Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 6

PDF erstellt am: **03.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

mit Hochdruck-Zuleitung vom Triebwasserweiher in das Pumpwerk im Letten usw.; die Vervollständigung der Kanalisation durch die Anlage des Syphons unter der Limmat beim alten Schlachthaus, unter der Platzpromenade und unter der Sihl zur Vereinigung der Kanalisation der grossen und der kleinen Stadt mit dem Kanal des Industriequartiers und gemeinsamer Weiterleitung zum Ausfluss bei der Wipkingerbrücke; der Ueberlauf für den Wolfbach vom Heimplatz unter der Rämistrasse bis in den See usw. Neben diesen Bauarbeiten gingen die Ueberwachung sowie die Untersuchungen des gesamten Kanalisationsnetzes einher, zu denen die Choleragefahr im Jahre 1883 und die Typhusepidemie im Jahre 1884 Anlass boten; desgleichen die Vorstudien und Projekte für ein städtisches Elektrizitätswerk.

Es war ein voll zugeteiltes Mass an Arbeit, dessen Bewältigung nur dank der besondern Arbeitsfreudigkeit, die Burkhard auszeichnete, und dank dem glücklichen Zusammenwirken mit seinen ebenso pflichteifrigen Mitarbeitern, von denen die meisten ihre Kräfte noch heute der Stadt widmen, möglich geworden ist.

Als infolge einer neuen Organisation im Frühjahr 1891 die technischen Betriebe der Stadt, d. h. die Wasserversorgung, das Gaswerk und das Elektrizitätswerk unter *einer* Direktion vereinigt wurden, ernannte die Stadt Burkhard-Streuli am 4. März 1891 zum Direktor. Doch schon Ende 1892 wurde bei der Vereinigung der Stadt mit den Ausgemeinden diese Organisation wieder aufgehoben und die drei Werke je einer selbständigen Direktion unterstellt, was für Burkhard Veranlassung wurde, aus dem städtischen Dienste zu scheiden.

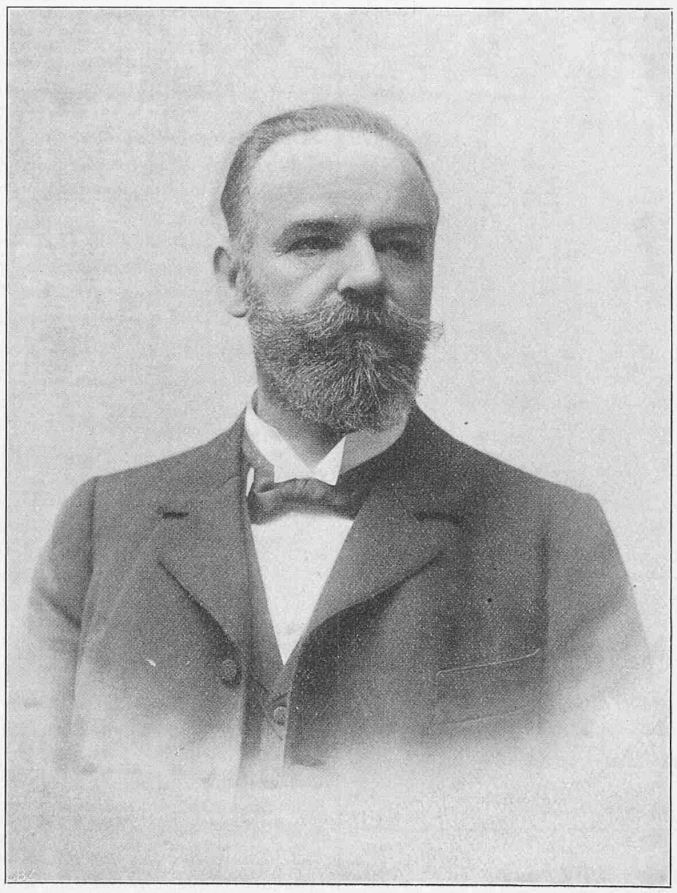
Er hat aber auch weiterhin bis zu seinem Ableben in dem städtischen „Baukollegium", im „Gesundheitsrat der Stadt Zürich", als Mitglied von Spezialkommissionen für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn und für den städtischen Bebauungsplan mit grossem Eifer und gereiftem Verständnis an der Entwickelung der Stadt mitgewirkt. Neben seiner amtlichen Tätigkeit nahm Burkhard lebhaften Anteil am Bau und an dem Betrieb der Uetlibergbahn, deren Verwaltungsrat er von der Gründung im Jahr 1872 an bis zuletzt als eifriges Mitglied angehörte. Ebenso sass er im Vorstande des Aktienbauvereins, bis zu dessen Liquidation im Jahre 1903.

Als Zivilingenieur entfaltete Burkhard seit 1893 eine lebhafte Tätigkeit. Er entwarf und leitete von 1894 bis 1897 die Anlagen zur Wasserversorgung der Städte Lugano und Locarno. In dieser Stellung hatte er Gelegenheit, dank seinen Eigenschaften, die neben einem hervorragenden Wissen und Können namentlich auch in seinem liebenswürdigen Wesen bestanden, nicht nur als Techniker, sondern auch politisch Einfluss zu üben und das Band zwischen der Süd- und Nordschweiz immer enger zu knüpfen. Zum Dank dafür ernannte ihn der tessinische Ingenieur- und Architekten-Verein zu seinem ersten Ehrenmitgliede. Von 1897 bis 1903 beschäftigte ihn die Oberleitung des hydraulischen Teiles für den Bau der ersten grössern schweizerischen Wasserwerke, wie der ersten Anlage an der Kander, bei Hagneck und in der Beznau. Zu Expertisen wurde sein erfahrener Rat ebenfalls vielfach beigezogen.

Seine rastlose Tätigkeit wurde erstmals 1902 durch ein heftiges Gallensteinleiden unterbrochen; periodisch eintretende Folgen dieser heimtückischen Krankheit liessen ihn nie mehr zu seiner vollen Arbeitskraft kommen. Es war dies seine grösste Bekümmernis, denn in der Arbeit fand Burkhard sein grösstes Glück, seine vollste Befriedigung.

Durch die 1907 durchgeführte Operation war das Leiden scheinbar gehoben und noch einmal ging er mit neuer Energie und neuer Schaffens- und Lebensfreude seinem Berufe nach, bis im vergangenen September anlässlich einer Kur in Baden-Baden sich ein neuer Rückfall einstellte, von dem er sich nur langsam erholte und als nach Neujahr eine Krisis eintrat, vermochte sein so sehr geschwächter Organismus nicht mehr zu widerstehen. Ein sanfter Tod bewahrte ihn vor weitern grossen Leiden und setzte seinem Leben ein Ziel.

Die Zeit, die ihm die Arbeit übrig liess, pflegte Burkhard besonders in den letzten Jahren fast ausschliesslich seiner Familie zu widmen; seine Gesundheit zwang ihn, sich immer mehr aus den geselligen Kreisen seiner Kollegen zurückzuziehen. Diese haben aber den ruhigen, tüchtigen Fachgenossen und die grosse Arbeit, die er für seine Vaterstadt geleistet, nicht vergessen. Ein ehrenvolles, dauerndes Andenken bleibt ihm auch in ihren Kreisen gesichert.



Werner Burkhard-Streuli,
gewesener Stadtingenieur von Zürich.
Geboren 15. Mai 1842. Gestorben 25. Januar 1910.

Miscellanea.

Transportable Drehkrane. In amerikanischen Konstruktionswerkstätten beginnen sich transportable Hebezeuge einzuführen, mittels welcher an wichtigeren Arbeitsstellen einfachere Manipulationen ausgeführt werden können, die einerseits für reinen Handbetrieb zu anstrengend sind und anderseits die Inanspruchnahme der schweren Laufkrane der Werkstätten wirtschaftlich noch nicht rechtfertigen. In dieser Beziehung haben nach einer Mitteilung von *Eugen Eichel* versetzbare Zweitonnen-Drehkrane mit Erfolg in amerikanischen Lokomotivwerkstätten Eingang gefunden.[1]) Solche Drehkrane bestehen im Wesentlichen aus einem Ausleger, der auf einer mittels schwerer Grundplatte stabil aufgestellten Kransäule drehbar angeordnet und auf der einen Seite mit einer beweglichen Laufkatze, auf der andern Seite mit einem Gegengewicht ausgerüstet ist. Während die Drehung des Auslegers und die Verstellung der Laufkatze gewöhnlich von Hand vorgenommen wird, kommt für die eigentliche Hubbewegung ein Betrieb mittels Elektrizität oder Druckluft, die mittels flexibler Zuleitungen zugeführt werden können, in Betracht. Dank der Versetzbarkeit solcher Krane mittels der schweren Werkstätten-Laufkrane kann ihre Orientierung gegenüber grossen und zusammengebauten Arbeitsstücken oder Arbeitsmaschinen stets in zweckmässigster Weise erfolgen.

Energieverteilungs-Anlage in Südfrankreich. Die umfangreiche, von der *Société d'Energie Electrique du Litoral Méditerranéen* betriebene elektrische Energieverteilung verfügt in den Departementen Alpes-Maritimes, Var, Bouches du Rhone, Basses-Alpes und Hautes-Alpes zur Zeit über etwa 56000 *PS* ausgebauter Wasserkräfte und über etwa 23000 *PS* Dampfanlagen; die Gesellschaft besitzt weitere Wasserkräfte für 66000 *PS*, die teilweise schon in nächster Zeit zum Ausbau gelangen dürften, sowie auch die ge-

[1]) Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen 1910, Seite 36.

plante Erweiterung der Dampfreserve um weitere 6000 *PS*. Infolge der zum Teil durch die Absorption kleinerer Unternehmungen bewerkstelligten Ausdehnung dieser Anlagen, lässt deren Einheitlichkeit zu wünschen übrig; so finden sich für die Hauptübertragungen mittels Drehstrom-Spannungen von 10000, 13500, 30000 und 50000 Volt, sowie Periodenzahlen von 25 und 50 Perioden vor; einzelne lokale Netze werden mittels Gleichstrom oder separat erzeugtem Einphasenstrom von niedriger Spannung betrieben. Die Bedeutung der Unternehmungen der „Energie Electrique" ergibt sich daraus, dass deren Anlagen zur Zeit 10 Strassenbahnen und 16 Wiederverkaufswerke für allgemeine Stromlieferung versorgen; ihre Verteilungsanlagen dienen zur direkten Versorgung von 256 Gemeinden und zur indirekten Versorgung von 83 Gemeinden mit einer Gesamteinwohnerzahl von 1,65 Millionen Menschen.

Lokalbahnen in Südtirol mit elektrischem Betrieb. Durch zwei neue, im Herbst vorigen Jahres in Betrieb gesetzte Lokalbahnen hat die seinerzeit in unserer Zeitschrift ausführlich beschriebene Mendelbahn [1]) Fortsetzung nach dem Nonstal, hinauf nach Malé und hinunter bis Trient im Etschtal gefunden. Einerseits verbindet eine Lokalbahn von rund 23,5 *km* Länge und 80 ‰ Maximalsteigung die Station Mendelpass der Mendelbahn mit der Station Dermulo im Nonstale, die etwa 20 *km* unterhalb Malé und etwa 39 *km* oberhalb Trient liegt. Anderseits ist die Verbindung Trient-Malé über Dermulo durch eine weitere Lokalbahn von nahezu 60 *km* Länge und 50 ‰ Maximalsteigung hergestellt. Die beiden, mit Meterspur als reine Adhäsionsbahnen ausgebauten Strecken werden mit Gleichstrom von 800 Volt Fahrdrahtspannung bei Verwendung vierachsiger Personen-Motorwagen betrieben. Der Bahnstrom wird für beide Bahnen durch Umwandlung aus hochgespanntem Drehstrom in Unterwerken bei Zuhülfenahme von Akkumulatoren-Pufferbatterien erzeugt. Von Interesse ist noch die Mitteilung, dass die Lokalbahn Trient-Malé, zur Zeit die längste gegenwärtig im Betrieb befindliche elektrische Ueberlandbahn Oesterreichs, unter der Oberleitung von Organen der Staatsbahnverwaltung erstellt wurde.

Eine Wechselstrommaschine für 100000 Perioden wurde nach dem Entwurf von *Alexanderson* für die Zwecke der drahtlosen Telegraphie gemäss einem von ihm vor der letztjährigen Jahresversammlung des „American Institute of Electrical Engineers" gehaltenen Vortrage gebaut. Diese zunächst für Versuchszwecke nur für eine Leistung von etwa 2 *kw* ausgeführte Maschine ist nach dem sog. Induktortypus mit einem feststehenden Anker von 600 Nuten durchbildet und läuft mit 20000 Umdrehungen in der Minute. Infolge dieser bedeutenden Drehgeschwindigkeit ist die Welle federnd, also ähnlich wie bei den Dampfturbinen nach de Laval, angeordnet worden und vierfach gelagert. Die Leerlaufspannung der Maschine beträgt 110 Volt; bei Belastung in Verbindung mit einem Kondensator konnte ihr ein Strom von 30 Amp. bei 70 Volt Klemmenspannung entnommen werden. Nach den Angaben des Erbauers ist er nunmehr mit der Ausführung einer solchen Hochfrequenzmaschine für 50000 Perioden und 35 *kw* Leistung beschäftigt.

Ueber die Nidauer Schleusen, deren Bedienung gelegentlich des letzten Hochwassers im Bieler- bezw. Neuenburgersee zu Besorgnissen Anlass gegeben hat, weiss der „Bund" zu berichten, dass die Maximalhöhe, die für aussergewöhnliche Hochwasser mit 434,71 *m* und für gewöhnliche Hochwasser mit 433,96 *m* am Pegel in Vigelz vorgesehen ist, nicht erreicht wurde. Der höchste Stand, am 21. Januar d. J. wurde mit 433,80 *m* gemessen.

Bei dieser Gelegenheit wird bemerkt, dass schon lange zwischen den interessierten Kantonen und der Eidgenossenschaft Unterhandlungen schweben, um eine Verbesserung der Seewasserstand-Verhältnisse herbeizuführen. Es stehen sich aber hier so verschiedenartige Interessen entgegen (Schiffahrtsinteressen, Wasserwerke usw.), dass ein Uebereinkommen bis jetzt noch nicht zustande kommen konnte. (!)

Schweizerische Bundesbahnen. *Kreisdirektion V.* Als die von der ständigen Kommission in Aussicht genommenen Kandidaten, auf die wir in letzter Nummer hingewiesen haben, werden in den Tages-Zeitungen genannt: Für das Baudepartement Ingenieur *F. Lusser* aus Altdorf in Zug, zu dessen Gewinnung wir die S. B .B. mit voller Ueberzeugung beglückwünschen können; für die zweite zu besetzende Stelle Ständerat *R. Simen,* dessen Eignung für die Stelle sich unserer Beurteilung entzieht. Dabei können wir mit Genugtuung konstatieren, dass unser Hinweis darauf, dass die Kreisdirektionen nur mit *Fachmännern* besetzt werden dürfen und dass *nur* die Eignung des Mannes für den Posten bei der Wahl massgebend sein könne, in ernsten politischen Blättern nachhaltigen Widerhall gefunden hat.

[1]) Band XLII, Seite 237, 242, 263.

Rollenlager für Strassenbahnwagen sind an einem Wagen der Strassenbahn in Syracuse (NewYork) in viereinhalbjährigem Betrieb ausprobiert worden. Die Rollen der von der „Standard Roller Bearing Cº" in Philadelphia stammenden Lager laufen in einer Stahlhülse im Oelbad und erfordern wenig Aufmerksamkeit. Ueber den Erfolg wird im „Organ" berichtet, dass der mit Rollenlagern versehene Wagen die 5 *km* lange, ziemlich gerade Strecke in 31,8 *min* hin und zurück durchlief und dabei 3,10 *kw/std* Strom verbrauchte, während die entsprechenden Zahlen des zweiten, mit Bronzelagern ausgerüsteten Versuchswagens 35,2 *min* und 6,45 *kw/std* lauten; die alljährliche Kohlenersparnis wird mit rund 1530 Fr. für den Wagen angegeben.

Elektromechanische Arbeitsübertragung im Schiffsantrieb. Neben den kürzlich in unserer Zeitschrift [1]) gewürdigten Bestrebungen einer hydrodynamischen Arbeitsübertragung im Schiffsantrieb sind weiter auch zahlreiche Vorschläge einer elektromechanischen Arbeitsübertragung im Schiffsantrieb zu verzeichnen, um die Vorteile der hochwirtschaftlichen, schnellaufenden Dampfturbine auszunützen. Solche Vorschläge sind unlängst in einer englischen Zeitschrift (El. Rev.) zusammengestellt worden, und rühren her von *Parsons,* von *Brown, Boveri & Cº,* den *Siemens-Schuckertwerken,* von *Mavor* und von *Durtnall.* Zur Zeit bestehen jedoch nur wenige Ausführungen und nur für ganz geringe Leistungen, bei denen eine elektromechanische Arbeitsübertragung angewendet wird.

Amerikanische Gleichstrombahnen mit 1200 Volt. Nachdem Anwendungen höherer Gleichstromspannungen, als 600 Volt, bis vor wenigen Jahren in Amerika noch kaum zu verzeichnen waren, sind in letzter Zeit, dank der Verwendung von Motoren mit Wendepolen mehrere Gleichstrombahnen für 1200 Volt ausgerüstet worden. In einer unlängst im „El. Railway Journ." veröffentlichten Zusammenstellung meldet die General Electric Cº 616 *km* solcher von ihr errichteter oder im Bau befindlicher Bahnen mit 152 Motorwagen, deren motorische Ausrüstungen insgesamt 51400 *PS* Leistung haben.

Schiffbarmachung des Magdalenenstromes. Die Regierung von Kolumbien plant die Schiffbarmachung der Bocca di Ceniza, der Hauptmündung des Magdalenenstromes, um den grossen Seeschiffen die Fahrt flussaufwärts bis Baranquilla, dem hauptsächlichsten Handelsplatz von Kolumbien zu ermöglichen. Dieser westliche Flussarm mit felsigem Untergrund bot bis 1875 noch ein regelmässiges Fahrwasser von 7 *m* Tiefe, droht aber jetzt zu versanden. Nach einem Gutachten des Ingenieur Lewis Haupt aus Philadelphia könnten die erforderlichen Arbeiten in drei Jahren mit einem Kostenaufwand von 10 Millionen Pesos durchgeführt werden.

II. Internationaler Strassenkongress in Brüssel 1910. In Verbindung mit dem am 1. Juli d. J. beginnenden II. Internationalen Strassenkongress [2]) soll als Abteilung der Weltausstellung 1910 [3]) eine Spezialausstellung des Strassenwesens veranstaltet werden. Diese wird Modelle, Karten, Zeichnungen und Veröffentlichungen, sowie Materialien und Werkzeuge des Strassenbaues umfassen. Nähere Auskunft erteilt die Schweizer. Zentralstelle für das Ausstellungswesen in Zürich.

Bahnhof- und Post-Neubauten in St. Gallen. Die Generaldirektion der S. B. B. hat nunmehr das von den beauftragten Architekten *Kuder & v. Senger* ausgearbeitete und von ihr gutgeheissene Ausführungsprojekt für das neue Aufnahmegebäude St. Gallen dem Gemeinderat St. Gallen vorgelegt, der nach Vertrag ebenfalls seine Zustimmung dazu zu geben hat.

Die Planausarbeitung und Ausführung des neuen Postgebäudes sind bekanntlich den Architekten *Pfleghard & Haefeli* übertragen.

Hauenstein-Basistunnel. Die Generaldirektion der S. B. B. hält in ihrer an das Eisenbahndepartement gerichteten Beantwortung der Ausführungen der Berner Regierung an ihrem Voranschlag von rund 24 Mill. Fr. fest, ebenso an der von ihr berechneten Ersparnis von rund einer Million Fr. an den Betriebskosten, die durch den Bau des Basistunnels zu erzielen wäre.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Infolge des zur Zeit sehr günstigen Wasserstandes konnte die Schiffahrt Strassburg-Basel

[1]) Band LIV, Seite 371.

[2]) Band LIV, Seite 154 und 218. [3]) Band LIV, Seite 347.

bereits am 31. Januar d. J. wieder aufgenommen werden. An diesem Tage ist der erste Dampfer mit einem mit 350 *t* Blei befrachteten Schleppkahn von Strassburg stromaufwärts abgegangen.

Verbauung des Munots in Schaffhausen. Gegen die geplante Errichtung einer Privatbaute, die das Bild des ehrwürdigen Wahrzeichens der Stadt Schaffhausen in unzulässiger Weise beeinträchtigen würde, wird von der Schaffhauser Vereinigung für Heimatschutz Einsprache erhoben.

Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914.[1]) Die Grosse schweizerische Ausstellungskommission ist zu ihrer ersten Sitzung auf den 21. Februar d. J. nach Bern eingeladen.

Konkurrenzen.

Schulhaus in Neuhausen. Von der Schulhausbaukommission in Neuhausen am Rheinfall wird ein Ideen-Wettbewerb unter den schweizerischen und den in der Schweiz niedergelassenen Architekten eröffnet zur Erlangung von Plänen für ein neues Schulhaus. Als Termin zur Einreichung der Wettbewerbs-Entwürfe ist der 30. April 1910 festgesetzt. Zur Verteilung von drei bis vier Preisen an die besten Entwürfe sind 6000 Fr. dem Preisgericht zur Verfügung gestellt. Dieses besteht aus den Architekten *E. Joos* in Bern, *E. Jung* in Winterthur und *H. Reese* in Basel, sowie den Herren Dr. *R. Werner* und Gemeinde-Ingenieur *A. Meyer* in Neuhausen. Die Preisrichter haben das Programm geprüft und gutgeheissen. Alle prämiierten Entwürfe gehen in das Eigentum der Einwohnergemeinde Neuhausen über. Diese behält sich bezüglich der Ausführung der Pläne und der Bestellung der Bauleitung freie Hand vor; immerhin ist die Uebertragung dieser Arbeiten an einen Preisgewinner vorgesehen.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:500; alle Fassaden, die Grundrisse aller Stockwerke und die dazu nötigen Schnitte 1:200; eine perspektivische Ansicht des Neubaues; eine Kostenberechnung nach kubischem Inhalt, wobei der m^3 zu 26 Fr. einzusetzen ist. Im übrigen gelten die „Grundsätze des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben". Alles nähere ist aus dem Wettbewerbsprogramm zu ersehen, das nebst den Beilagen von der Schulhausbaukommission (Präsident J. Moser) in Neuhausen bezogen werden kann.

Neues Kunstmuseum Basel. (Bd. LIV, S. 73 u. 113, Bd. LV, S. 42.) Auf den vorgeschriebenen Termin vom 31. Januar d. J. sind 61 Wettbewerbsentwürfe eingereicht worden. Die Beurteilung durch das Preisgericht wird voraussichtlich zu Ende des Monats erfolgen, worauf die Ausstellung im Gewerbemuseum (Spalenvorstadt) stattfinden wird.

[1]) Band LIV, Seite 290.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die *V. ordentliche Sitzung* in diesem Wintersemester fand unter dem Vorsitz des Herrn Architekten *E. Joos* am 21. Januar statt.

Nach Mitteilung des Vorsitzenden wurde der Vorentwurf für die vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein gemeinsam mit dem Schweiz. Baumeisterverband zu erlassenden *Normen für die Submission und Vergebung von Bauarbeiten* von der bestellten Kommission einer eingehenden Umarbeit unterzogen. Als Anerkennung für die vom Vorsitzenden dieser Kommission, Herrn Architekt *A. Hodler,* geleisteten ausgezeichneten Arbeit erhebt sich die Versammlung von ihren Sitzen.

Ueber die *Revision der Statuten* des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins referiert Herr Architekt *Mathys* als Präsident der Spezialkommission. Aenderungen des vorliegenden Entwurfes werden nur bei zwei Artikeln beantragt. Der erste betrifft die Definition der zur Aufnahme notwendigen Qualifikation der Kandidaten. Nach längerer Diskussion konnte hier eine Einigung erzielt werden. Der zweite beanstandete Artikel behandelt die Pflichten der Mitglieder. Die hier von der Kommission beantragte kürzere Fassung wurde ohne Diskussion angenommen.

Freudige Ueberraschung bereitete die Mitteilung des Vorsitzenden, dass *alt Stadtbaumeister Geiser* sel. von Zürich seine Anhänglichkeit an seine engere Heimat und den Bernischen Ingenieur- und Architekten-Verein über den Tod hinaus dadurch dokumentierte, dass er unserer Sektion 500 Fr. testierte. Zum Andenken an den Heimgegangenen, der bei allen durch seine wohldurchdachten Referate und Vorträge sowohl bei den Delegierten-Versammlungen wie auch im Schosse unserer Sektion in bestem Andenken fortleben wird, erhob sich die Versammlung von den Sitzen.

Nach Erledigung des geschäftlichen Teiles folgte ein mit zahlreichen Plänen und Projektionen erläuterte Vortrag des Herrn Architekt O. Weber: *„Eine Rekonstruktionsversuch der alten Burg Nydeck."* Mangels autentischen geschichtlichen Materials über die kurz vor 1273 von den Bernern zerstörte Reichsburg Nydeck versucht der Vortragende die noch vorhandenen Mauerfragmente in einem Plane zu vereinigen und nach Analogie zeitgenössischer Burgen zu interpretieren. Es entstand auf diese Weise ein Bild des ältesten Teiles der Stadt Bern, das wesentlich von der Vorstellung abweicht, die bisher über die Nydeck verbreitet war. Ob diese Anschauung auch von den zünftigen Kennern bernischer Geschichte geteilt wird, ist noch ungewiss. Jedenfalls stützt sich die Arbeit auf ein Material von Tatsachen geologischer, technischer und urkundlicher Art, das an und für sich schon für Freunde bernischer Geschichte grosses Interesse bietet. W.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
7. Febr.	Otto Nievergelt	Oberwinterthur	Verschiedene Bauarbeiten zur Erstellung eines Einfamilienhauses.
8. „	Bridler & Völki, Arch.	Winterthur	Schreinerarbeiten zum Sekundarschulhaus Bauma.
10. „	Egli, Bahnmeister der S. B. B.	St. Margrethen	Erstellung von zwei steinernen Untermauerungspfeilern im Ausmass von etwa 30 m^3 am Monstein-Felsen.
10. „	Alwin Ruegg, Architekt	Brugg (Aargau)	Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten, sowie I-Eisen-Lieferung für ein Wohn- und Geschäftshaus in Dottikon.
10. „	Probst & Schlatter, Arch.	Solothurn	Glaser-, Schreiner-, Gipser-, Maler- und Tapeziererarbeiten, sowie Verputz der Fassaden für den Neubau der Soloth. Handelsbank.
11. „	Städt. Elektrizitätswerk	Zürich	Ausführung von Malerarbeiten für den Neubau Guggach.
12. „	Albert Raggenbass, Architekt	Uznach (St. Gallen)	Maurerarbeiten, Kunststeinlieferung und Zimmerarbeiten zum Um- bezw. Neubau des Hauses zum Schwert in Schmerikon.
12. „	Curjel & Moser, Arch.	Rheinfelden (Aarg.)	Schreinerarbeiten, Beschläglieferung, Bureaumöbellieferung und Parkettarbeiten zum Rathaus-Umbau Rheinfelden.
12. „	Baubureau des Postgebäudes	Lugano (Tessin)	Bildhauer-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten, sowie Erstellung der Blitzableiter für den Neubau des Postgebäudes in Lugano.
15. „	Jean Stamm, Gemeinderat	Thayngen (Schaffh.)	Erstellen eines 320 *m* langen Teilstückes zum Hauptleitungsnetz, Grabarbeit, Rohrleitung von 150 *mm* u. 4 Hydranten für die Wasserversorgung Thayngen.
15. „	Baubureau der neuen Werkstätte der S. B. B.	Zürich, Brauerstrasse 150	Ausführung der Massivdecken (rund 3200 m^2) zum südlichen Anbau des Wagenreparaturgebäudes der neuen Werkstätte Zürich.
17. „	Bauleit. Ing. der Bahnhofumbauten d. S. B. B.	Bern	Fundierungsarbeiten für die Drehscheibe von 20 *m* Durchmesser im neuen Lokomotivdepot auf dem Aebigut in Bern.
18. „	Bauführer des Volkshauses	Zürich, Bäckerstr.	Glaser- und Gipserarbeiten zum Volkshaus in Zürich III.
28. „	Bahningenieur d. S. B. B., Kreis II	Solothurn	Erstellung eines Dienst- und Wohngebäudes auf der Blockstation Mahlenwald bei Biel.
12. März	Direktion der Licht- und Wasserwerke	Thun	Sämtliche Lieferungen für die Erstellung eines neuen Gaswerkes der Stadt Thun für 4000 bis 5000 m^3 Tagesleistung.