

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 57/58 (1911)  
**Heft:** 24

## **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:** 06.02.2026

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

Es ist mir deshalb völlig unverständlich, wieso in gewissen Turbinenkatalogen die Wassermenge für Francis-turbinen, graphisch bezogen auf die Leitschaufelöffnung als Abszisse, als durchwegs gerade Linie dargestellt wird.

Für den Turbinenbesitzer ist dieser Punkt von ganz besonderer Wichtigkeit. Wenn z. B. laut Garantie obige Turbine für  $\frac{Q}{2}$  eine Leistung von 62 PS, ergeben sollte (siehe Abbildung 37), und der Besitzer glaubt, es sei dies gleichbedeutend mit halber Oeffnung, so ist er gewiss hocherfreut, für letztere 75 PS, zu erhalten, nicht erkennend, dass er sich einfach trügt, indem er in letzterem Falle eben 1151 l/sek. Wasser braucht, anstatt 986, also 17% mehr, was er wohl kaum beachtet, während 13 PS mehr Kraft auch ohne Bremse bemerkbar sind.

#### Versuche und Erfahrungen aus dem Wasserturbinenbau.

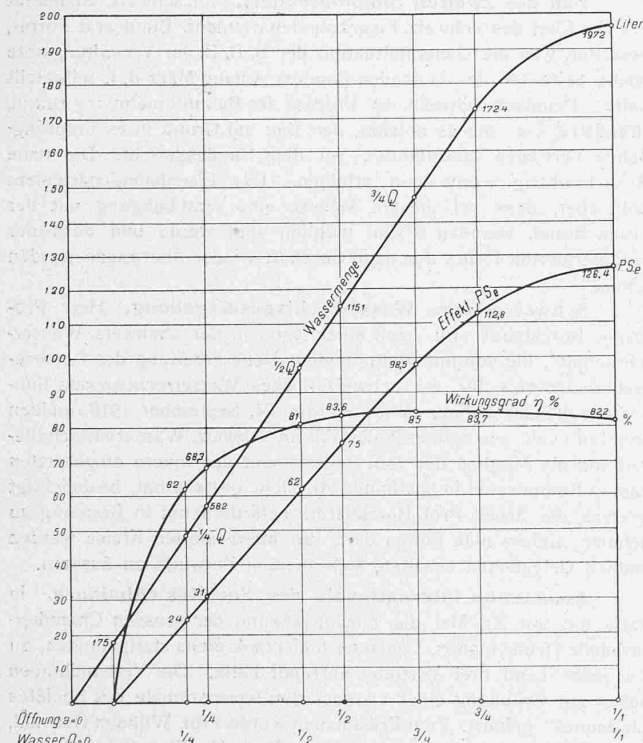


Abb. 37. Leistungs- und Wirkungsgradkurven einer norm. Francis-turbine.

Diesen Kniff haben sich bekanntlich gewisse Turbinenlieferanten schon zu Nutzen gemacht, indem sie gegenüber unerfahrenen Kunden die Garantie nach Schaufelöffnungen anstatt nach Wassermenge. Auch die meist üblichen Namen „Beaufschlagung“ oder „Injektion“ scheinen mir nicht klar zu sein, indem diese von den alten Turbinensystemen herübergenommenen Bezeichnungen nach meiner Ansicht sowohl im einen als im andern Sinne aufgefasst werden können. Warum nicht einfach sagen: Nutzeffekt für so und soviel Wasser? — (Schluss folgt.)

#### Miscellanea.

**The Institution of Mechanical Engineers. Zürich Meeting 1911.** Der Verein englischer Maschinen-Ingenieure wird seine diesjährige Jahresversammlung vom 24. bis 28. Juli in Zürich abhalten. Nach dem im Einverständnis mit dem Verein Schweiz. Maschinen-Industrieller (Präsident Oberst P. E. Huber-Werdmüller) aufgestellten Programm wird die Versammlung folgenden Verlauf nehmen:

Am 23. Juli Ankunft in Basel.

Am 24. Juli auf der Weiterfahrt nach Zürich Besuch entweder des im Bau befindlichen Kraftwerkes Laufenburg oder des Kraftverteilungswerkes Rheinfelden bzw. des Kraftwerkes Wangen an der Aare und der Werkstätten von Brown Boveri & Co in Baden. Abends Ankunft in Zürich.

Am 25. und 26. Juli finden je vormittags Sitzungen in der Aula des eidgen. Polytechnikums statt, unter Vorsitz von Ingenieur Edward B. Ellington, dem Präsidenten der Vereinigung. Hierfür sind Vorträge in Aussicht genommen von Professor Dr. F. Prášil über Versuche und Erfahrungen mit Francis-turbinen und Peltonrädern; von Dr. Alfred Amsler, Schaffhausen, über neue Typen von Dynamomotoren; von E. Huber-Stockar, über Elektrifizierung schweizerischer Eisenbahnen; von Direktor L. Zodel über Wasserkraftwerke und die dabei zu überwältigenden Hindernisse; von Direktor H. Zölly über Dampfturbinen; von J. Sulzer-Imhof über Dieselmotoren und von Ing. Pfander in Winterthur über schweizerische Zahnradlokomotiven.

Am Nachmittag des 25. Juli ist nach Wahl der Besuch der Werkstätten von Escher Wyss & Co und der Maschinenfabrik Oerlikon oder eine vom Verein Schweiz. Maschinen-Industrieller angebotene Fahrt auf dem Zürichsee vorgesehen. Abends findet das offizielle Bankett in der Tonhalle Zürich statt.

Am 26. Juli können nachmittags entweder die Werkstätten von Gebrüder Sulzer und der Lokomotivfabrik in Winterthur, oder das Elektrizitätswerk Schaffhausen und der Rheinflall oder die Kraftwerke Beznau besucht werden.

Für den 27. Juli stehen Exkursionen nach Glarus und dem Löntschwerk und nach Braunwald auf dem Programm.

Der 28. Juli ist der Besichtigung der Stadt Zürich und ihrer Umgebung gewidmet.

Der 29. Juli führt die Gesellschaft über die Rigi nach Luzern, wo sich die Teilnehmer trennen, um weitere Kraftwerke in der Schweiz und in Oberitalien zu besuchen.

Sekretär der Gesellschaft ist Herr Edgar Worthington, Storey's Gate, St. James's Park, London S. W.

**Die Stromrückgewinnung auf Einphasen-Wechselstrombahnen** dürfte in grösserem Masstabe anlässlich der bevorstehenden Traktionsversuche auf der Linie Perpignan-Villefranche der französischen „Chemins de fer du Midi“ praktisch erprobt werden. Bei allen sechs Probelokomotiven, die nach unserer Mitteilung auf Seite 210 von Band LVII für diese Linie geliefert werden, sind die zur Stromrückgewinnung notwendigen Einrichtungen vorgesehen; es dürften die Versuche namentlich mit Rücksicht auf die beträchtliche Leistungsfähigkeit der Lokomotiven (1500 PS Stundenleistung bzw. 1200 PS Dauerleistung pro Lokomotive) von Bedeutung für die zukünftige Beurteilung dieser Frage werden. Auch insofern werden sie Interesse bieten, als alle wichtigeren Einphasen-Motortypen für Bahnbetrieb in dieser Hinsicht dürften verglichen werden können. Von den sechs Lokomotiven sollen nämlich drei mit kompensierten Seriendynamomotoren betrieben werden („Westinghouse-Gesellschaft“, „Ateliers de Constructions électriques du Nord et de l'Est“ und „Schneider & Cie.“). Zwei mit Repulsionsmotoren mit Ankererregung („Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft“ und „Thomson-Houston-Gesellschaft“), eine mit Repulsionsmotoren mit Déri-Bürsten („Brown, Boveri & Cie.“); für alle diese Motortypen dürfte die Stromrückgewinnung erst bei Anwendung gewisser Hilfsmittel zur Unterdrückung störender Selbsterregungs-Phänomene gelingen. Wie verlautet, hat nun kürzlich die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft auf der deutschen elektrisch betriebenen Vollbahnstrecke Dessau-Bitterfeld ihre Midi-Lokomotive bereits auf Stromrückgewinnung geprüft, indem sie diese Lokomotive von einer andern elektrischen Lokomotive schleppen liess, während die erstere bei Schaltung auf Bremsung Energie in die Kontaktleitung zurücklieferte.

**Die XIX. Jahresversammlung des Verbandes deutscher Elektrotechniker** fand vom 29. Mai bis 1. Juni d. J. in München unter der Beteiligung zahlreicher Verbandsmitglieder und Gäste, sowie der staatlichen und städtischen Behörden statt. Nach den Begrüßungsansprachen gab am ersten Haupttage (30. Mai) der Vorsitzende Professor Budde, Berlin, einen „Ueberblick über die Entwicklung der Elektrotechnik im letzten Jahre“, worauf Professor Gleichmann, München, über die „elektrische Zugförderung auf den Haupteisenbahnen, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Entwicklung in Deutschland“ sprach; in einer zweiten Sitzung desselben Tages erstattete der Generalsekretär des Verbandes, Ing. G. Dettmar, Berlin, Bericht über die Arbeiten seit der letzten Jahresversammlung; weiter wurden noch vier Vorträge über verschiedene Themata gehalten und der Tag mit einem Festessen beschlossen. Der zweite Haupttag brachte nach der Erledigung der Wahlen für Vorstand und Ausschuss und der Ansetzung der nächsten Jahresversammlung nach Leipzig die Serie der Vorträge über das Hauptthema „Die

Elektrizität im Hause“ der diesjährigen Tagung. Mit technischen Besichtigungen und festlichen Anlässen wurde die Versammlung, aus deren Anlass der Elektrotechnische Verein München eine Ausstellung über die „Anwendungen der Elektrizität im Hause, im Kleingewerbe und in der Landwirtschaft“ veranstaltet hatte, zum Abschluss gebracht.

**Grosse Petroleum-Tanks.** Die grössten bisher gebauten Oelbehälter sind seitens der „Union Oil Company of California“ in der Nähe von San Luis Obispo in Californien erstellt worden. Es handelt sich um zwei in Eisenbeton ausgeführte zylindrische Reservoirs von 183 m Durchmesser und 6,25 m Höhe mit je 152 000 m<sup>3</sup> (eine Million barrels) Fassungsvermögen. Die Armierung des 63 mm starken Behälterbodens besteht aus Drahtgeflecht-Einlagen, während die aufrechtstehende Wandung, mit 900 mm Wandstärke am unteren und mit 150 mm Wandstärke am oberen Rand, durch eingelegte Rundeisenstäbe verstärkt wurde. Für jeden Behälter sind 250 t Eisen und 9200 m<sup>3</sup> Beton verwendet worden. Das Aushubmaterial der Planierung und Fundamentierung von je 61 000 m<sup>3</sup> Erdreich wurde zur Anlage eines den Behälterrand in geringem Abstand umgebenden Schutzwalls von 6 m Höhe, sowie 6 m unterer und 2,5 m oberer Wallstärke verwendet. Die auf rund 4000 m<sup>3</sup> Oel berechnete tägliche Zufuhr erfolgt direkt aus den etwa 300 km entfernten Oelfeldern mittels einer 200 mm weiten Rohrleitung. Die bei San Luis Obispo aufgestellte Pumpstation fördert sodann das Oel aus den Behältern direkt nach den im Hafen von Harford liegenden Oeldampfern, die nunmehr in kürzester Zeit gefüllt werden können.

**Ueber den Gesamthaushalt der deutschen Gaswerke** sind nach einem, im „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung“ veröffentlichten, von Direktor Möllers, Köln, vor dem „Verein der Gas-, Elektrizitäts- und Wasserfachmänner Rheinlands und Westfalens“ gehaltenen Vortrage, die folgenden Zahlenangaben von Interesse: Bei einer jährlichen Produktion von 2400 Millionen m<sup>3</sup> Gas kauft die deutsche Gasindustrie 7,2 Millionen t Gaskohlen im Werte von 118,4 Millionen Mark. Durch den Verkauf der Nebenprodukte der Gasindustrie können davon rund 92 Millionen Mark als gedeckt gelten, die sich in der Hauptsache auf Koks (66 Millionen Mark), auf Ammoniak (18 Millionen Mark) und auf Teer (8 Millionen Mark) verteilen. Der ungedeckte Teil der Kohlenkosten belastet somit den m<sup>3</sup> Gas mit 1,1 Pfennig. Die von der deutschen Gasindustrie bezahlten Löhne werden auf jährlich 88 Millionen Mark bewertet, während eine zuverlässige Berechnung des Reingewinns aus Mangel an einer einheitlichen Rechnungsgebahrung nicht möglich sei. In der an den Vortrag anschliessenden Diskussion wurde dieser Reingewinn über Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals hinaus auf rund 75 bis 80 Millionen Mark pro Jahr angegeben.

**Elektrischer Normalbahnbetrieb in Deutschland.** Weitere Massnahmen zur Einführung der elektrischen Traktion auf verschiedenen Linien der preussisch-hessischen Staatsbahnen sind gemäss einer Kreditforderung, die kürzlich, im Betrage von rund 34 Mill. Fr., beim preussischen Abgeordnetenhaus eingebracht wurde, im Gange. Einerseits soll die Hauptstrecke Magdeburg-Leipzig-Halle a. S., in deren Zuge das bereits elektrifizierte und am 1. April d. J. endgültig in Betrieb genommene Teilstück Dessau-Bitterfeld liegt, vollständig für elektrischen Betrieb ausgerüstet werden. Andererseits soll auch die Elektrifizierung der schlesischen Gebirgsbahn nach dem auf Seite 147 von Band LVII von uns bereits mitgeteilten Projekte mit Hilfe des geforderten Kredites durchgeführt werden. Die Kreditforderung wurde mit einer Denkschrift an die Abgeordneten geleitet, in der die durch elektrischen Betrieb erreichbaren Verbesserungen der Zuförderung hervorgehoben werden und erklärt wird, es sei „für die Verwaltung der preussisch-hessischen Staatsbahnen zur unabwiesbaren Pflicht geworden, die Einführung der elektrischen Zuförderung mit Nachdruck zu betreiben“.

**Schutz des Stadtbildes von Elberfeld.** In Elberfeld ist durch die Stadtverordneten ein Ortstatut gegen die Verunstaltung des Stadt- oder Strassenbildes erlassen worden. Die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten oder baulichen Aenderungen wird versagt, wenn dadurch die Eigenart des Stadt- oder Strassenbildes oder besonders genannter Bauten beeinträchtigt wird. Neben entsprechender Höhenbemessung soll namentlich die Wahl geeigneter Bauformen, die Gestaltung der Umrisslinien der Gebäude, die Gestaltung der Dächer und Brandmauern, der Schornsteine und Aufbauten und die Wahl geeigneter Baustoffe und Farben am Aeussern der Gebäude besonders beachtet werden. Vor der Versagung der

Genehmigung sind der künstlerische Beirat der Baupolizei und die Baukommission zu hören. Ersterer besteht aus je zwei von den Stadtverordneten zu wählenden Architekten, Kunstsachverständigen und Hauseigentümern.

**Bismarck-Nationaldenkmal.** (Band LVII, S. 86). Die im Paulinenschlösschen zu Wiesbaden veranstaltete Ausstellung der in Düsseldorf ausgewählten 86 Entwürfe zum Bismarck-Nationaldenkmal wurde am 30. Mai eröffnet. Hier, wo nur ein Viertel der gesamten Entwürfe vorgelegt wird, fällt deutlicher ins Auge, mit welcher Gründlichkeit das zur Ausschreibung gelangte Thema behandelt worden ist. Entgegen den bisherigen Pressäusserungen gibt Prof. Schmid, Aachen, Vertreter des Kunstausschusses, bekannt, dass die endgültige Entscheidung darüber, was in dem Wettbewerb weiter zu geschehen hat, welcher Entwurf ausgeführt wird oder ob ein neuer Wettbewerb veranstaltet werden soll, in der Sitzung sämtlicher Ausschüsse zu Wiesbaden am 24. Juni fallen wird.

**Bau des zweiten Simpiuntunnels.** Im schweiz. Ständerat hat der Chef des schweiz. Eisenbahndepartement, Bundesrat Forrer, bestätigt, was die Generaldirektion der S. B. B. im Verwaltungsrate (siehe Seite 146 des laufenden Bandes) Anfang März d. J. mitgeteilt hatte. Demnach schwebt der Prozess der Bauunternehmung Brand, Brandau & Cie., die es ablehnt, den Bau auf Grund ihres ursprünglichen Vertrages auszuführen, vor dem Bundesgericht. Die neue Ausschreibung werde nun erfolgen. Das Eisenbahndepartement hofft aber, dass bei diesem Anlasse eine Verständigung mit der Firma Brand, Brandau & Cie. möglich sein werde und dass der rekonstruierten Firma das neue Geschäft wieder übertragen werden könne.

**Schweizerische Wasserrechtsgesetzgebung.** Herr Professor Burckhardt soll, nach einer Notiz in der „Schweiz. Wasserwirtschaft“, die von ihm übernommene Uebearbeitung des Departementalentwurfes für ein schweizerisches Wasserrechtsgesetz nunmehr vollendet haben. Wie wir am 24. September 1910 melden konnten<sup>1)</sup> und wie seither N.-R. Will im Schweiz. Wasserwirtschaftsverband als Mitglied der vom Departement des Innern eingesetzten engern Kommission in bestimmte Aussicht gestellt hat, beabsichtigt letztere, die Arbeit Prof. Burckhardts beförderlichst in Beratung zu nehmen, sodass man hoffen darf, die interessierten Kreise werden endlich Gelegenheit erhalten, sich zu dem Entwurfe zu äussern.

**Association Internationale des Sociétés chimiques.** In Paris hat am 25. Mai die Zusammenkunft der grossen Chemikerverbände Deutschlands, Englands und Frankreichs stattgefunden, zu der jedes Land drei Vertreter entsandt hatte. Die Verhandlungen haben zur Gründung einer „Association Internationale des Sociétés Chimiques“ geführt. Zum Präsidenten wurde Prof. Wilhelm Ostwald, Gross-Bothen, zum Vizepräsidenten Prof. H. Wichelhaus, Berlin, und zum Generalsekretär Prof. P. Jacobson, Berlin, gewählt; es sind also die drei ersten Ehrenposten mit deutschen Wissenschaftlern besetzt. Die nächste Tagung soll in Berlin im April 1912 abgehalten werden.

**Internationaler Kongress für angewandte Elektrizität Turin 1911.** Anlässlich der diesjährigen internationalen Ausstellung für Industrie und Arbeit wird in Turin ein Kongress für elektrische Anwendungen in der Zeit vom 9. bis 20. September abgehalten, an dem sich der Schweizerische elektrotechnische Verein offiziell beteiligt und neben drei eigentlichen Berichterstattern (Dr. H. Behn-Eschenburg, Dr. A. Denzler, Dr. E. Frey) zur Erstattung von Mitteilungen vier weitere seiner Mitglieder (Ing. E. Huber-Stockar, Dr. W. Kummer, Dr. O. Schmidt, Ing. A. Nizzola) angemeldet hat. In Verbindung mit dem genannten Kongress findet in Turin auch eine Sitzung der Internationalen elektrotechnischen Kommission statt.

**Die längsten aufenthaltslosen Eisenbahnfahrten,** die auf den deutschen Bahnlinien mit D-Zügen nach den z. Z. bestehenden Fahrplänen ausgeführt werden, sind auf folgenden Strecken zu verzeichnen:

Strecke:	Länge: (km)	Fahrzeit: (Minuten)	Fahrtgeschwindigkeit:
Berlin-Hamburg . . .	286,7 . . .	200 . . .	86,01 km/std
Berlin-Liegnitz . . .	264,4 . . .	203 . . .	78,15 km/std
Berlin-Hannover . . .	254,1 . . .	189 . . .	80,67 km/std
Breslau-Frankfurt . . .	248,3 . . .	178 . . .	83,70 km/std
München-Nürnberg . . .	198,7 . . .	138 . . .	86,38 km/std

<sup>1)</sup> Band LVI, Seite 175.



**Literarische Produktion der Technik.** Welchen Umfang die gesamte literarische Produktion der technischen Wissenschaften einnimmt, geht aus dem Jahresbericht des Berliner Internationalen Instituts für Technobibliographie für 1910 hervor. Voran steht die Chemie mit 15520 Arbeiten, wovon allein 14096 in Form von Aufsätzen veröffentlicht wurden. Nach Sprachgebieten steht unter den chemischen Arbeiten Deutschland mit 10529 obenan. Es folgen in weitem Abstände Frankreich mit 2788, England-Amerika mit 2018. In der Maschinentechnik erschienen 10557, in der Elektrotechnik 11027, in der Bautechnik 10169, Berg- und Hüttentechnik 6619 und in der Militär- und Marinetechnik 4597 Arbeiten.

**Die erste amerikanische Gleichstrombahn für 1500 Volt Fahrdrachtspannung** ist nach einer Mitteilung des „Electric Railway Journal“ von der „Piedmont & Northern Railway“ bei der Westinghouse-Gesellschaft hinsichtlich der Ausrüstung der Unterstationen und der Triebfahrzeuge in Auftrag gegeben worden. Es handelt sich um eine Ueberlandbahn von rund 200 km Betriebslänge, für die 23 Motorwagen und 14 elektrische Lokomotiven gebaut werden; diese Triebfahrzeuge erhalten je vier Wendepolmotoren von 90 PS. Im Anschluss an diese Mitteilung möchten wir darauf hinweisen, dass in der Schweiz die Bellinzona-Misox-Bahn bereits seit 1907 mit Gleichstrom von 1500 Volt betrieben wird.

**Rückkauf der Gotthardbahn.** (Bd. LVI. S. 203). Zwischen der Liquidationskommission der Gotthardbahngesellschaft und den Vertretern des Bundes ist im Rückkaufsprozess am 10. Juni d. J. eine Einigung zustande gekommen, nach deren Ratifikation, die bis zum 10. Dezember erfolgen soll, der Prozess erledigt wäre.

### Konkurrenzen.

**Plakat für die Schweiz. Landesausstellung Bern 1914.** Das Zentralkomitee der Schweizerischen Landesausstellung schreibt unter den schweizerischen, sowie unter ausländischen in der Schweiz dauernd niedergelassenen Künstlern einen Wettbewerb aus zur Erlangung von Entwürfen zu einem Plakat für die Landesausstellung mit Termin auf den 15. Januar 1912. Das Preisgericht ist gebildet aus Stadtpräsident *Steiger* als Vertreter des Direktionskomitees, Direktor *H. Behrmann* vom offiziellen Verkehrsbureau, als Vertreter des Publizitätskomitees und Dr. *E. Locher*, Generaldirektor der Landesausstellung, sowie fünf Künstlern, die durch die Bewerber selbst aus einer Zehnerliste zu wählen sind. Das Preisgericht verfügt über einen Betrag von 6000 Fr., aus dem ein I. Preis zu 2000 Fr., zwei II. Preise zu 1000 Fr. und vier III. Preise zu 500 Fr. erteilt werden sollen. Aus den sieben preisgekrönten Entwürfen, die in das Eigentum des Zentralkomitees der Landesausstellung übergehen, wählt dieses in Verbindung mit dem Preisgericht den zur Ausführung bestimmten aus. Die übrigen prämierten Entwürfe können ebenfalls als Plakate oder, im Einverständnis mit dem Künstler, zu andern Reklamezwecken verwendet werden. Die Ausführung der Entwürfe untersteht der Ueberwachung und der Erteilung des „Gut zum Druck“ durch den Künstler, dessen Namen angebracht wird. Allfällige Ausführung durch den Künstler selbst ist besonderer Vereinbarung vorbehalten. Die Entwürfe sind im Hochformat 100/130 cm einzureichen.

Das Programm, das alle nähern Angaben und Vorschriften enthält, samt dem vorerwähnten Wahlzettel ist vom Sekretariat der Schweizerischen Landesausstellung in Bern, Bubenbergrplatz 17, zu beziehen.

**Bildmarke für die Schweiz. Landesausstellung Bern 1914.** Das Zentralkomitee der Schweizerischen Landesausstellung schreibt unter den schweizerischen und ausländischen in der Schweiz ansässigen Künstlern einen Wettbewerb aus zur Erlangung von Entwürfen für eine Bildmarke. Die Entwürfe sind in der Grösse von 15/15 cm einzureichen bis zum 15. Juli 1911. Das Preisgericht besteht aus den Herren: *Hermann Behrmann*, Präsident des Reklamekomitee, Dr. *E. Locher*, Generaldirektor der Schweizerischen Landesausstellung und *Emil Cardinaux*, Maler in Muri; es verfügt über einen Betrag von 600 Fr. zur Erteilung von einem I. Preis von 200 Fr., zwei II. Preise zu 100 Fr. und vier III. Preise zu 50 Fr. Die prämierten Entwürfe gehen in das Eigentum des Zentralkomitees der Schweizerischen Landesausstellung über. Das ausführliche Programm kann vom Sekretariat der Schweizerischen Landesausstellung Bern 1914, Bubenbergrplatz 17, bezogen werden.

### Nekrologie.

† **Chr. Trachsel.** Unsere Berner Kollegen und mit ihnen die schweizerischen Fachgenossen betrauern in dem am 7. Juni d. J. heimgegangenen Baumeister Chr. Trachsel-Rüfenach, einen der Besten aus ihrem Kreise, einen Mann, wie ihn ein Freund im „Bund“ schildert, von wärschafter Bernerart, von eisernem Fleisse, zähem Beharren, strenger Rechtlichkeit und treuem Sinn für seine Freunde.

In Rüeggisberg am 28. März 1852 geboren, wändte sich der begabte Knabe unmittelbar nach dem Besuch der Kantonsschule Bern dem Baumeister-Berufe zu, indem er bei Architekt Häfliger in Neuenburg in die Lehre trat. Als Angestellter eines Baugeschäftes in Stuttgart benutzte er dann die Gelegenheit, um das Studium an der technischen Hochschule daselbst aufzunehmen. Nach einer weitem Praxis von einem Jahre bei den Baumeistern Probst & Kissling in Bern unternahm Trachsel eine Studienreise nach Italien, auf der er sich längere Zeit in Florenz und Rom aufhielt. In die Heimat zurückgekehrt, arbeitete er einige Jahre beim Architekten E. Probst in Bern und führte nach dessen Tod das Geschäft im Verein mit dessen Sohn P. Probst weiter. In diese Zeit fällt die Erstellung der Bauten an der Predigerasse und an der Nägeligasse, des Vereinshauses und des Pfarrhauses der evangelischen Gesellschaft; zugleich war er an dem Bau des städtischen Gymnasiums und der antostossenden Primarschule beteiligt. Seit 1887 alleiniger Inhaber eines Architektur- und Baubureaus hat er als solcher über hundert Villen, Geschäfts- und Wohnhäuser in Bern ausgeführt, desgleichen die Armenanstalt Kühlewil, die Loge zur Hoffnung in Bern, die Krankenhäuser in Riggisberg, Frutigen und Erlenbach, die Handelsschule an der Monbijoustrasse. Auch Projekte für verschiedene öffentliche Anstalten arbeitete er aus. Beteiligt war er unter anderem an der Ausführung des Bundeshauses, Ostbau und Mittelbau, des eidgenössischen Telegraphenverwaltungsgebäudes, der Tierarzneischule, des historischen Museums und der Irrenanstalt Münsingen. Seine Tätigkeit, Gründlichkeit und strengste Gewissenhaftigkeit hatten ihm nicht nur schöne Erfolge gebracht, sondern sie sicherten ihm auch einen Namen in der stadtberrnischen Baugeschichte.

Stets fand sich Trachsel bereit, dem öffentlichen Interesse seine Kräfte zu weihen. Ungezählten Kommissionen für öffentliche Wohltätigkeits-Anstalten, für Ueberwachung öffentlicher Bauten u. dgl. hat er angehört. Desgleichen wurde er in den Verwaltungsrat von zahlreichen Verkehrs- und industriellen Unternehmungen gewählt und überall kam er gewissenhaft den Verpflichtungen nach. Das Vertrauen seiner Mitbürger entsandte ihn in den Grossen Rat und in den Stadtrat; besonders glücklich war sein Wirken als Mitglied der städtischen Baukommission. Unter seinen Fachgenossen genoss er besonderes Ansehen und in sehr vielen Fällen ist sein unparteiisches Urteil zur Schlichtung von streitigen Fragen angerufen worden.

Diesen gewaltigen Arbeitsleistungen waren aber seine Kräfte mit dem Fortschreiten des Alters nicht mehr gewachsen und so konnte ihn der Tod verhältnismässig früh aus seinem reichen Wirkungsfeld abberufen.

† **Ulrich Tramèr.** Auf der Heimreise von Lugano, wo er zur Kur geweiht hatte, ist am 9. Juni im Gotthardzug zwischen Flüelen und Goldau Ingenieur Dury Tramèr in seinem 73. Lebensjahre plötzlich verschieden. Unser heimgegangener Kollege war zu Scans im Oberengadin im Jahre 1838 geboren, besuchte von 1853 bis 1858 die Kantonsschule in Chur und studierte von 1858 bis 1860 an der Ingenieurschule des Eidg. Polytechnikums, wo er mit seinem originellen und gutmütigen Wesen sich bei seinen Kommilitonen besonderer Beliebtheit erfreute. Als begabter Zeichner war er schon hier, wie später in seiner Ingenieurpraxis, für seine mit grosser Sorgfalt und Genauigkeit angeführten Arbeiten bekannt. Von 1861 bis 1873 beteiligte sich Tramèr als Ingenieur und Bauführer beim Bau des graubündnerischen Strassennetzes und war dann von 1873 bis 1876 beim Bau der linksufrigen Zürichseebahn mit bestem Erfolg als Bauführer tätig.

Nach Fertigstellung dieser Linie liess er sich vorübergehend in Richterswil als Zivilingenieur nieder, bis er 1883 in seiner Heimat als kantonaler Bezirksingenieur des IV. Strassenbezirks mit Sitz in Zernez für die Unterengadiner, die Ofenberg- und die Fuella-Strasse bis zur Passhöhe Anstellung fand. Die 1900 in seinem Bezirke neuerstellte Umbrailstrasse hat er entworfen und ihren Bau geleitet, sich damit ein schönes Denkmal setzend. Bis zu seinem Tode hat