

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 39/40 (1902)  
**Heft:** 11

## 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:** 29.01.2025

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

Jahrzehnten, vor dem öffentlichen Auftreten Camillo Sittes, die nüchternen rechtwinkligen Baublocksysteme fast überall die Oberhand gewonnen hatten, während Sitte in seinem Werke so brillant darstellt, wie hauptsächlich durch diese steifen, neuen Bausysteme, die schreckenerregende Langweiligkeit und künstlerische Armut der meisten modernen Städtebilder entstanden ist, und wie man vielmehr danach trachten sollte, sich den vorhandenen Verhältnissen der Umgebung, den natürlichen Hindernissen u. s. w. anzupassen. Neben Camillo Sitte könnten wir noch viele andere Autoritäten im Städtebau nennen, die sich zu den gleichen Grundsätzen bekennen.

Man sieht also, dass wir in sehr guter Gesellschaft sind, wenn wir für den vorliegenden Fall die Richtigkeit der ästhetischen Rechtwinkel-Theorie des Preisgerichtes absolut bestreiten. Das hindert natürlich nicht, dass jeder Preisrichter über solche Fragen seine eigene persönliche Meinung haben wird. Nie und nimmer steht es aber einem Preisgerichte zu, seinen persönlichen Meinungen in solchen Fragen einen so hohen Wert beizumessen, dass deshalb ganze Artikel eines Bauprogrammes umgangen werden dürften, am wenigsten hier, bei dem einfachen Dienstgebäude, wo wahrhaftig alle andern Gesichtspunkte viel wichtiger, als der ästhetische sind.

Wir kommen zum Schlusse. Man kann sich wohl ernstlich fragen, ob es überhaupt angezeigt sei, das architektonische Konkurrenzwesen beizubehalten. Neben gewissen Vorzügen hat es zweifellos seine grossen Nachteile. Der ungeheure Arbeitsaufwand, der meist nutzlos ist, kann schwerlich als nationalökonomisch bezeichnet werden. Die Grosszahl der Konkurrenten hat von einer Konkurrenz nichts als grosse Verluste an Zeit und Geld und die mit Preisen Ausgezeichneten sind meistens schlecht bezahlt. Ein bekannter Professor der «*école des beaux-arts*» in Paris sagte einst als Preisrichter bei einer grösseren Konkurrenz: «*Le concours public, c'est une consultation gratuite*».

Nun, die Frage ob «*sein oder nichtsein*» kann auch untersucht werden. Wenn man aber in Zukunft von architektonischen Konkurrenzen noch nicht ganz abstrahieren will, so müssen die konkurrierenden Architekten wenigstens die Gewissheit haben, dass sie nicht reiner Willkür preisgegeben sind. Eine Lotterie werden die Konkurrenzen zwar immer bleiben, denn die vielen guten Projekte, die meist nebst anderen vorhanden sind, können nicht alle prämiert werden und es spielt dann der Zufall eine grosse Rolle, zu welchen derselben sich die persönliche Ansicht der betreffenden Preisrichter am meisten hinneigt. Das ist nun einmal nicht zu vermeiden, mag das Preisgericht bestehen aus wem es will. Aber gerade weil es so ist, muss um so mehr daran festgehalten werden, dass wenigstens das Programm unter allen Umständen einzuhalten ist, sowohl von den Konkurrenten, wie vom Preisgerichte.

Wir laden daher alle diejenigen Kollegen, welche diese Ansicht teilen, ein, sich einer Bewegung anzuschliessen, welche zum Ziele hat die Grundsätze über das Verfahren bei architektonischen Konkurrenzen derart zu ergänzen, dass in Zukunft die Urteile der Preisgerichte nicht ohne weiteres als Gottesurteile angesehen werden müssen, sondern dass unter gewissen Bedingungen ein neues Preisgericht und eine neue Beurteilung verlangt werden kann, wenn es, wie z. B. im vorliegenden Falle, notorisch ist, dass Programmbedingungen nicht berücksichtigt wurden. Dabei dürfte auch in Erwägung gezogen werden, ob nicht, um den Konkurrenten eine Menge unnützer Studien und Arbeiten und viel Aerger zu ersparen, in Zukunft die Bauprogramme in gewisser Hinsicht präziser und vollständiger abgefasst sein sollten und endlich, ob nicht das System gewählt und ausgebildet werden dürfte, die Konkurrenzen jeweilen vorerst als unbezahlte Ideenkonkurrenzen abzuhalten, mit Erteilung von blossen Ehrengewinnungen und darauf folgend erst unter den Inhabern der letzteren eine engere, bezahlte Konkurrenz zu veranstalten.

Die Unterzeichneten werden über diese Fragen in der Sektion Bern des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins ihre bezüglichen Anträge stellen, in der Erwartung, dass die gleich gesinnten Fachgenossen anderer Sektionen in ähnlichem Sinne vorgehen werden. Die schliessliche Behandlung der ganzen Frage im schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein dürfte dann wohl eine allseitig befriedigende Lösung bringen.

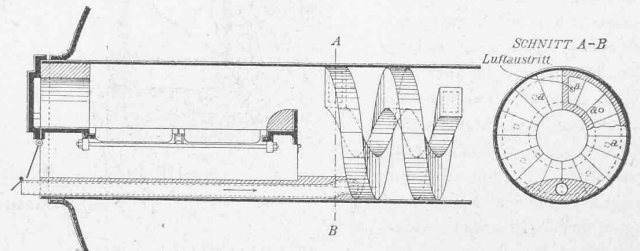
Bern, den 26. Februar 1902.

Ad. Tèche, Architekt.  
F. Widmer, »  
Ed. Joos, »  
A. Hodler, »

## Flammrohreinsatz zur Erzielung rauchfreier Verbrennung.

Bei Anlage von Dampfkessel-Innenfeuerungen mit Planrost, für die auf eine möglichst vollkommene und rauchschwache Verbrennung gesehen werden soll, ist die Erfüllung folgender drei Bedingungen von massgebender Bedeutung: Es müssen die aus dem frisch aufgeworfenen Brennmaterial ausgetriebenen Gase im Verbrennungsraume die zu ihrer Entzündung erforderliche Temperatur vorfinden, die zu ihrer Verbrennung erforderliche Luftmenge muss ihnen rechtzeitig zugeführt und Gase und Luft müssen innig gemischt werden.

Man hat diesen Bedingungen durch Einbauten von feuerfestem Material in Form von Gittern, hohlen Ringen u. s. w. in die Flammrohre mit mehr oder weniger gutem Erfolge zu entsprechen gesucht. Es ist klar, dass diese Einsätze um so wirkungsvoller sind, je grösser ihre Oberfläche bzw. je grösser die Menge der Wärme ist, die sie in sich aufzunehmen vermögen, je weniger sie den freien Querschnitt des Flammrohres verengen und je inniger sie Gase und Verbrennungsluft mischen. Wir finden diesbezüglich in dem für 1900/1901 erstatteten Jahresbericht von Hilliger, Oberingenieur des Dampfkesselrevisions-Vereins in Berlin, bei der Besprechung von rauchverzehrenden Feuerungsarten für Kessel mit Innenfeuerung Angaben über eine hierzu für oberschlesische Steinkohle geeignete Rauchverbrennungs-Vorrichtung. Letztere besteht aus einer hohlen Feuerbrücke und einem dahinter liegenden Chamotte-Ring. Die Wirkung dieser Einrichtung beruht darauf, dass den über die Feuerbrücke hinziehenden Gasen an der geeigneten Stelle Luft zu ihrer Verbrennung zugeführt wird. Da nun in der Regel an dieser Luftaustrittsstelle die Entzündungstemperatur der Kohlenwasserstoffe noch vorhanden ist, so werden dieselben mit langer Flamme verbrennen; um aber die Flamme in sich vor ihrer Verbrennung vor Abkühlung zu schützen, bzw. die Verbrennung zu begünstigen, ist hinter der Feuerbrücke ein Chamotte-Ring angebracht, welcher im Betriebe sich in hoher Rotglut befindet.



Aus der schematischen, der Zeitschrift «*Stahl und Eisen*» entnommenen Skizze, ist die Anordnung dieses Einbaues erkenntlich. — Vor der Beschickung des Rostes mit frischem Brennmaterial wird das Rohr für die sekundäre Luftzuführung bzw. der Luftzutritt in den hohlen Einsatz geschlossen und gleich darauf wieder geöffnet. Der Einsatz selbst ist durch das in höchster Glut auf dem Roste befindliche Brennmaterial glühend geworden. Die sich entwickelnden, schwer entzündbaren Kohlenwasserstoffgase werden beim Bestreichen des glühenden Einsatzes entzündet und erhalten aus dem Inneren desselben die erforderliche, zur Verbrennung dienende Luft hochoverwärmte zugeführt. Vermöge der schraubenförmigen Gestalt des Einsatzes werden Gase und Luft aufs innigste gemischt und die Verbrennungsprodukte gezwungen, im Flammrohre einen grösseren Weg zurückzulegen, sodass ihre Wärme besser ausgenützt wird. Ein etwaiges Ablagern von Russ im Flammrohre wird durch die lebhafteste Bewegung der Gase verhindert oder doch vermindert, was besonders bei Wellrohren von Wichtigkeit ist.

Der Einsatz besteht aus einzelnen miteinander verbundenen Chamottesteinen. Die Öffnungen für den Austritt der Sekundärluft befinden sich in der dem Roste abgewandten Fläche der Steine, sodass die vorgewärmte Luft direkt vom Schornsteinzuge angesaugt wird.

## Miscellanea.

Die Heizung der Personenwagen bei Eisenbahnen und insbesondere bei Lokal- und Strassenbahnen bildete den Gegenstand eines jüngst im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens in Wien von Ingenieur E. A. Ziffer gehaltenen Vortrages.

Unter den vielen Fragen, die im modernen Eisenbahnbetrieb noch heute der Lösung entgegensehen, steht die Heizung der Personenwagen im Vordergrund des Interesses und fortgesetzten Studiums. Der Vortragende beschäftigte sich einleitend mit der vom österr. Eisenbahnministerium herausgegebenen Verordnung vom 3. April 1901, nach der grundsätzlich

alle den Bestand von Feuerstellen in und an den Wagen bedingenden Heizvorrichtungen durch solche, deren Wärmegewinnung räumlich getrennt von den Wagen erfolgt, ersetzt werden müssen. Mit diesem Gegenstande haben sich sowohl der Internationale Eisenbahnkongress als der Internationale permanente Strassenbahnverein befasst. Letzterer hat sich gegen die Heizung der im Innern der Städte verkehrenden Wagen ausgesprochen, wogegen beide Kongresse in ihren diesbezüglichen Beschlüssen darin übereinstimmen, dass eine rationelle Lösung der Heizungsfrage noch nicht vorliegt und je nach den bei den verschiedenen Bahnen bestehenden Verhältnissen gesucht werden sollte.

In eingehender Weise erörterte der Vortragende die bei den Eisenbahnen und Tramways in Verwendung stehenden verschiedenen Heizsysteme in Bezug auf ihre Vor- und Nachteile, auf Einrichtung, Wirksamkeit und Kostenfrage, wobei er von den transportablen Heizapparaten (Wärmeflaschen, Wärmekasten und Oefen) ausgehend, die Luftheizung, die Warmwasserheizung (Thermosyphonheizung), die gewöhnliche kontinuierliche Dampfheizung, die gemischte Dampfheizung, und zwar Dampfdruckluftheizung und das Heizsystem mit Dampf allein oder mit Wasser gemischt und endlich die elektrische Heizung in den Kreis seiner Betrachtungen zog. Seine Schlussfolgerung gipfelt vor allem darin, dass bei Heizvorrichtungen als Grundbedingung das Prinzip der Feuersicherheit zur Anwendung kommen müsse, dem zur Zeit bloss die Heizung der Wagen mit Wärmeflaschen sowie jene mittels Dampfentnahme von der Lokomotive aus entspricht. Bei Bahnen mit elektrischem Betriebe dürfte die Heizung mittels Elektrizität, wenn dieselbe auch eine gewisse Feuersgefahr in sich birgt und grössere Kosten verursacht, eine zufriedenstellende Lösung finden. Den Schwerpunkt bei Einführung der verschiedenen Heizvorrichtungen bildet, namentlich bei Bahnen niederer Ordnung, die Kostenfrage, sodass man fast in den meisten Fällen — so eigentümlich und auffallend dies auch erscheinen mag — mit der Wärmeflasche, die noch jetzt bei vielen Hauptbahnen in Frankreich, Belgien, Italien und England angewendet wird, das Auskommen findet. In Bezug auf die Heizung der Güterwagen, welche insbesondere für die durch Frost Schaden leidenden Güter Bedürfnis ist, liegen nur sehr geringe Erfahrungen vor. Die Frage der Heizung stellt in Bezug auf die wirtschaftliche Seite und ihre technische Ausgestaltung eine dankenswerte Aufgabe, die ein fortgesetztes Studium und die eingehendste Beachtung seitens aller Kreise erfordert.

**Verwendung hochgespannter Ströme für Kraftübertragung in Europa.**

Bekanntlich sind schon seit Jahren in Nordamerika elektrische Kraftübertragungen ausgeführt, welche auf der Verwendung sehr hochgespannter Ströme basieren. In einzelnen Anlagen ist man, begünstigt durch klimatische Verhältnisse, bis 40000 und 50000 Volt gegangen. Dass man auch in Europa anfängt, Wasserkräfte auf sehr weite Distanzen und demgemäss unter Verwendung sehr hochgespannter Ströme zu übertragen, nachdem die günstigeren, d. h. näher an den Konsumstellen gelegenen Wasserwerke zum grössten Teil schon ausgenutzt sind, beweist eine Reihe von Anlagen, die im Laufe dieses Jahres in Betrieb kommen. U. a. wird gegenwärtig eine Kraftübertragung auf 37 km unter Verwendung von 20000 Volt Spannung nach der Stadt Como gebaut. — Für die Stadt Zaragoza in Spanien werden zwei Wasserkräfte von 4000 bzw. 6000 P.S. auf 45 und 80 km unter Verwendung von 30000 Volt Spannung ausgenutzt. — Die im vergangenen Monat in Betrieb gekommene Anlage Fure & Morge in der Nähe von Grenoble verteilt etwa 7000 P.S. an eine Reihe von Gemeinden wie Voiron, Moirans u. a. auf eine Entfernung von 50 km mittels Strom von 26000 Volt Spannung. Die Centrale Beznau bei Waldshut entnimmt der Aare 10000 P.S. um sie auf Distanzen bis 60 km bei einer Spannung von 25000 Volt auszunützen. — In allerletzter Zeit sind auch die Arbeiten für eine grosse Centrale am Cellina-Fluss vergeben worden, welche bestimmt ist, eine Kraft von 13000 P.S. unter einer Spannung von 36000 Volt den Städten Venedig, Udine, Pordenone und anderen zuzuführen. Die hiebei in Frage kommende maximale Distanz beträgt rund 90 km. — Alle diese Centralen erzeugen Dreiphasenstrom in der verhältnismässig geringen Spannung von einigen Tausend Volt, um die letztere vermittelst stationärer Transformatoren auf die Uebertragungsspannung hinauf zu transformieren. Die elektrischen Maschinen dieser Anlagen, die zusammen in Generatorleistung etwa 43000 P.S. ausmachen, sind der A.-G. Brown, Boveri & Co. in Baden übertragen worden.

Ein weiteres Beispiel der Uebertragung von hochgespanntem Wechselstrom ist die Leitung von Hochfelden nach Oerlikon, die bis Ende 1900 mit 15000 Volt betrieben wurde, seit Anfang 1901 aber auf 30000 Volt gesteigert ist und mit dieser Spannung anstandslos funktioniert.

**Elektrischer Betrieb auf Vollbahnen.** Im Anschluss an die in einer der letzten Sitzungen des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins besprochenen elektrischen Lokomotiven, auf denen ein Umformer installiert

wird, um aus der Kontaktleitung Strom von konstanter Spannung zu entnehmen und an die Zugmotoren mit variabler Spannung abzugeben, wird uns mitgeteilt, dass schon im Jahre 1896 eine Lokomotive nach diesem System gebaut und in der Nähe von Paris versuchsweise betrieben wurde. Die Anregung zu dieser Ausführung wurde durch die mit der Heilmann-Lokomotive angestellten Versuche gegeben. Die Umformer-Lokomotive, die auf der Strecke St-Germain-Grande Ceinture versuchsweise zur Personenbeförderung verwendet wurde, war von der Société Industrielle de moteurs électriques et à vapeur nach Vorschlägen der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden gebaut, welche letztere Firma die elektrische Ausrüstung zu derselben geliefert hatte. Diese Ausrüstung bestand aus einem Gleichstrommotor von 250—300 P.S., der mit einem Gleichstrom-Generator entsprechender Leistung direkt gekuppelt war. Die Lokomotive besass zwei Drehgestelle mit zusammen vier Achsen, von denen jede durch einen Motor mit hohler Welle ohne Zwischenschaltung von Räderübersetzungen angetrieben wurde. Als weitere Bestandteile waren vorhanden: ein Umschalter und ein Nebenschluss-Regulierwiderstand nebst den notwendigen Sicherungen, Ausschaltern u. s. w. Die Stromabnahme erfolgte auf offener Strecke durch ein Trolley von einem Kontaktdraht aus, in den Stationen durch Gleitschuhe von einer isolierten Schiene aus. Das Gewicht der ausgerüsteten Lokomotive betrug rund 35 t. Der Hauptvorteil des Systems der Umformer-Lokomotive besteht in der ausserordentlichen Vereinfachung der Regulierapparate und in dem Wegfall der Anfahrwiderstände, wodurch eine grosse Oekonomie beim Anfahren erzielt und die Möglichkeit geboten wird mit beliebigen Geschwindigkeiten ohne Verluste zu fahren. Die mit der St-Germain-Lokomotive gemachten Erfahrungen haben die Vorzüglichkeit dieses Systems, speziell für schwere Züge schlagend nachgewiesen, so dass es sehr angezeigt erscheint auch dieses System bei dem Studium des elektrischen Betriebes von Vollbahnen in Berücksichtigung zu ziehen.

**Monatsausweis über die Arbeiten im Albula-Tunnel (Gesamtlänge 5866 m) für den Monat Februar 1902:**

Gegenstand	Nordseite	Südseite	Zusammen
<i>Sohlenstollen:</i>			
Gesamtlänge Ende Monats . . . . . m	2412	2387	4799
Monatsfortschritt . . . . . m	189	146	335
Täglicher Fortschritt . . . . . m	6,75	5,21	11,96
<i>Fertiger Tunnel:</i>			
Gesamtlänge Ende Monats . . . . . m	1470	1025	2495
Monatsfortschritt . . . . . m	70	45	115
<i>Arbeiterzahl, täglich, Durchschnitt:</i>			
im Tunnel . . . . .	479	331	810
ausserhalb des Tunnels . . . . .	156	114	270
zusammen . . . . .	635	445	1080
<i>Gesteinsverhältnisse vor Ort . . . . .</i>			
	Granit	Granit	
<i>Wasserzudrang, am Tunnelausgang gemessen . . . . . Sek./l</i>			
	238	64	

Sowohl auf der Nord- als auf der Südseite war das Gestein im Richtstollen härter als im Vormonat, aber von günstiger Sprengwirkung, sodass mit 11,96 m der grösste bisher erreichte Tagesfortschritt sich ergibt.

Nach den auf der Nordseite gewonnenen Resultaten bietet der Firstschlitz unleugbare Vorteile; derselbe soll nun auch auf der Südseite zur Anwendung gelangen.

**Die Charlestown-Brücke in Boston.** An der Stelle wo schon seit 1630 ein Uebergang zwischen Boston und Charlestown bestand, ist unter Beseitigung der alten Brücke über den Charles Fluss eine neue Brücke erstellt worden. Der Bau wurde in den Jahren 1896 bis 1900 mit einem Kostenaufwande von rund 5500000 Fr. ausgeführt. Mit den Rampen weist die Brücke eine Länge von 570 m auf; sie besitzt zwei Fusswege von je 3 m, zwei Fahrwege von je 8,50 m Breite und zwischen den letzteren einen 6,6 m breiten Mittelraum für die elektrische Bahn. Ueber der letzteren läuft ferner auf überhöhter Fahrbahn die Bostoner Hochbahn. Die Drehbrücke überspannt zwei Durchfahrtsöffnungen von je 15 m Lichtweite. Die anderen Öffnungen haben Blechträger von 24,5 m Spannweite. Die Drehbrücke besteht aus vier Hauptträgern mit Bolzenverbindungen; die beiden äusseren Hauptträger sind beim Aufdrehen der Brücke an die beiden mittleren Träger gehängt. Der Rollenkrans der Drehbrücke von 16,2 m Durchmesser ruht auf 70 Stahlrädern. Vor der durch elektrischen Antrieb bewirkten Drehung werden die freien Enden durch Druckpumpen von den Lagern gehoben. Nach dem Eng. Record nimmt der ganze Vorgang einer Drehung nur die Zeit von 4 1/2 Minuten in Anspruch.

**Vom Eisenmarkte** wird berichtet dass, nachdem zu Ende des letzten Jahres die Eisenpreise infolge ganz ungenügender Beschäftigung der Hüttenwerke einen ungewöhnlichen und für die Eisenwerke verlustbringenden tiefen Stand erreicht hatten, seit Neujahr wieder zahlreichere Bestellungen einliefen. Infolgedessen sind in Deutschland, Frankreich und Belgien die Preise für Stab- und Façoneisen und ebenso auch für Bauträger wieder hinaufgegangen. Mit 1. März haben auch die schweizerischen Walzwerke mit ihren Preisen aufgeschlagen. Ebenso werden bereits wieder von den Walzwerken längere Lieferfristen beansprucht.

**Deutsche Automobil-Ausstellung Berlin 1902.** In der Generalversammlung des Vereins deutscher Motorfahrzeug-Industrieller vom 17. Februar wurde beschlossen, in Gemeinschaft mit dem deutschen Automobil-Club und dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein in den Hallen der permanenten Automobil-Ausstellung zu Berlin vom 15. bis 26. Mai d. J. eine Automobil-Ausstellung zu veranstalten.

### Konkurrenzen.

**Höhere Mädchenschule in Giessen.** (Bd. XXXVIII S. 255.) Die für diesen Wettbewerb ausgesetzten Preise sind folgendermassen verteilt worden:

- I. Preis. Motto: «Im besten Licht»; Verfasser: Prof. *Eugen Beck* in Karlsruhe.  
 II. » » «Fastnacht»; Verfasser: Architekten *Paul Weber* und *Arth. Werner* in Leipzig.  
 III. » » «Nordostklasse»; Verfasser: Arch. *Alwin Genschel* in Hannover.

Der Entwurf der Architekten *Ferd. Köhler* und *Paul Kranz* in Charlottenburg wurde zum Ankauf empfohlen.

**Bebauungsplan für die Stadt Genf.** (Bd. XXXVIII, S. 97 u. 142.) Es sind für diesen Wettbewerb im ganzen neun Entwürfe eingereicht worden zu deren Beurteilung das Preisgericht am 10. März morgens 9 Uhr im Palais Eynard in Genf zusammengetreten ist.

**Kantonalbank in Schaffhausen.** (Bd. XXXVIII, S. 275, Bd. XXXIX, S. 109.) Das Preisgericht ist auf den 17. März eingeladen worden.

### Nekrologie.

† **G. Schreiber.** Am 1. März ist zu Bern Gustav Schreiber, Architekt aus Zürich, gestorben. In Riesbach 1847 geboren, war er nach dem Besuch der Sekundarschule genötigt, in eine praktische Lehre zu treten. Durch Selbststudium gelang es ihm dann, sich die Vorkenntnisse zum Eintritt in das Polytechnikum zu erwerben. So zählte er bereits 24 Jahre, als er

im Jahre 1871 die eidg. technische Hochschule bezog. Er verliess dieselbe 1874 als diplomierter Architekt. Nach wechselnder Bethätigung in der französischen Schweiz, Oberitalien und zuletzt in Zürich liess er sich in Basel nieder, wo er von 1876 bis 1881 auf dem Bureau von Architekt Schönberger, dann von 1882 bis 1884 beim Baudepartement Baselstadt und 1884 bis 1887 als Bauführer des städtischen Irrenhausneubaues thätig war. — Seit 1888 arbeitete Schreiber bis zu seinem Tode in Bern, teils bei der Direktion der eidg. Bauten, teils auf dem Bureau der schweiz. Landesbefestigung. Seine Vorgesetzten schätzten ihn als einen sehr fleissigen, gewissenhaften und zuverlässigen, mit reichen Erfahrungen ausgestatteten Techniker und Beamten.

### Litteratur.

**Ornament**, Zeitschrift für angewandte Kunst. Offizielles Organ des Vereins «Ornament» zu Berlin. Verlag von Karl Koch-Krauss in Berlin. VII. Jahrgang, Januar-Heft Einzelpreis: M. 1. Jährlich 12 Hefte 10 M.

Der Erfolg der Kollektiv-Ausstellung des Vereins «Ornament» in der grossen Berliner Kunst-Ausstellung des Jahres 1901 veranlasste den Verein, seine Zeitschrift, die bisher nur internen Angelegenheiten diente, der weiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Das Berliner Kunstgewerbe, das bisher noch keine eigene Zeitschrift hatte, wird in ihr ein Organ finden, auch wird die neue Zeitschrift hauptsächlich erstmalige Veröffentlichungen darbieten. Denn es soll charakteristisch für sie sein, dass sie in erster Linie solche Entwürfe und Arbeiten veröffentlicht, welche nicht in anderen Kunstgewerbe-Zeitschriften zu wiederholten Malen zu finden sind.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten, Besprechung vorbehalten:

**Der Städte-Bau** nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung moderner Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien. Von Architekt *Camillo Sitte*, Reg.-Rat und Direktor d. k. k. Staats-Gewerbeschule in Wien. Mit vier Heliogravüren und 109 Illustrationen und Detailplänen. Dritte Auflage. Wien 1901. Verlag von Carl Graeser & Cie. Preis geh. K. 5,60; geb. 7 K-

**Wohnhäuser** mit Einschluss der Arbeiterwohnhäuser und Bauernhäuser, der Paläste, Schlösser und Herrnsitze. Von *K. Weissbach*, geh. Hofrat und Prof. a. d. tech. Hochschule in Dresden («Handbuch der Architektur», Vierter Teil, 2. Halbband, Heft I.) Mit 496 Abb. im Text und 1 Tafel. Stuttgart 1902. Verlag von Arnold Bergsträsser (A. Kröner). Preis geh. 21 M. geb. 24 M.

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

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
16. März	Waldmeyer, zur «Sonne»	Mumpf (Aargau)	Beton-Arbeit für ein Reservoir von 200 m <sup>3</sup> , Grabarbeit für ein Röhrennetz von rund 2500 m Länge und Montage von etwa 2500 m Gussröhren, 15 Hydranten und sämtlichen Hausleitungen für die Gemeinde Mumpf.
17. »	Vorstand des Bahnhofes Wyl	Wyl (St. Gallen)	Malerarbeiten im Aufnahmgebäude, im Dienstgebäude und in den beiden Stellwerksgebäuden des Bahnhofes Wyl.
18. »	Alfred Nüssli, Präsident der Entwässerungsges.	Agasul (Zürich)	Drainage-Arbeiten und Röhrenlieferung für 4650 lfd. m Drainage; 16000 Stück Thonröhren von 6 bis 18 cm Lichtweite, 190 Stück Steinzeugröhren, 1 m lang von 8—18 cm Lichtweite, Formstücke, Bogen u. s. w. zur Ausführung einer Drainage der Entwässerungsgenossenschaft Agasul-Illnau.
20. »	Schleuniger, Gemeindeammann	Klingnau (Aargau)	Bau einer Betonbrücke über den Aarearm zwischen Machmen und Gippingergrien, sowie der Zufahrtstrassen.
20. »	Bürgerkanzlei	Oberägeri (Zug)	Maurerarbeit an der neu zu erstellenden Armenscheune in Oberägeri.
21. »	Stadtbaumeister	Biel	Erd-, Pfahl-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zur neuen Tramway-Centrale an der Seestrasse in Biel.
22. »	Hochbaubureau	Basel	Grab- und Maurerarbeiten zu den Familiengräbern auf dem Wolfgottesacker in Basel.
22. »	Hochbaubureau	Basel	Erstellung der eisernen Einfriedigung des Hohen Walls hinter dem Bernoullianum in Basel.
22. »	Stadt, Baubureau	Schaffhausen	Renovationsarbeiten (Verputzarbeit an den Fassaden) des städt. Pfarrhauses an der Bachstrasse in Schaffhausen.
22. »	Jos. Schmid, Architekt	Glarus	Parkett-, Schlosser- und Malerarbeiten zum Schulhausbau in Sool.
23. »	Jakob Lehner, Fischer	Stilli (Aargau)	Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Spengler-, Glaser-, Schreiner-, Hafner- und Malerarbeit für den Neubau eines Wohnhauses in Stilli.
23. »	Rud. Kaufmann, Präs. d. christk. Kirchenpflege	Wallbach (Aargau)	Maurer-, Cement-, Maler- und Schreinerarbeiten zur Renovation der alten Pfarrkirche in Obermumpf.
25. »	Direktion der eidg. Bauten	Bern, Bundeshaus, Westbau	Erd-, Maurer-, Kanalisations- und Versetz-Arbeiten für das Landestopographiegebäude auf dem Kirchenfeld in Bern.
29. »	Baudirektion des Kantons Bern	Bern	Bau einer Sohlenschwelle nebst Ufer-Versicherungen in der Emme unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Emmenmatt, im Kostenvoranschlag von 86 500 Fr.
31. »	Bureau des Kantonsbaumeisters	Luzern, Reg.-Gebäude III. Stock	Maurer-, Kunststein-, Zimmer-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten zum Umbau der Kirche in Oberkirch.
1. April	F. Kaiser, Präsident der Schulkommission	Bibern, Solothurn	Cement-, Maurer-, Gips- und Malerarbeit zur Renovation des Schulhauses in Bibern.