaft Rhein-Bodensee in Schaffhausen. Wegen der als Obmann in Betracht kommenden Persönlichkeit schweben noch weitere Verhandlungen. Gemäss der neuesten Fassung des auszuschreibenden Wettbewerbes werden für die Ernennung eines Obmannes von den Regierungen Vorschläge gemacht und aus diesen werden die andern Mitglieder des Preisgerichtes mit Stimmenmehrheit den Obmann wählen. Es soll jedoch eine Person sein, die weder Deutschland noch der Schweiz angehört.“

Die Gasturbine von Holzwarth. Auf Seite 205 von Band LIX hatten wir, im Anschluss an die auf Seite 176 desselben Bandes enthaltene Beschreibung der Mannheimer Ausführung einer Holzwarth'schen Gasturbine, auf eine von Professor *Stodola*, Zürich, gegebene kritische Beurteilung der Mannheimer Versuchsturbine Bezug genommen. In der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ wendet sich nun *Holzwarth* gegen diese kritische Beurteilung und erklärt, an Hand von *neueren* Versuchsergebnissen, die auf

Grund analytischer Berechnung gewonnene Beurteilung Professor *Stodola* als „durch die Versuche unzweifelhaft als unrichtig erwiesen“. In einer unmittelbar an den bezüglichen Aufsatz von *Holzwarth* anschliessenden Rückäusserung zeigt Professor *Stodola*, dass seine auf analytischem Wege gewonnene Grundformel für die grösste Nutzleistung der verdichtungslosen Gasturbine, auf die sich die Kritik stützte, unanfechtbar ist; weiter weist er nach, dass auch bei Berücksichtigung der tatsächlich vorhandenen Kompressionsverhältnisse und weiterer Nebenerscheinungen zwischen Rechnungen und Versuchen noch eine recht mangelhafte Uebereinstimmung herrsche, sodass „infolge des Widerspruchs mit wohlbewährten thermodynamischen Grundprinzipien die Ergebnisse durch nicht wahrgenommene verborgene Fehlerquellen beeinflusst worden sind.“ *Stodola* anerkennt auch, dass die Turbine nunmehr einen erheblichen Fortschritt gemacht habe und gibt der Erwartung Ausdruck, dass ihre Entwicklung nicht durch Festhalten an einer wissenschaftlich als fehlerhaft erwiesenen Grundauffassung gehemmt werden möge.



Neue Turbinendampfer der Hamburg-Amerika-Linie. Am 23. Mai hat auf der neuen Vulkanwerft in Hamburg der Stapellauf des „Imperator“ stattgefunden, eines Riesenschiffes, das mit 50 000 Brutto-Registertonnen und 276 m Länge zur Zeit die grösste Ausführung eines Ozeandampfers darstellt. Zwei gleiche Kolosse befinden sich in Ausführung auf der hamburgischen Werft von Blohm & Voss. Besonders bemerkenswert ist bei diesem Schiffstypus auch der Antrieb der vier Schraubenwellen, der mittels Dampfturbinen von je 15 000 PS erfolgt. Nach Angaben im „Stahl und Eisen“ besitzen die verhältnismässig langsam laufenden Turbinen Gehäuse von 5,5 m Durchmesser und etwa 7 m Länge. Die mit je 50 000 Schaufeln beaufschlagten Rotoren der Turbinen übertragen die Leistung mittels Wellen von fast genau 0,5 m Durchmesser auf die aus je einem Stück bestehenden vierflügeligen Propeller von über 5 m Durchmesser. Das obenstehende Bild gibt eine Vorstellung von den Grössenverhältnissen dieser Turbinen-Rotoren.

Die elektrischen Antriebe im neuen Osthafen in Frankfurt a. M. sind mit Rücksicht auf das städtische Einphasennetz mit 45,3 Perioden, für das sich die Stadt Frankfurt a. M. infolge der Versuche Lauffen-Frankfurt vor 21 Jahren entschieden hat, auf Grund der Anwendung von Einphasen-Kommutatormotoren ausgebildet worden. Neben kompensierten Serienmotoren der Siemens-Schuckert-Werke und neben Repulsionsmotoren mit Ankererregung (System Winter-Eichberg) der A. E. G. fanden hauptsächlich Repulsionsmotoren mit Déri-Schaltung der A.-G. Brown, Boveri & C^o Verwendung. Dank der, infolge Wegfalls komplizierter und lästiger Steuer- und Anlassvorrichtungen, besonders Eignung der Déri-Motoren¹⁾ für die in Frage stehenden Antriebe, entschloss sich das Tiefbauamt der Stadt Frankfurt, für die Verladeeinrichtungen mit allen Hilfsmaschinen, wie Spills, Verschiebewinden, Kohlensiebe u. s. w., den Déri-Motor in erster Linie zu verwenden. Von den 30 bisher eingerichteten Kranen (worunter 11 Portalkrane) sind 21 mit Déri-Motoren ausgerüstet. Die Hilfsmaschinen werden ausschliesslich mit solchen Motoren betrieben, sodass im ganzen bereits 106 Déri-Motoren im Osthafen installiert sind. Die verschiedenen Antriebe sind in einem Aufsatz von J. E. Schuurmann kürzlich in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ beschrieben worden, auf den wir für Einzelheiten hiermit hinweisen. Es mag noch bemerkt werden, dass für den Portalkran-Betrieb Normaltypen von Déri-Motoren von 40 PS für die Kranfahrt, von 50 PS für die Hubbewegung und von 18 PS für die Portalfahrt Verwendung fanden.

¹⁾ Siehe Band LIX, Seite 315.

²⁾ Ausführliche Beschreibung dieses Motortyps in Band LVII Seite 227.

Rhätische Bahn. Die Teilstrecke *Ilanz-Disentis* der Rhätischen Bahn¹⁾ ist am 1. August d. J. dem Betriebe übergeben worden. Nachdem am 28. Juli der Bündnerische Ingenieur- und Architekten-Verein die Strecke unter Führung der technischen Organe der Rh. B. besichtigt hatte, fand am 30. Juli deren feierliche Eröffnung statt.

Zu dieser hatte der Verwaltungsrat eidgenössische, kantonale und die Ortsbehörden eingeladen, desgleichen das ganze beim Bau beteiligte Personal der Rh. B., die Unternehmer, sowie eine beschränkte Anzahl von dem Unternehmen näher stehenden Persönlichkeiten.

Ein Sonderzug führte die Gäste um 8 Uhr morgens von Chur dem Oberlande entgegen. In Reichenau bestieg ihn der Präsident der Rh. B., Herr N.-R. A. v. *Planta*, und weiterhin die Vertreter der längs der Linie gelegener Talgemeinden. Auf den neuen Stationen hatte sich die Bevölkerung zu feierlichem Empfange zahlreich eingefunden. In den Begrüßungsreden klang die Erinnerung an die Schwierigkeiten durch, die auch dieser Bau zu bewältigen hatte. Zugleich aber kamen die Freude über das schöne Gelingen und die Zuversicht zum Ausdruck, dass dieser Teil des Bündner Oberlandes durch das neue Verkehrsmittel ebenfalls grösserem Aufschwung und einer schönen Zukunft entgegen geführt werde.

In *Disentis* wurde der Zug von der ganzen Ortschaft und von der Geistlichkeit des Klosters empfangen. Der Abt vollzog die kirchliche Weihe und nach feierlichem Gruss und Gegengruss der Vertreter des Kantons und der Gemeinde bildete sich der Festzug, dem sich unter dem Schirme unserer Krieger in schöner Eintracht die Träger politischer und kirchlicher Macht, der Talschaft, Rhätische Bahn und Unternehmer, geladene Gäste und, nicht als letzte, in alter Volkstracht eine grosse Schar fröhlicher Mädchen und sangesfroher Burschen der festfeiernden Dorfschaften nebst Schuljugend anschlossen.

Beim Bankett im „Disentiserhof“ sprach als erster Nationalrat v. *Planta* und entrollte ein Bild des Verlaufes der Baugeschichte dieses Teils der Rh. B. Seine Rede klang aus in dem Dank an den Bund, der auch hier bereitwillig dem Kanton zu Hilfe gekommen sei, in echter freundeidgenössischer Gesinnung und ebenso in der Erkenntnis, dass die Kräftigung ihrer Glieder im eigenen wohlverstandenen Interesse der ganzen Eidgenossenschaft gelegen sei; er dankte dann namentlich den technischen Leitern der Bauten, den Unternehmern und Arbeitern und konnte zu besonderer Freude feststellen, dass kein ernster Unfall die Durchführung der zum grossen Teil schwierigen Arbeiten gestört habe. Unter weitem Reden, dem Gesang der fröhlichen, blumenspendenden Jugend usw. nahm das Bankett den besten Verlauf. Am Nachmittage folgten viele der Gäste der Einladung des Klosters zu dessen Besichtigung. In lebenswürdigster Weise übernahmen der Abt selbst und eine Anzahl der Konventualen dabei die Führung.

Der Sonderzug führte die Festgäste kurz nach 5 Uhr abends wieder talabwärts. Sie haben alle von der Feier den schönsten, ungetrübten Eindruck mitgenommen.

Hinsichtlich der Bauarbeiten selbst sei auf die generelle Beschreibung verwiesen, die unsere Zeitung darüber gebracht hat.¹⁾ Ausserdem sind uns Einzelheiten über die Ausführung besonders interessanter Objekte zugesagt. Auch dieses Teilstück der Rh. B. zeichnet sich durch die an all ihren Linien bekannten schlichten und soliden, der Umgebung möglichst angepassten Bauformen der Rh. B. aus; besonders ist anerkennend hervorzuheben, dass Bauleitung und Unternehmung es verstanden haben, einen bei Eröffnung in allen Teilen fertigen Bau zu erstellen. Seine Besichtigung sei allen Fachgenossen, die in die Gegend kommen, gelegentlich empfohlen; sie werden daran Freude haben.

Eidgen. Technische Hochschule. In seiner Sitzung vom 26. Juli ernannte der Schweiz. Bundesrat zum Professor der Kunstgeschichte an der Eidg. Technischen Hochschule, als Nachfolger von Professor Rahn, Herrn Dr. *Joseph Zemp* von Luzern, zur Zeit Vizedirektor des Schweiz. Landesmuseums, der bereits seit mehreren Jahren an der Freifächer-Abteilung unserer Technischen Hochschule liest. Seine zahlreiche Zuhörerschaft wird es mit Freuden begrüßen, dass der beliebte Lehrer sein Wirken nunmehr ganz der Hochschule zuwenden kann.

Doktorpromotionen. Die Eidgen. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen: Dem diplomierten Maschinen-Ingenieur *Ernst Dübi* aus Aetingen

(Solothurn) [Dissertation: Ueber die Wirkungsweise des Gefällsvermehrers nach Cl. Herschel in Verbindung mit einer Turbine] und dem diplomierten Maschinen-Ingenieur *Heinrich Jenny* aus Ennenda (Glarus) [Dissertation: Untersuchungen am mechanischen Webstuhl]; ferner dem dipl. Chemiker *Antonio Madinaveitia* aus Madrid (Spanien) [Dissertation: Zur Kenntnis der Katalase].

Diplomerteilung. Der Schweiz. Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidgen. Technischen Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Diplom als Architekt.¹⁾ Wilhelm Ernst Blöchliger von Goldingen (St. Gallen); Arnold Brenni von Bellinzona (Tessin); Ernst Föckler von Basel; Albert Hunziker von Muhen (Aargau); Stephan Meyer von Krakau (Oesterreich-Galizien); Raphael Nahman von Alexandrien (Aegypten); Jose Sanz von Sevilla (Spanien).

Diplom als Maschinen-Ingenieur. Leendert Boogerd von Hoogeveen (Holland); Maurits F. H. Gebhard von Amsterdam (Holland); Jakob Wilgouse von Taganrog (Russland).

Diplom als Forstwirt. Albert Grun von Liesberg (Bern); Ernst Kausch von Chur (Graubünden); Charles Roches von Roches (Bern); Viktor Ruffy von Lutry (Waadt).

Diplom als Landwirt. Johannes Buschewitz von Popen-Angermünde (Russland); Bernardo Capdevielle von Buenos-Aires (Argentinien); Johann Graf von Wattwil (St. Gallen); Samuel Gutknecht von Agriswil (Freiburg); Emil Naef von Glattfelden (Zürich); Jean Trachsler von Bauma (Zürich); Wilhelm Waser von Sulz-Dinhard (Zürich); Joseph Manser von Gonten (Appenzell I.-Rh.) [Diplom in molkereitechnischer Richtung].

Diplom als Fachlehrer in mathematisch-physikalischer Richtung. Elsa Frenkel von Heiden (Appenzell A.-Rh.); Adolf Giger von Quarten (St. Gallen); Herbert Jobin von Les Bois (Bern); Emile Marchand von Neuenburg; Franz Tank von Zürich; Herbert von Wayer von Pola (Istrien).

Krematorium Aarau. Unsere Darstellung in der letzten Nummer ergänzen wir auf Wunsch durch die Mitteilung, dass die Einrichtung für die Einführung des Sarges in den Verbrennungssofen (Abb. 3, Seite 49) durch die Eisen- und Stahlwerke *Oehler & Co* in Aarau entworfen und ausgeführt worden ist.

Konkurrenzen.

Gemeindehaus Locle (Band LIX, Seiten 167, 193 und 205, Band LX, Seite 13 und 56). Als Verfasser der durch Ehrenmeldungen ausgezeichneten Entwürfe nennen sich weiter für Nr. 63 „*Qué toi*“ Architekt *F. Godet* in Vevey und für Nr. 5 „*Ne reviens pas*“ Architekt *Marcel Gauderon* von Gumefens (Fribourg) z. Zt. in Paris.

Der Gewinner des II. Preises, Architekt *Albert Gyssler*, ist nicht in Basel, sondern von Basel und wohnt z. Zt. in Dresden.

Zu unserem Bedauern sind wir ausser Stande, das Ergebnis dieses allgemein schweizerischen Wettbewerbs in der gewohnten Weise zur umfassenden Darstellung zu bringen, da uns die dazu notwendigen Planunterlagen von der ausschreibenden Behörde nicht überlassen worden sind.

Sekundar- und Handelsschulhaus in Chur. Der Kleine Stadtrat hat einen auf die in Chur wohnhaften, selbstständig arbeitenden Architekten beschränkten Wettbewerb für ein auf dem obern Quader zu erstellendes Schulhaus ausgeschrieben mit Einlieferungsfrist zum 15. September. Das Preisgericht setzt sich zusammen aus den Architekten Professor *R. Rittmeyer* in Winterthur, Stadtbaumeister *Max Müller* in St. Gallen und *Otto Pfister* in Zürich, sowie dem Schulratspräsidenten *Brunold-Lendi* und Schulrat *Karl Haltmeyer* in Chur. Für Preise ist die Summe von 6000 Fr. zur Verfügung gestellt. Im übrigen stützt sich der Wettbewerb auf die vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein aufgestellten Grundsätze.

Schulhaus an der Hofstrasse in Zürich. Für ein Schulhaus an der Hofstrasse, am Rande des Wolfbachtobels oberhalb des Kinderspitals in Zürich, soll nach Beschluss des Stadtrates vom

¹⁾ Die kleine Zahl von Diplomen, die in dieser Abteilung erteilt werden konnten, wirft ein bedenkliches Licht auf den Tiefstand unserer Architektenschule. Aus dem im Frühjahr abgeschlossenen VII. Semesterkurs hatten sich 15 Bewerber zur Diplomprüfung gemeldet; von diesen haben sich zwei zurückgezogen, sechs sind durchgefallen und nur sieben haben bestanden. Angesichts der Lehrerfolge an deutschen Technischen Hochschulen ist diese Erscheinung eine ernste Mahnung an unsere oberste Schulbehörde, den Ursachen nachzuforschen und auf Abhilfe bedacht zu sein.

¹⁾ Siehe Band LIX, Seite 209, sowie Sonderabdruck.