

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 14

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: 06.02.2025

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

Stange entlang und durch eine seitliche Oeffnung in dieser dem Flügel zugeführt wird. Auf diese Weise werden alle Störungen, die durch lose, ausserhalb der Stange zum Instrument führende Drähte so gerne entstehen, vermieden.

Die aus zwei Stücken zusammengesetzte, aus Stahl bestehende und insgesamt $5,0 + 3,5 = 8,5$ m lange Flügelstange (Mannesmann-Rohr) hat einen eiförmigen Querschnitt erhalten (Abb. 5). Es hat sich dieser als sehr widerstandsfähig erwiesen; er besitzt nebenbei den Vorteil, dass die Flügelstange nicht nur dem Stoss des ankommenden Wassers, sondern auch allfällig vorkommenden seitlichen Beanspruch-

struerten Nabe ein einziges Gusstück bilden und infolgedessen gegen Bruch und Verbiegung als gefeit betrachtet werden können. Die längs der Nabe verlaufenden Kanten der beiden Schaufelhälften sind in ihrer ganzen Ausdehnung in Nuten eingelassen, sodass selbst bei einer etwas rohen Behandlung des Instrumentes eine Deformation der Schaufelflächen kaum eintreten dürfte. Die hülsenförmige Nabe überdeckt das Gehäuse des Kugellagers, um es vor dem Eindringen von Sand und dgl. möglichst zu bewahren. Trotz aller Vorsichtsmassregeln lässt sich aber doch in vielen Fällen das Verschlammen und Versanden des Kugel-

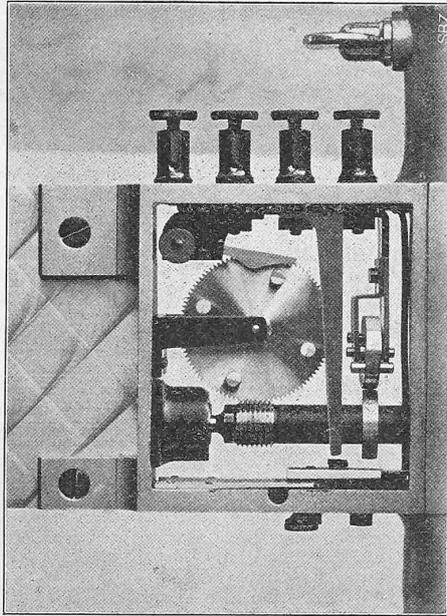


Abb. 6. Kontaktvorrichtung des Flügels Nr. 795.

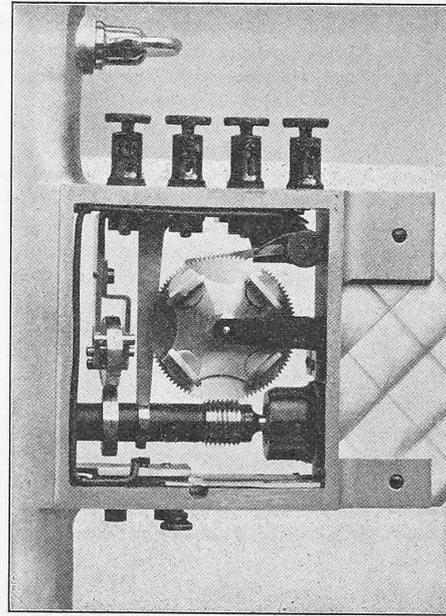


Abb. 7. Kontaktvorrichtung des Flügels Nr. 795.

ungen in ausgezeichnete Weise Stand zu halten vermag.

Das untere Ende der Stange, oder vielmehr der daran befestigte Flügel, ist mit einem elektrischen Grundtaster ausgestattet. Ein solcher kann bei schwierigen Wassermessungen, wo grosse Tiefen und bedeutende Geschwindigkeiten zu bewältigen sind, nicht wohl entbehrt werden, da es ohne das Vorhandensein eines Grundtasters, bei den starken Pressionen, die vom Wasser auf die Flügelstange

lagers nicht gänzlich verhüten. Wenn ein mit Kugellager ausgerüsteter Flügel an trüben Gewässern, insbesondere im Sommer an Gletscherbächen zu Messungen verwendet wird, so muss von Zeit zu Zeit, manchmal sogar nach je zwei oder drei Ordinaten, das Kugellager mit klarem, wenn möglich unter Druck stehendem Wasser, ausgespült werden. Gerade für die Messung der Abflussmengen von Gletscherbächen während der sommerlichen Schnee- und Gletscherschmelze dürfte ein offener Flügel gegenüber einem geschlossenen vorzuziehen sein. (Schluss folgt.)

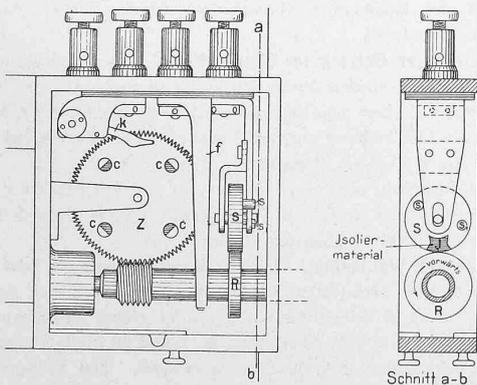


Abb. 8. Kontaktvorrichtung des Flügels Nr. 795. — Masstab 1 : 2.
Legende: Z Zahnrad, c Kontaktstifte, f Zunge.

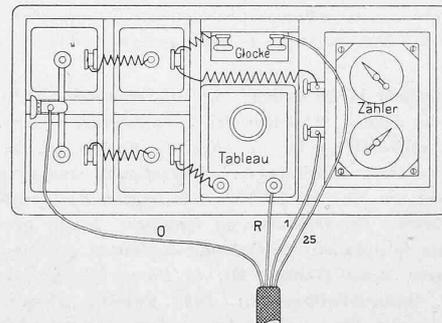


Abb. 9. Tableau der Tourenregistrierung zu Flügel Nr. 795. — 1 : 7.

ausgeübt werden, oft sehr schwierig zu beurteilen ist, ob der Flügel die Sohle des Gewässers wirklich erreicht hat, oder ob er sich noch ein mehr oder weniger grosses Stück darüber befindet.

Im weitem besitzt der Flügel eine sehr kräftig ausgebildete Schaufel (Patent Ott) (Abb. 5). Die Rückseiten der beiden Schaufelhälften sind mit flossenartig gestalteten Verstärkungsrippen versehen, die mit der hülsenförmig kon-

Miscellanea.

Die Kraftverteilungsanlage für Buenos-Aires, die in diesem und dem kommenden Jahre zur Ausführung gelangen soll, wird zu den grössten und interessantesten Anlagen dieser Art gehören. Ihre Gesamtleistung ist für etwa 100000 kw bemessen. Vorläufig sind fünf Dampfturbinengruppen zu je 7500 kw bezw. 11000 P.S. Leistung im Bau begriffen, die aber während zwei Stunden auch je 9000 kw bezw. rund 13500 P.S. abgeben können. Die Dampfturbinen laufen mit 750 minutlichen Umdrehungen und

sind direkt gekuppelt mit Drehstromgeneratoren für Strom von 12 500 Volt Spannung bei 50 bzw. 25 Perioden in der Sekunde. Eine der fünf Dampfturbinen erhält zwei Drehstromgeneratoren je von der vollen Leistung der Antriebsmaschine, von denen einer für 50 und der andere für 25 Perioden bemessen ist. Diese Maschinengruppe wiegt mit dem dazugehörigen Oberflächenkondensator ungefähr 376 000 kg und der Lieferungspreis beläuft sich für die an Ort und Stelle fertig montierte Maschine auf rund eine Million Franken. Deren Erstellung ist der Firma Brown Boveri & Cie. A.-G. übertragen, die auch eine zweite Gruppe sowie die gesamte übrige elektrische Einrichtung der Anlage baut. Sämtliche Oberflächenkondensatoren und die andern drei Dampfturbinen werden von Franco Tosi in Legnano ebenfalls nach dem System Brown Boveri-Parsons geliefert.

Internationaler Schifffahrts-Kongress St. Petersburg 1908. Für die üblicherweise auf den nächsten internationalen Schifffahrts-Kongress vorzubereitenden «Fragen» und «Mitteilungen» ist folgendes Schema aufgestellt worden:

I. Binnenschifffahrt.

a) Fragen.

1. Anlage von Wehren in Flüssen mit stark wechselnden Wasserständen und gegebenenfalls mit starker Eisführung, bei Berücksichtigung der Interessen der Schifffahrt und der Industrie.

2. Wirtschaftliche, technische und gesetzgeberische Untersuchung über den mechanischen Schiffszug auf Flüssen, Kanälen und Seen. Schleppzug-Monopol.

3. Ausrüstung der Binnenschifffahrtshäfen, insbesondere Fortschritte in der elektrischen Ausrüstung.

b) Mitteilungen.

1. Verwendung von Eisenbeton bei Wasserbauten.

2. Mitwirkung der Regierung und der Interessenten bei Massnahmen zur Entwicklung der Binnenschifffahrt gegebenenfalls einschliesslich der der Regierung zu gewährenden Möglichkeit, einen Teil des längs einer neuen Wasserstrasse zu verwertenden Geländes zu erwerben.

3. Gewässerkunde, Hochwasser- und Eisschmelze-Melddienst.

II. Seeschifffahrt.

a) Fragen.

1. Fischerei- und Zufluchthäfen für die Küstenschifffahrt.

2. Binnenseehäfen und ihre Zufahrten. — Ihre Vorteile. — Wirtschaftliche und technische Untersuchung.

3. Bau der Häfen an sandigen Küsten.

b) Mitteilungen.

1. Dockanlagen (Trocken- u. Schwimmdocks, Hebevorrichtungen usw.).

2. Die besten Arten von Seeschiffen zur Güterbeförderung, mit Bezug auf Binnenwasserstrassen und Häfen.

3. Verwendung von Eisenbeton bei Seebauten. Mittel zur Sicherung seiner Haltbarkeit.

Berichte, die Beantwortung einzelner Fragen betreffend, können Herrn A. v. Morlot, Oberbauinspektor, Mitglied der internationalen ständigen Kommission der Schifffahrts-Kongresse, in Bern bis spätestens 1. Mai 1907 im Manuskript eingesandt werden, der dieselben zur Drucklegung dem ständigen Bureau der internationalen Kommission der Schifffahrts-Kongresse übermitteln wird. Der Genannte ist auch zu jeder weiteren Auskunftserteilung bereit.

Heimatschutz in St. Gallen. Am 25. September konstituierte sich in St. Gallen die Sektion St. Gallen der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz, wählte Herrn Dr. U. Diem, den Präsidenten des St. Galler Kunstvereins, zu ihrem Vorsitzenden und beauftragte eine grössere Kommission von sich aus eine geschäftsführende engere Kommission zur Verfolgung der Zwecke des Verbandes zu ernennen. In die grössere Kommission, wurden in alphabetischer Ordnung der Namen gewählt die Herren: Gemeindeammann Bernet (Tablat), Dr. U. Diem, Ditscher, Architekt der Bundesbahnen, Stiftsbibliothekar Dr. Fäh, Redaktor Fässler, Ingenieur Fichter (Straubenzell), Pfarrer Giezendanner (Straubenzell), Architekt Lüthi, Regierungs-Rat Riegg, Vorsteher des kantonalen Baudepartements, Verwaltungsrat W. Scheitlin, Photograph Täschler (Tablat), Professor Dr. Vogler, Landschaftsgärtner Wartmann und Dr. Werder, Präsident der Ostschweizer. Geograph. Kommerziellen Gesellschaft. Zwei weitere Mitglieder werden den städtischen Gemeinderat vertreten. In der Diskussion des Abends betonte Herr Grellet die Notwendigkeit, manche Vorlagen von Bauten usw. nicht nur nach der finanziellen und technischen, sondern auch nach der künstlerischen, den guten Geschmack befriedigenden Seite zu prüfen und durchzuberaten.

Eidg. Wasserrechts-Initiative. Die zur Vorberatung der Wasserrechtsfragen bzw. zur Formulierung des neuen Artikels der Bundesver-

fassung nebst Ausführungsgesetz vom Bundesrate bestellte *Kommission*¹⁾ ist unter dem Vorsitz des Departementchefs des Innern zusammengesetzt aus folgenden Mitgliedern: A. Dubuis, Nationalrat in Lausanne; Dr. J. Epper, Chef des hydrometrischen Bureaus in Bern; Dr. Emil Frey, Direktor der Kraftübertragungswerke in Rheinfelden; Dr. Eugen Huber, Professor und Nationalrat in Bern; J. Kuntschen, Advokat in Sitten; L. Kürsteiner, Ingenieur in St. Gallen; A. Lachenal, Ständerat in Genf; P. Miescher, Direktor des Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerkes in Basel; Dr. O. Munzinger, Ständerat in Solothurn; Dr. H. Müry, Reg.-Rat und Nationalrat in Aarau; Ingenieur A. Palaz, Professor in Lausanne; A. Pfehgart, Rechtsanwalt in Zürich; R. von Reding-Biberegg, Ständerat in Schwyz; A. Vital, Nationalrat in Fetzan; Eduard Will, Nationalrat in Bern; Professor E. Zürcher, Nationalrat in Zürich.

Eidgen. Polytechnikum. Der schweizerische Bundesrat hat am 2. Oktober d. J. Herrn Professor Ingenieur K. E. Hilgard die nachgesuchte Entlassung von der Professur für Wasserbau, Fundierungsmethoden und Hochbau in Eisen, die er am eidgen. Polytechnikum bekleidete, in allen Ehren und unter Verdankung der geleisteten Dienste erteilt. Wie wir vernehmen, wird der Unterricht in *Wasserbau* an der Ingenieurschule vorläufig im kommenden Wintersemester erteilt werden: für «Fundierungsmethoden» in einer zweistündigen Vorlesung durch Oberingenieur J. M. Lühlinger, Teilhaber des Hauses Locher & Cie. in Zürich, mit sechs Stunden «Konstruktionsübungen» im Verein mit Stadtgenieur Affeltranger in Winterthur und Assistent Reich; für «Wasserversorgung und Kanalisation städt. Ortschaften» in einer zweistündigen Vorlesung durch Ingenieur C. Narutowicz vom «Ingenieurbureau» Kürsteiner in St. Gallen.

Der Schweizerische Städtetag 1906 (S. 124) fand am 29. September in Freiburg i. Ue. statt. Es waren 80 Delegierte erschienen und 36 schweizerische Städte vertreten. Aus den zahlreichen Traktanden sei hervorgehoben, dass die Frage der Aufstellung einheitlicher Rechnungsgrundsätze für die städtischen Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke dem Verein Schweizer Gas- und Wasserfachmänner überwiesen wurde, dass die von der vorberatenden Kommission aufgestellten Grundsätze für die Regelung des öffentlichen Submissionswesens mit einigen Aenderungen angenommen worden sind und dass der Mehrheitsantrag betreffend die Aufnahme der sogenannten Streikklausel in die Werk- und Lieferungsverträge der öffentlichen Verwaltungen Annahme fand. Der nächstjährige Städtetag wird in Schaffhausen abgehalten werden.

Die Restaurierung der Trajans-Säule in Rom. Professor Giacomo Boni, der bekannte Leiter der Ausgrabungen in Rom, hat soeben die Restaurierung der Trajans-Säule vollendet. Mit grosser Sorgfalt wurden 15 Marmorstücke an der einen Ecke des Piedestals, die s. Z. durch den Sturz der Bronzestatue des Kaisers von der Spitze der Säule zerschmettert worden waren, wieder ersetzt und die Fundamente gesichert durch die Ausfüllung einer Grotte, die im frühen Mittelalter von Schatzgräbern unter der Säule gegraben und um das Jahr 1000 als Friedhof der Kirche «St. Nicolas unter der Säule» benutzt worden war. Dabei wurden die Fundamente der griechischen und lateinischen Bibliotheken, zwischen denen die Trajans-Säule stand, aufgedeckt.

Elektrischer Betrieb im Simplontunnel. Der andauernd in normaler Weise geführte elektrische Betrieb im Simplontunnel²⁾ wird in nächster Zeit voraussichtlich einen mehrtägigen Unterbruch erleiden, weil zwei Drosselklappen an der Druckleitung auszuwechseln sind und die Wasserkraftanlage in Brig für die Zeit dieser Reparatur still gelegt werden muss.

Im Monat September d. J. sind 11 400 und seit Eröffnung des elektrischen Betriebes am 1. Juni d. J. insgesamt 37 700 Zugskilometer mit elektrischen Lokomotiven geleistet worden.

Kirche in Wallisellen. Durch Gemeindebeschluss vom 30. September wurde den Architekten Bischoff & Weideli in Zürich der Auftrag erteilt, nach einer Kombination aus ihren in einem honorierten engern Wettbewerb unter vier Mitkonkurrenten an I. und II. Stelle genannten Entwürfen, die neue Kirche in Wallisellen zu erbauen. Das Preisgericht, dem die Herren Kantonsbaumeister H. Fietz in Zürich und Architekt E. Jung in Winterthur angehörten, hatte die Arbeit der Architekten Rittmeyer & Furrer in Winterthur gleichfalls an I. Stelle gestellt.

Vorträge, veranstaltet durch das Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich. Dienstag den 9. und Mittwoch den 10. Oktober, jeweils abends 8¹/₄ Uhr, wird der bekannte Architektur-Schriftsteller und Vorkämpfer für moderne Baugedanken, Geh. Regierungsrat Dr. ing. Hermann Muthesius aus Berlin, in der Aula des Schulhauses am Hirschengraben zwei mit Lichtbildern illustrierte Vorträge über «Die Anlage des Landhauses» und über

¹⁾ Bd. XLVIII, S. 12 und 23.

²⁾ Band XLVIII, S. 150.

»Das englische Haus« halten, auf die wir unsere Leser ganz besonders aufmerksam machen.

Das Bronzetor am Haupteingang des Mailänder Domes. Die Bronzetüren am mittlern Portal der Mailänder Domfassade, die soeben enthüllt und eingeweiht wurden, sind nach dem in einem Wettbewerb preisgekrönten Entwurf von Prof. Lud. Pogliaghi in Mailand gefertigt und zeigen in gotischer Umrahmung Szenen aus dem Leben der Maria. Die Türen wiegen rund 17,75 t.

Die Hungerburgbahn bei Innsbruck, eine elektrisch betriebene, 300 m Höhe überwindende Drahtseilbahn mit einer grössten Steigung von 550/100 wurde am 12. September dem Verkehr übergeben. Die stufenförmig gebauten Wagen fassen 60 Personen. Die Bahn ist von Ingenieur *Riehl* gebaut und von der *Oesterreichischen Elektrizitäts-Gesellschaft Union* ausgerüstet worden.

Naturdenkmalpflege in Preussen. Das preussische Kultusministerium hat zur Förderung der Erhaltung von Naturdenkmälern im preussischen Staatsgebiete eine «staatliche Stelle für Naturdenkmalpflege» errichtet, die einstweilen ihren Sitz in Danzig hat und von dem neu ernannten staatlichen Kommissär für Naturdenkmalpflege, Professor Dr. *Conwenz* verwaltet wird.

Die Tagung des Bundes deutscher Architekten in Köln, die am 30. September stattfand, beschloss die Bildung eines Ausschusses für die Aufstellung von Gutachten in künstlerischen und technischen Fragen, die aufgefördert der Öffentlichkeit unterbreitet werden sollen. Ferner wurde die Notwendigkeit der Reform der künstlerischen Wettbewerbe betont. Als Ort der nächsten Tagung ist Dresden bestimmt worden.

Die Ausmalung der Waffenhalle des Munot in Schaffhausen, die nach einem Beschluss des Stadtrats von Schaffhausen dem Kunstmaler *August Schmid* von Diesseuhofen übertragen worden war, ist vollendet. Gleichzeitig wurde die Waffensammlung unter Leitung von Dr. *Rudolf Wegeli* vom Landesmuseum in Zürich neu aufgestellt.

Nekrologie.

† **Innoe Baj.** In Mailand starb am Morgen des 17. September d. J. nach kurzer, schwerer Krankheit im Alter von nur 39 Jahren Architekt und Ingenieur Innocente Baj. Der Verstorbene war am 3. Mai 1867 in Codogno bei Lodi in Oberitalien geboren und hatte sich an dem Istituto Tecnico in Mailand für die technischen Studien vorbereitet. Im Jahre 1886 trat er in die Bauschule des eidg. Polytechnikums in Zürich ein. Nach Absolvierung derselben im März 1890 fand er bei der schweizerischen Nordostbahn Anstellung als Architekt und Bauführer und war beim Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn und der Linie Thalwil-Zug sowie bei Ausarbeitung von Werkstättenprojekten tätig. Als Ende 1898 die Nordostbahn ihre Baubureaus stark einschränkte, trat Baj in die bekannte Firma Rothenbach & Cie. in Bern, die als Spezialität die Errichtung von Gasanlagen betreibt. Im September 1904 siedelte er in das Mailänder Bureau der gleichen Firma über, aus dem er jedoch im Frühjahr 1905 austrat, um ein eigenes technisches Bureau für Ingenieurwesen und Architekturarbeiten zu gründen. Dem hoffnungsvollen jungen Unternehmen hat sein Tod nun ein jähes Ende bereitet. — Der sehr begabte, immer freundliche und sympathische Kollege wird allen seinen Studiengenossen und Mitarbeitern in bester Erinnerung bleiben.

† **J. K. Zimmermann.** Dienstag den 2. Oktober d. J., nachmittags 4 Uhr, verschied in Bern nach langer Krankheit im Alter von 54 Jahren der frühere Bahningenieur der Bern-Neuenburg-Bahn und Thunersee-Bahn Kaspar Zimmermann. In Ebikon (Kanton Luzern) am 26. März 1852 geboren, besuchte er die Realschule in Luzern und bezog im Jahre 1872 das eidg. Polytechnikum, an dessen Ingenieurschule er bis zum Herbst 1876 studierte. Er war hierauf beim Bau der Gotthardbahn, bei Bahnbauten in Griechenland und beim Bau der Linie Landquart-Davos beschäftigt, um nachher wiederum in den Dienst der Gotthardbahn zu treten, bis er im Jahre 1897 an den Posten des Oberingenieurs für den Bau der Bern-Neuenburg-Bahn berufen wurde. Nach Vollendung dieses Baues übernahm Zimmermann die Stelle eines Bahningenieurs der sämtlichen in die Betriebsgemeinschaft der Bern-Neuenburg-Bahn und Thunersee-Bahn einbezogenen bernischen Dekretsbahnen und versah diesen verantwortungsvollen Posten bis zu Anfang des laufenden Jahres.

Der Verstorbene galt als ein tüchtiger Bahningenieur und gewissenhafter Beamter; er war allen ihm Unterstellten ein stets wohlwollender und besorgter Vorgesetzter. Alle, die Ingenieur Zimmermann näher gekannt, werden ihm ein ehrendes und freundliches Andenken bewahren.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Architektur-Konkurrenzen. Herausgegeben von *Hermann Scheuermann*, Architekt. Heft I. A. Konzert- und Gesellschaftshaus für Königberg i. Pr. B. Sparkassen- und Postgebäude für Kufstein. Heft 2/3 Kur-salon und Heilbad für Teplitz-Schönau. Heft 4. A. Hallenschwimmbad für Iserlohn. B. Realschulgebäude für Eisleben. Berlin 1906. Verlag von Ernst Wasmuth, A. G. Im Abonnement jährlich 12 Hefte 15 M. Einzelne Hefte kosten M. 1,80.

Die Elektrizität, ihre Erzeugung, ihre Gesetze, ihr Nutzen und die Gefahren elektrischer Anlagen. Von *Rudolf Fried*, Assistent im bayerischen Landes-Feuerwehr-Bureau. II. vermehrte und ergänzte Auflage. München. 1906. Verlag von Ph. L. Jung. Preis 1 Stück M. 0,70, bei 10 Stück M. 0,60, bei 25 Stück M. 0,50.

Zur Revision des Fabrikgesetzes. Kritik des Entwurfs des Eidgenössischen Fabrikinspektorats und Gegenentwurf der Zürcher Handelskammer. Heft III der wirtschaftlichen Publikationen der Zürcher Handelskammer. Zürich 1906. Verlag von Arnold Bopp. Preis Fr. 3,50.

Jahrbuch der österreichischen Bau-Industrie und Industrie der Steine und Erden. Herausgegeben von *Rudolf Hanel*, Jahrgang 1906. Wien 1906. Verlag von Alfred Hölder, K. und K. Hof- und Universitäts-Buchhändler. Preis K. 3,50.

Die Warmwasser-Versorgung ganzer Häuser und einzelner Stockwerke durch selbsttätige Erhitzer mit Gasfeuerung. Von *Franz Schäfer*, Ingenieur in Dessau. Mit 4 Abbildungen. München und Berlin. 1906. Verlag von R. Oldenbourg. Preis M. 0,50.

Zentralblatt für Eisenhüttenwesen. Herausgegeben von Dr. *Fritz Bennigson*. I. Jahrgang. Berlin 1906. Verlag: Berliner Union Verlagsgesellschaft m. b. H. Abonnementspreis jährlich 24 M.

Grundzüge für die statische Berechnung der Beton- und Eisenbetonbauten. Von *M. Köhnen*, Berlin. III. durchgesehene und erweiterte Auflage. Berlin 1906. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis M. 1,50.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sonntag den 30. September machten die Sektionen Freiburg und Bern des schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins einen gemeinsamen Ausflug per Break. Etwa 30 Mitglieder von Bern und 20 Mitglieder von Freiburg vereinigten ihre Wagenkolonnen in Tafers, um im mehr oder minder dichten Nebel das am 31. Mai 1906 zum grossen Teil abgebrannte freiburgische Dorf Plaffeyen zu erreichen, an dessen Wiederaufbau gegenwärtig gearbeitet wird. Noch stehen die Trümmer vieler Häuser da und bieten ein Bild der Verwüstung. Der Kirchturm wurde erst in der letzten Woche September gesprengt, da seine Mauern die nötige Sicherheit zum Wiederaufbau nicht mehr boten. Auf dem Kirchhof sieht man noch die halbverkohnten marmorierten hölzernen «Grabsteine». Mitten aus den Trümmern erheben sich scheinbar regellos einige neue Häuser, teils erst im Rohbau fertig, teils bereits bezogen, andere wieder kaum begonnen. Aus den Ausführungen des Herrn Kantonsingenieur *Gremaud* und aus dem in der Barackenwirtschaft angeschlagenen Situationsplan ging hervor, dass mit Hilfe des Staates das neue Plaffeyen in eine Anzahl mehr oder weniger regelmässige Rechtecke «à la Mannheim» eingeteilt wird und dass die Gebäude den Charakter einfacher Vorstadthäuser mit verputztem Bruchsteinmauerwerk, sandsteinernen Fenster- und Türgewänden und Ziegeldächern erhalten werden. Glücklicherweise sind noch einige heimelige alte Holzhäuser stehen geblieben, die spätern Zeiten ein Bild geben können, wie malerisch das alte Plaffeyen ausgesehen hat.

Von Plaffeyen gings wieder einige Kilometer zurück und dann tief an die Sense hinunter, dem Kanton Bern zu, nach *Guggersbach*. Hier vermittelte bis jetzt eine *alte gedeckte Holzbrücke* den Verkehr über die Sense, die vom malerischen Standpunkt aus nichts zu wünschen übrig lässt. Das Bauwerk, das die Jahrzahl 1780 trägt, hat zwei Joche mit einem Sandsteinpfeiler in der Mitte der Sense. Das rechte Joch hat 18, das linke 25 m Spannweite. Beide Joche bilden zusammen einen sensenaufwärts gerichteten stumpfen Winkel und auch die Brückenbahn weicht wohltuend von der langweiligen geraden Horizontalen ab. Leider ist die Brücke so eng, dass ein ordentliches modernes Fuhrwerk nur mit Mühe durchkommt, trotzdem im Innern flussabwärts alle Büge weggesägt sind. Auch die grössere linksufrige Oeffnung musste verschiedentlich unterstützt werden, sodass