

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 35/36 (1900)  
**Heft:** 25

## 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:** 14.01.2026

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

seiner kolossalen Dimensionen macht dieser Raum keinen seinen Abmessungen entsprechenden Eindruck. Der Grund zu diesem Uebelstand ist vielleicht darin zu suchen, dass

jemanden zu täuschen, hinter all diesen üppigen Fassaden sieht auch das ungeübte Auge nichts weiter als blendende Theaterkoulissen. Es wäre unserer Ansicht nach verkehrt,

Die Architektur an der Pariser Weltausstellung von 1900. — Marsfeld.



Fig. 38. Palast für Ingenieurwesen und Transport-Mittel. — Mittelbau.

Architekt: *Herman*.

die Leichtigkeit der Eisenkonstruktion das Gefühl der überwundenen Schwierigkeiten nicht aufkommen lässt und dadurch der Masstab fehlt. Massive Kuppelbauten, von denen die grössten nicht einmal die Hälfte des Durchmessers haben, erwecken in höherem Masse den Eindruck der Grösse. Dem Festsaal kann also der Vorwurf nicht gemacht werden, der die Ausstellungsbauten auf der Esplanade der Invaliden und auf dem Marsfeld mehrfach traf, nicht im Charakter provisorischer Bauten, sondern in Palastarchitektur errichtet worden zu sein. Ueber

diese principielle Frage ist es schwer, ein Urteil zu fällen; die strengen Regeln der reinen Vernunft brauchen vielleicht nicht ihre Anwendung in einem solchen Fall zu finden, wo es sich vor allem darum handelt, mit verhältnismässig wenig Mitteln in kurzer Zeit eine ungewohnt dekorative Wirkung zu erreichen und schliesslich hat diese ephemäre Architektur durchaus nicht die Absicht irgend

aus dem bei dieser Ausstellung angewandten System auf eine neue Richtung der französischen Architekturschule schliessen zu wollen. Nur die definitiven Bauten der Avenue Nicolas und der Alexander Brücke berechtigen, Schlüsse zu ziehen.

*A. Lambert.*

#### Miscellanea.

**Die Umlegung eines Kamins.** In der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 17. Nov. 1900 Seite 198 ist die Umlegung eines Kamins besprochen und hierbei als beachtenswert hervorgehoben, dass die oberen Teile des Kamins beim Umfallen desselben sich von den unteren Teilen trennten und in dem resultierenden Schuttkegel oben auf diesen unteren Teilen zu liegen kamen und nicht neben ihnen. Der Augenblick der Trennung ist in einer sehr schönen Photographie dargestellt; die Trennungsstellen

sind deutlich in  $\frac{1}{3}$  und in  $\frac{2}{3}$  der Höhe zu erkennen.

Für diesen Vorgang hat in der «Schweiz. Bauzeitung» vom 24. Nov. Seite 208 Herr Prof. *Escher* eine qualitative Begründung gegeben. Die auf der Festigkeitslehre beruhende Begründung ist die folgende:



Fig. 42. Der grosse Festsaal. — Architekt: *Raulin*.

Wenn ein gerader homogener Stab konstanten Querschnittes von der Länge  $l$  aus ursprünglich lotrechter Stellung durch Drehung um sein unteres Ende umfällt, so ist in demjenigen Augenblicke, in welchem seine Richtung mit der Lotrechten den Winkel  $\vartheta$  bildet, die Winkelbeschleunigung der Drehung

$$\varepsilon = g \frac{3}{2l} \sin \vartheta$$

worin  $g$  die Beschleunigung der Schwere ist. (Vergl. Keck, Allgemeine Mechanik Seite 209).

Dann ist für das um  $x$  vom unteren Ende entfernte Stabelement die zur Stabachse normale Componente der Beschleunigung

$$\rho = \varepsilon x = \left( g \frac{3}{2l} \sin \vartheta \right) x.$$

Für dieses Stabelement ist die zur Stabachse normale Komponente der bewegenden Kraft, also der Schwere

$$k = m dx g \sin \vartheta$$

worin  $m$  die Masse der Längeneinheit des Stabes ist.

Die axialen Komponenten der Beschleunigung und der Kraft können ausser Acht bleiben, weil es sich hier offenbar nicht um ein Zerreissen oder Zerdrücken des Kamines handelt.

Um nun das Problem für die Sätze der Festigkeitslehre zugänglich zu machen, muss man durch Anwendung des d'Alembert'schen Principes formal den Gleichgewichtszustand herbeiführen.

Für das betrachtete Stabelement ist die d'Alembert'sche Ergänzungskraft

$$\rho m dx = m g \frac{3}{2l} \sin \vartheta x dx$$

positiv nach oben.

Also ist das Stabelement zu betrachten als im ganzen belastet durch die Kraft

$$\rho m dx - k = mg \sin \vartheta \left[ \frac{3}{2l} x - 1 \right] dx = f(x) dx$$

positiv nach oben.

So wie dieses Element ist jedes der anderen Elemente belastet mit dem entsprechenden  $f(x) dx$ .

Denkt man sich nun den Stab an der Stelle  $x = z$  durchschnitten, so müssen die an der Schnittfläche des oberen Stabteiles wirkenden Spannungen dem von der Belastung des oberen Teiles bezüglich dieser Fläche erzeugten Biegemomenten  $M$  und der Querkraft  $Q$  das Gleichgewicht halten. Es ist aber

$$M = \int_{x=z}^{x=l} f(x) dx (x - z)$$

$$\text{und } Q = \int_{x=z}^{x=l} f(x) dx.$$

Die Ausführung der Integrationen ergibt

$$M = mg \sin \vartheta \frac{x(l-x)^2}{4l}$$

$$Q = -mg \sin \vartheta \frac{(l-x)(l-3x)}{4l}$$

Das Biegemoment  $M$  erreicht sein Maximum für

$$x = \frac{l}{3}$$

Die Querkraft  $Q$  erreicht ihr hier in Betracht kommendes Maximum für

$$x = \frac{l}{3}$$

Da das Biegemoment  $M$  für die ganze Stablänge stets positiv ist, so wird der Stab beim Umfallen auf seine ganze Länge nach aufwärts *hohl* gebogen. Die gefährdetsten Querschnitte sind diejenigen in  $\frac{1}{3}$  und in  $\frac{2}{3}$  der Länge. Die allenfallsige Trennung bei  $\frac{l}{3}$  wird nur durch die

Biegung hervorgerufen, die Trennung bei  $\frac{l}{3}$  aber durch den gemeinsamen

Einfluss von Biegung und Schiebung. Ist eine Trennung eingetreten, dann ändert sich sofort das Bewegungsgesetz. Die Bewegung der abgetrennten oberen Teile ist nicht mehr zwangsläufig konzentrisch mit der Bewegung des unteren Teiles; die frei gewordenen oberen Teile fallen steiler als in einem Kreisbogen, sie kommen nicht neben, sondern auf die unteren Teile zu liegen.

Karlsruhe (Baden).

Ch. J. Kriemler.

**Motorwagen-Betrieb durch überhitztes Wasser.** Ueber einen auf der Strecke New-York-Putnam laufenden vierachsigen Motorwagen, dessen Betriebskraft überhitztes Wasser liefert, wird im «Prakt. Masch.-Konstr.» berichtet: Das in einem feststehenden Wasserröhren-Kessel bis auf rd.  $500^{\circ}\text{C}$  erhitze Wasser tritt mit 50 Atm. Spannung in einen unterhalb des zu treibenden Motorwagens angeordneten cylindrischen Behälter ein. Dieser ist selbstverständlich derart isoliert, dass ein Verlust an Wärme ausgeschlossen erscheint, auch sind seine Dimensionen so bemessen, dass sein Inhalt für grössere Strecken ausreicht. Im vorliegenden Falle hat man nun mit Rücksicht auf die gegebenen Verhältnisse von der Anwendung nur eines Behälters abgesehen und unter dem Wagen deren drei mit einem Gesamtvermögen von über  $3 \text{ m}^3$  angebracht. Man hat berechnet, dass eine einmalige Füllung derselben genügt, um eine Strecke von 65 km mit einer Geschwindigkeit von 50 bis 65 km pro Stunde zurückzulegen. An den Drehgestellen des Wagens sind je zwei Zwillingsmaschinen mit rechtwinklig gegeneinander verstellten Kurbeln angebracht. Das hochüberhitzte Wasser gelangt zunächst in zwei Wasserkammern, die an den Enden der Hochdruckzylinder angeordnet sind. Von hier tritt es durch regulierbare Ventile in den Cylinder selbst, leistet dort Arbeit, indem es aus dem flüssigen in den dampfförmigen Zustand übergeht und tritt schliesslich als Dampf von niedriger Spannung in den Niederdruckzylinder, aus dem es nach abermaliger Arbeitsleistung auspufft. Der nicht in Dampf verwandelte, also dem Behälter überschüssig entnommene Teil des Wassers fliesst schon aus dem ersten Cylinder durch passende Kanäle und Ventile ab. Wird beim Anfahren ein besonderer Kraftaufwand erforderlich, so können die beiden Cylinder jeder Maschine als Hochdruckzylinder benutzt werden, d. h. das überhitzte Wasser kann gleichzeitig beiden zugeleitet werden. Zur Inbetriebsetzung der Maschinen dienen drei auf jeder Plattform des Wagens übereinander angeordnete Handräder verschiedener Grösse. Der Motorwagen hat im übrigen das Aussehen eines vierachsigen Strassenbahnwagens und wird, wie dieser, ohne Umdrehen vor- und rückwärts gefahren. Der Aufgang zu seinem Innern erfolgt durch Treppen von den beiden Plattformen aus, auf deren einer der Wagenführer und auf deren anderer der Kondukteur Platz nehmen.

#### Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Piräus-Athen.

Die Eisenbahn-Gesellschaft Piräus-Athen beabsichtigt auf ihrer Linie den Dampfbetrieb durch elektrischen Betrieb zu ersetzen. Zu diesem Ende hat sie in einer beschränkten Konkurrenz einige Elektricitätsfirmen zur Einreichung von Vorprojekten eingeladen, welche ihr zur Feststellung des endgültigen Projektes dienen sollen. Dem Programm dieser Konkurrenz sind folgende Hauptdaten entnommen:

Die normalspurige, zweigleisige Linie ist von Piräus bis Athen 10 km lang und steigt in der Richtung nach Athen ununterbrochen, ihre Maximalsteigung beträgt  $14\%$ ; sie bedient zwischen den genannten Städten drei Nebenstationen. Es ist in Aussicht genommen nach jeder Richtung täglich in Abständen von einer halben bzw. einer Viertelstunde im Sommerhalbjahr 73, im Winterhalbjahr 59 Züge verkehren zu lassen. Jeder Zug soll eine Abteilung für den Gepäck- und Postdienst und wenigstens 180 Sitzplätze enthalten, da angenommen wird, der zur Zeit bestehende Verkehr von jährlich 3 200 000 Millionen Reisenden werde mit Einführung des elektrischen Betriebes stark zunehmen. Für den Aufenthalt an jeder Endstation sind je vier, für jenen an den Zwischenstationen je eine Minute zu rechnen. Die Hin- und Herfahrt eines Zuges soll im ganzen nicht mehr als 44 Minuten beanspruchen; die gegenwärtig von den Zügen eingehaltene Geschwindigkeit beträgt je nach den Steigungen 40 bis 60 St./km. Zwischen den Personenzügen sind an 300 Tagen sechs Güterzüge für je 80 t Nutzlast einzulegen. Zunächst ist die Beschaffung von 12 Motorwagen und 32 Anhängewagen vorgesehen, nebst zwei elektrischen Lokomotiven für die Beförderung der Güterzüge.

Die Elektricitätszentrale soll zwischen dem Meeresufer und dem km 4 angelegt werden, da in Aussicht genommen ist zur Kondensation Seewasser zu benutzen, während das Wasser zur Speisung der Kessel aus artesischen Brunnen gewonnen werden soll. Für die Stromzuführung ist oberirdische Drahtleitung vorgeschrieben. Ausser dem Betriebsstrom wird die Centrale auch noch Licht für die Stationen und zur Beleuchtung des Strandes in Phaleron zu liefern haben, wofür zusammen 48 Bogenlampen und 320 Glühlampen vorzusehen sind.

**Tiefbohrung und durch Bergbau erreichte Tiefen.** Im Verein der Bohrtechniker, der anfangs September in Frankfurt a. M. seine XIV. internationale Wanderversammlung abgehalten hat, sprach Dr. Edm. Naumann, von Frankfurt über die grössen durch Bergbau oder Tiefbohrung erreichten Tiefen. Wenngleich der Geologie im allgemeinen der Aufbau der Erdkruste bis zu sehr grossen Tiefen bekannt sei, so ist es im einzelnen Falle

dem Geologen doch selten möglich, über Tiefen von auch nur wenige hundert Meter hinaus mit einiger Bestimmtheit zu sagen, welche Gesteine sich dort in der Erdkruste finden. Die Tiefbohrung allein ist es, die da sichern Aufschluss zu geben vermag. Im allgemeinen steht jedoch die Tiefbohrtechnik im Dienste des Bergbaues und sie dringt nur in solche Tiefen, die dem Bergbau noch zugängig sind. Bis wir dahin kommen werden, auch direkt zu wissenschaftlichen Zwecken Tiefbohrungen zu unternehmen, müssen wir uns mit der Ausbeute begnügen, welche die Bergbauuntersuchungen der Wissenschaft bieten. Die grösste Tiefe ist bis heute in dem Bohrloch von Paruschowitz erreicht mit 2003 m unter der Erdoberfläche, während das tiefste Bergwerk, die «Calumet and Hekla Mine» im Staate Michigan, auf 1502 m abgeteuft ist. In demselben wird noch mit dem gewöhnlichen Mittel der Förderseite das Erz an die Erdoberfläche gehoben. Es sind weniger die technischen Schwierigkeiten des Betriebes, welche dem Tieferdringen des Bergbaues Schranken setzen, als die Natur selbst durch die nach unten zunehmende Wärme. Diese Zunahme ist an verschiedenen Stellen der Erde ganz verschieden. Als Grenze, bis zu welcher ein arbeitender Mensch es aushalten kann, nimmt man im Bergbau die Temperatur von 40° Celsius an; durch Wetterführung und künstliche Ventilation kann man auf kurze Zeit eine Temperatur hinaus ermöglichen. Auf Grund dieser Erfahrungen und der in den Bergbaudistrikten von Transvaal angestellten Beobachtungen hat man geschlossen, dass dort der Bergbau bis zu Tiefen von 3000 m bis 4000 m möglich und rentabel sein werde.

**Fugenfreier Bodenbelag «Euböolith».** Als fugenloser Bodenbelag kommt eine nach der Erfindung des Oestreichers Zboril von Emil Séquin, vormals C. Séquin-Bronner in Rütti hergestellte Mischung von Sägmehl und Magnesia unter der Schutzmarke «Euböolith» neuerdings vielfach zur Anwendung. In erster Linie für Fabrikböden bestimmt, hat sich dieser Belag, der aus einem Guss an den Seitenwänden hochgenommen werden kann, wegen seiner hygienischen Vorteile auch bei neueren Schulbauten (in Zürich auf dem Bühl), in Bureaux, Spitäfern, Baderäumen, Restaurants u. s. w. eingeführt; die Ergebnisse der damit gemachten Erfahrungen lassen sich folgt zusammenfassen:

Euböolith ist ein 12—14 mm starker, füsswarmer, wasserundurchlässiger, und gegen Abnutzung widerstandsfähiger Bodenbelag, welcher in Form eines Breis aufgetragen, rasch erhärtet und auf guter Betonunterlage dauernd haftet. Durch Feuer wird Euböolith mürbe geglüht, brennt aber nicht mit Flamme. — Versuche in grösseren Stärken als 14 mm haben ergeben, dass sich dann leicht Schichten im Belag bilden, die Wellungen verursachen, was bei normaler Stärke nicht vorkommt. Auch Versuche auf Holz haben sich weniger bewährt, da unter Umständen im Belag Risse entstehen. Auf Gips-Estrich bindet die Euböolith-Masse nicht ab. Auf Beton haben sich hingegen Euböolithböden neben Cementböden besser bewährt als die letzteren, welche bereits Risse zeigten, während der Euböolithboden

gut erhalten blieb. Die Herstellung solcher Böden erfordert eine Temperatur von mindestens 15° C. Erst nach vollständigem Austrocknen wird der Boden geschliffen, kann jedoch bereits 3—4 Tage nach Erstellung begangen werden. Für Fabrikzwecke wird Euböolith meist in Naturfarbe (helles Graugelb) hergestellt und nicht geschliffen. Böden in dieser Ausführung sollten von Zeit zu Zeit geölt werden. Geschliffener, beliebig gefärbter Euböolith-Belag ist wie Parkett zu behandeln. Der Preis richtet sich je nach Grösse und Art der Ausführung und schwankt zwischen 6—9 Fr. pro m<sup>2</sup>.

#### Anwendung von Kunstmarmor.

Sowohl zur Herstellung völlig feuerfester Treppen, als auch zur Sockelverkleidung und zu ähnlichen Zwecken hat beim Neubau des Alexian Brothers Hospital zu Chicago sog. Kunstmarmor in weitestem Umfange Anwendung gefunden. Derselbe ist nach den von Richard E. Schmidt, dem Erbauer jenes Hospitals, im «Engineering Record» gemachten Angaben durch Mischen von Marmorabfall verschiedener Färbung mit Cement und Wasser in den mannigfachsten Farbnuancen hergestellt worden und hat sich als außerordentlich fest und vorzüglich polirfähig erwiesen. Aus ihm sind beispielsweise die Stufen sämtlicher Treppen in der Weise hergestellt, dass man Monolithe mit stufenförmigem Querschnitt formte, welche dann zur Treppe zusammengesetzt wurden. Die einzelnen Treppestufern legen sich derart aufeinander, dass stets die tiefere die nächsthöhere stützt, selbst aber durch kräftige Stahlbalken von U-Form getragen wird. Die U-Träger wiederum sind in geeigneter Weise an den Treppenwangen verbolzt.

Da sich nun eine Stufe in die andere hineinlegt, so hatte man für jede Stufe nur eine einzige Fuge, welche nach Versetzen der Stufen durch Ausgießen feuerfest gedichtet wurde. Die Front und Rückenflächen der Stufen, ebenso wie die Aufritte wurden sodann auf Hochglanz poliert. Eine aus demselben Material hergestellte Verkleidung haben auch die Thürsockel, Korridorwandsockel, Thorwege u. s. w. erhalten.

**Schweizerischer Bundesrat.** Die Bundesversammlung hat für 1901 zum Bundespräsidenten Herrn *Ernst Brenner* und zum Vizepräsidenten Herrn *Jos. Zemp* ernannt. In seiner Sitzung vom 20. Dezember verteilte der Bundesrat die Departemente wie folgt unter seine Mitglieder:

**Vorsteher: Stellvertreter:**

Departement des Auswärtigen:	Herr Bundespräs. Brenner	Zemp
» » Innern:	» Bundesrat	Deucher
Justiz- und Polizeidepartement:	» » Comtesse	Brenner
Militärdepartement:	» » Müller	Comtesse
Finanz- und Zolldepartement:	» » Hauser	Ruchet
Industrie- und Landwirtschaft:	» » Deucher	Müller
Post- und Eisenbahndepartement:	» » Zemp	Hauser

**Das eidgen. topographische Bureau** wird vom 1. Januar 1901 an provisorisch dem Chef des Militärdepartements direkt unterstellt. Zum Chef des Bureaus wurde, an Stelle des zurücktretenden Oberst J. J. Lochmann, Major *L. Anton Held* von Zizers (Graubünden) ernannt.



Fig. 39. Palast für Ingenieurwesen und Transportmittel. — Eckpavillon.

Architekt: *Hermann*.

## Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

**Lehrbuch der projektivischen (neuern) Geometrie.** (Synthetische Geometrie, Geometrie der Lage). — Erster Teil: Elemente und Grundgebilde; Projektivität, Dualität. Nebst einer Sammlung gelöster und ungelöster Aufgaben. Mit 97 in den Text gedruckten Figuren. Zum Selbststudium und zum Gebrauche an Lehranstalten bearbeitet von Prof. Dr. J. Sachs. Stuttgart 1900. Verlag von Julius Maier. Preis 5 M.

**Usine de Chèvres.** Notice historique et descriptive des travaux exécutés par la ville de Genève de 1893 à 1899 sous la direction de M. Th. Turrellini, conseiller administratif. — Genf 1900. Verlag von Georg & Cie. Druck der Société anonyme des arts graphiques. Preis 20 Fr.

**Ueber den Schutz der Schwachstromanlagen** insbesondere der Fernsprechbetriebe gegen die störenden und zerstörenden Einwirkungen der Starkstromanlagen vom Telegraphendirektor a. D. L. Hackethal zu Hannover. 1900. Druck der Vereinsbuchdruckerei.

**Wie besiegt und verhütet man Feuchtigkeit und Schwamm in Wohnhäusern?** Für Bauhandwerker bearbeitet von Eduard Müller. Berlin 1900. Verlag Mayer & Müller. Preis 1,20 M.

**Katalog der Bibliothek des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins** in Wien. Wien 1900. Verlag des Vereins.

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

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Cirkular des Central-Komitees

an die

Sektionen des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Kollegen!

Nachdem z. Z. keine hinreichenden Traktanden vorliegen, welche zur Einberufung einer Delegiertenversammlung Veranlassung geben könnten, gestatten wir uns, wie dies in ähnlichen Fällen auch früher schon geübt wurde. Ihnen auf dem Wege des Circulars zwei Angelegenheiten zur ges. Entscheidung zu unterbreiten.

*I. Jahresbeitrag per 1900.* Im Hinblick auf die finanziellen Opfer, welche für die demnächst erfolgende successive Drucklegung der Aufnahmen für «Das Bauernhaus» gebracht werden müssen, beantragen wir Ihnen, den üblichen Betrag von Fr. 8.— festzusetzen.

*II. Präsident des Lokalkomitees für die Jahresversammlung per 1901 in Freiburg.* Für den leider verstorbenen Kollegen Architekt Fraisse ist eine Ersatzwahl zu treffen; die Sektion Freiburg schlägt hierfür Herrn Kantonsingenieur A. Gremaud vor, eine Nomination, welche gewiss allseitig begrüßt wird.

Infofern bis Ende des Monats keine Einwendungen gegen die obstehenden Anträge erhoben werden, nehmen wir an, dass solche als angenommen betrachtet werden dürfen.

Wie Sie bereits durch die Bauzeitung, sowie durch die Tagesblätter erfahren haben, hat angeregt durch unser Vereinsmitglied, Herrn Direktor O. Sand in St. Gallen, am 25. November in Zürich eine Besprechung über die *Organisation der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen* stattgefunden. Die Unterzeichneten wurden erteilt, das für diese

Versammlung ausgesandte Einladungsschreiben gemeinsam mit den Präsidenten und Sekretären des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller und der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker zu unterzeichnen. Angesichts der Wichtigkeit der Angelegenheit haben wir nicht gezögert, diesem Wunsche zu willfahren, obgleich die Kürze der Zeit eine vorherige Beratung im Schosse des Central-Komitees nicht mehr ermöglichte.

Die Einladung wurde an alle Mitglieder der drei mitwirkenden Vereine versandt, deren Beruf und Stellung im öffentlichen Leben eine Beteiligung an der Diskussion wünschenswert erscheinen liess. Das Protokoll<sup>1)</sup> der von etwas über 60 Personen besuchten Versammlung ist bereits in der Bauzeitung vom 1. Dezember, sowie auszugsweise im Bulletin Technique vom 5. Dezember erschienen; wir beschränken uns daher darauf, auf diese Veröffentlichungen hinzuweisen und fügen nur noch die Mitteilung hinzu, dass die in jener Versammlung erwähnte Abordnung sich schon am 26. November dem Herrn Bundesrat Zemp und Herrn Ständerat von Arx vorstellt und, wie erwartet werden konnte, einen zuvorkommenden Empfang fand. Die Abordnung nahm die Gelegenheit wahr, die von der Versammlung gefasste Resolution eingehend zu begründen und der Berücksichtigung zu empfehlen. Beide genannten Herren nahmen die erhaltenen Aufklärungen mit Interesse entgegen und gaben die Zusage ab, den vorgebrachten Wünschen bei passender Gelegenheit Rechnung tragen zu wollen. Für jetzt sei es jedoch, nach ihrer Ansicht, aus den verschiedensten Gründen kaum möglich, von dem Antrage, beziehungsweise Beschluss des Bundesrates abzugehen.

Obgleich somit der Erfolg der unternommenen Schritte zunächst ausgeblieben ist, so hegen wir doch die Hoffnung, dass die Frage in nicht ferner Zeit von neuem angeregt und unter günstigeren Umständen zu einer gedeihlichen Lösung geführt werden wird.

Bei diesem Anlass erinnern wir Sie noch an das bereits schriftlich und mündlich gestellte Gesuch, uns für die Weiterführung des Werkes «Bauwerke der Schweiz» Pläne über geeignete Objekte zur Verfügung zu stellen. Wir denken hiebei an solche aus dem Gebiete des Ingenieurwesens und der Architektur, die sowohl technisch-historischen oder künstlerischen Wert besitzen und die bis heute noch nicht in genügender Weise zur Publikation gelangt sind.

Mit Hochachtung und kollegialem Grusse

Namens des Central-Komitees

des Schweiz. Ingenieur- u. Architekten-Vereins,

Der Präsident:

A. Geiser.

Der Aktuar:

W. Ritter.

Zürich, im Dezember 1900.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht* in ein Gas- und Wasserwerk ein junger *Ingenieur* für Tiefbau und Installationen. (1262)

*Gesucht* ein erfahrener *Ingenieur* für Projektierungs- und Devierungsarbeiten hydraul. Anlagen und ein junger *Ingenieur* als Zeichner. (1263)

*Gesucht* ein *Maschineningenieur* als Betriebsleiter einer Maschinenfabrik nach Russland. (1264)

Auskunft erteilt Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

<sup>1)</sup> Siehe Nr. 22 Seite 114 dieses Bandes der Schweiz. Bauztg.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
24. Dezember	Hochbaubureau der städt. Strassenbahn	Zürich, Seefeldstr. 5	Ausführung eines eisernen Geländers zur Einfriedigung des Depot Seefeld der städt. Strassenbahn Zürich.
26. »	J. Müller, Kantonsrat	Schmerikon (St. Gallen) z. Schwert	Erstellung einer Seemauer und Lieferung von etwa 60 m <sup>3</sup> grober, solider Mauersteine und etwa 30 m <sup>3</sup> gesunder Vorlagesteine, zur Erweiterung des Ablagerungsplatzes südlich des Bahnhofes in Schmerikon.
27. »	Aug. Keller-Wild, Architekt	Romanshorn	Erd-, Maurer-, Kunstein-, Zimmermanns-, Gipser-, Spengler-, Glaser und Dachdecker-Arbeiten zum Neubau eines Wohnhauses in Romanshorn.
27. »	Einwohnerkanzlei	Zug	Nachbesserungsarbeiten an der Mennebachverbauung.
31. »	Dorer & Füchslin, Architekten	Baden (Aargau)	Zimmerarbeiten zum israelitischen Hotel in Baden.
31. »	J. Ringger, Präsident	Langnau (Zürich) im Rank	Erdbewegung, Planierung und Chaussierung der Korrektion der Sechsjuchartstrasse im Rengg, in Langnau. Kostenvorschlag 5650 Fr.
2. Januar	Bureau des Kreisingenieurs V	Zürich	Ausführung der Strasse I. Klasse Buchs-Dällikon, Länge 2040 m, Voranschlag etwa 24 000 Fr.
3. »	Baubureau	Untere Zäune 2 Zürich, Fabrikstrasse 12	Glaser, Schreiner- und Schlosserarbeiten für die Arbeiterwohnungen des Gaswerkes in Schlieren.
31. »	Baukanzlei	Guttannen (Bern)	Erstellungsarbeiten der projektiert. Wasserversorgung mit Hydrantenanlage in Guttannen.