

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 11

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>

Miscellanea.

Valtellinabahn. Mit der Verstaatlichung der italienischen Eisenbahnen wurde von der Regierung auch die ganze Anlage der elektrisch betriebenen Valtellinabahn übernommen, nachdem in einem sehr günstigen

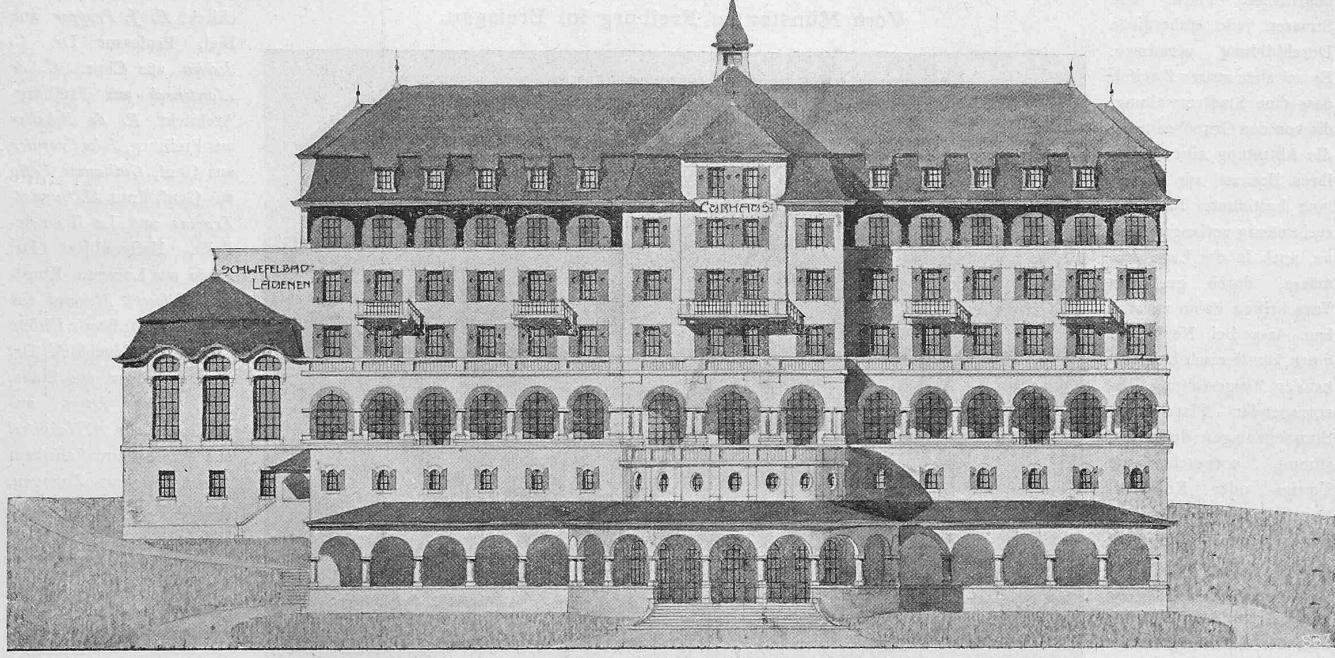
kilometer entsprechend 11,5 Millionen Achskilometer geleistet. Von letztern entfallen 5 Millionen auf Güterwagen.

Die Betriebskosten belaufen sich einschliesslich aller Ausgaben für Zinsen, Tilgungen, Erneuerungen auf Fr. 1,90 für den Zugkilometer, wobei zu beachten ist, dass der «Normalzug» aus einem Triebwagen von 54 t Dienst-

Wettbewerb für ein Kurhaus und Schwefelbad in Lauenen bei Saanen.

I. Preis «ex aequo». Motto: «Ländlich, sittlich»

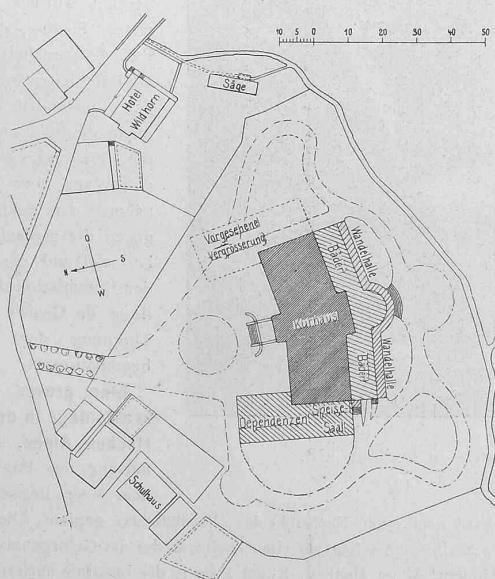
Verfasser: Architekt Arnold Huber in Zürich,



Geometrische Ansicht der Südfront. — Masstab 1 : 400.

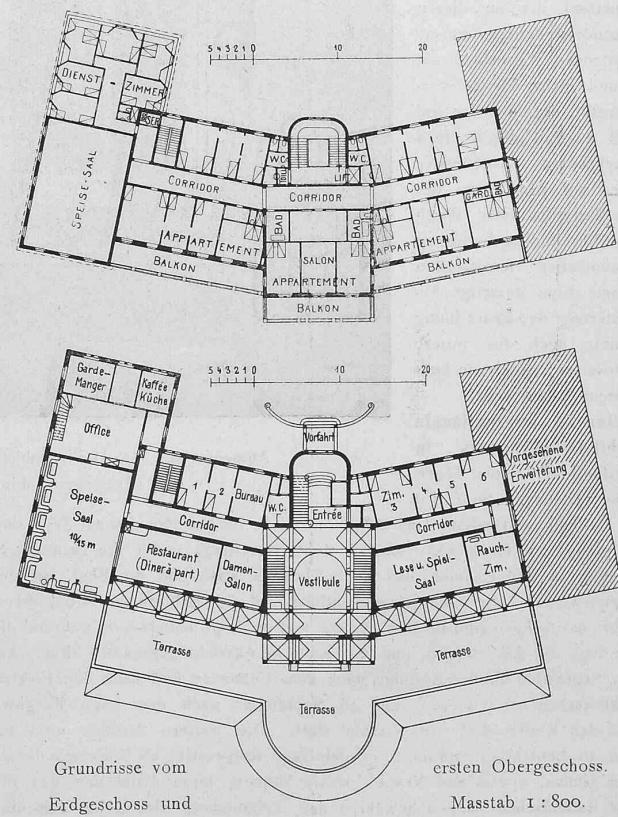
Berichte seitens der technischen Staatsbahnverwaltung nicht nur der volle technische, sondern auch der wirtschaftliche Erfolg genannter Bahn hervorgehoben worden war. Dieser Bericht enthält über die Ergebnisse der von den Ingenieuren der italienischen Regierung auf den Linien der Valtellinabahn vorgenommenen Messungen laut einer Notiz der E. T. Z. folgende Angaben.

gewicht und vier bis fünf Anhängewagen von zusammen 60 bis 70 t Gewicht besteht. Einzelfahrende Triebwagen sind selten. — Von den gesamten Kosten entfallen Cts. 6,25 auf das Kraftwerk, Cts. 7,5 auf den Wagenführer, Cts. 10,6 auf die Instandhaltung der elektrischen Betriebsmittel (Lokomotiven und Triebwagen) und Cts. 8,1 auf die Instandhaltung der Leitungen.



Lageplan. — Masstab 1 : 2000.

Der grösste Energieverbrauch für den Bahnbetrieb beträgt 46 Watt-stunden für den Tonnenkilometer an der Schalttafel des Kraftwerkes gemessen. Hierin ist der Verbrauch der Zugförderung, Heizung und Beleuchtung der Wagen, der Bahnhofsbeleuchtung sowie der Werkstätten enthalten. Dieser Verbrauch lässt sich noch weiter vermindern, da die Ausnutzung der Anlage, die jetzt noch ziemlich schwach ist, mit der Zeit erhöht werden wird. Im vergangenen Betriebsjahr wurden 800 000 Zug-



Grundrisse vom
Erdgeschoss und
ersten Obergeschoss.
Masstab 1 : 800.

Schaffung schöner Stadtbilder in Wien. Der österreichische Ingenieur- und Architekten-Verein hat an den Bürgermeister der Stadt Wien eine Eingabe gerichtet in Angelegenheit der Schaffung schöner Stadtbilder. Während sich bei den vornehmen und grossgedachten Stadtteilen wie z.B. bei dem Schwarzenberg-, dem Rathaus- oder dem Maximiliansplatz der künstlerisch entworfene Lageplan mit dem nach bestimmten Umrissen erfolgten Aufbau der Häusergruppen zu wohltemdem Zusammenhang vereint, lassen manche der in jüngerer Zeit neuentstandenen oder im Umbau begriffenen Plätze und Strassen jede einheitliche Durchbildung vermissen. Es sei aber ausser Zweifel, dass eine Stadtverwaltung, die von den Grundbesitzern die Abtretung eines Teiles ihres Besitzes zur Einhaltung bestimmter Baulinien rechtmässig verlangen könne, auch in der Lage sein müsse, durch geeignete Vorschriften dahin zu wirken, dass bei Neubauten einer künstlerisch befriedigenden Ausgestaltung hervorragender Platz- und Strassenanlagen durch bestimmt vorgeschriebene Umriss- oder Kompositionslinien Rechnung getragen werde. Gestützt auf diese Erwägung bittet der österreichische Ingenieur- und Architekten-Verein, dass bei Abfassung der in Beratung stehenden neuen Bauordnung für Wien der Stadtverwaltung das Recht gesichert werde, der Verunstaltung hervorragender Strassen und Plätze dadurch vorzubeugen, dass sie die Umrisslinien (Silhouetten) der an diesen besondern Punkten zu errichtenden Neubauten auf Grund eines Planes vorschreibt, der entweder von Fall zu Fall durch einen anerkannten Baukünstler oder auf dem Wege des Wettbewerbs oder durch eine Vereinigung berufener Fachmänner festzustellen wäre. Eine derartige Erweiterung der Bauordnung könnte auch für unsere Schweizer Städte von heilsamem Nutzen sein!

Der X. internationale Schifffahrtskongress in Mailand wird in den Tagen vom 24. bis 29. Sept. d. J.

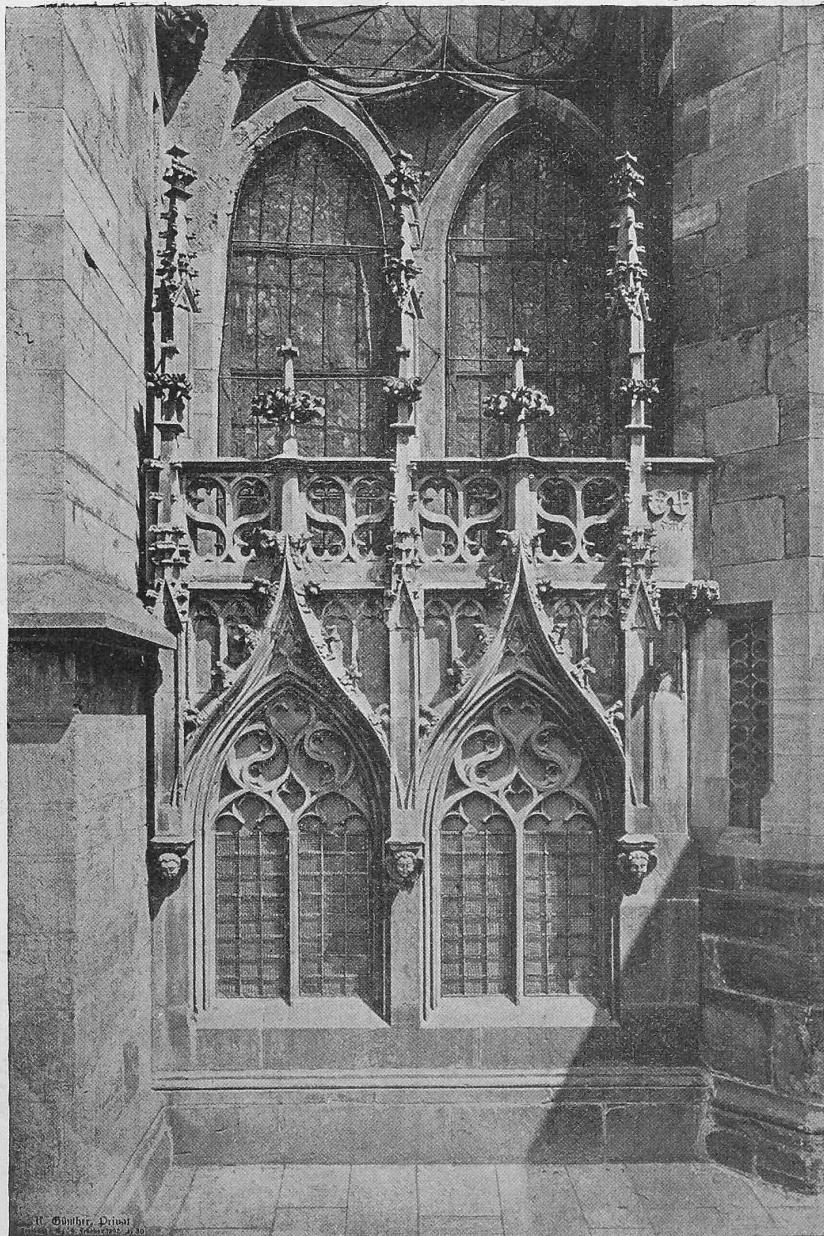
stattfinden. Das Programm sieht für Sonntag den 24. Sept. den Empfang der Gäste vor; am 25. Sept. vormittags findet die Eröffnungs-Sitzung in den Räumen des Scala-Theaters statt, am 29. Sept. an der gleichen Stelle die Generalversammlung und der Schluss des Kongresses. Sektionssitzungen sind für den 25., 27. und 29. Sept. anberaumt, während die Ausflüge für den 26., 28. und 30. Sept. in Aussicht genommen sind. Am 26. September finden Ausflüge nach dem Comersee und nach den Elektrizitätswerken von Paderno, am 28. September nach dem Lago Maggiore und den Kraftwerken von Vizzola statt. Die weiteren Ausflüge sind für den 30. September und die folgenden Tage festgesetzt; als Reiseziele dienen hier Genua, Spezia und Neapel, sowie Venedig unter Befahrung des Po. Die italienischen Bahnen gewähren den Teilnehmern des Kongresses eine

Fahrtermässigung von 75 %. Auskünfte erteilt der Generalsekretär des Kongresses, E. Sanjust di Teulada in Mailand, Via Sala 3.

Die schweizerische Vereinigung für Heimatschutz. (Bd. XLVI, S. 13 und 25). Der Vorstand der schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz hat sich gemäss den Beschlüssen der konstituierenden Versammlung vom 1. und 2. Juli d. J. in Bern aus folgenden Herren zusammengesetzt: Dr. Walther Merz-Diebold aus Aarau, Reg.-Rat A. Burckhardt-Finsler aus Basel, Dr. Paul Ganz aus Basel. Architekt R. Suter aus Basel, Direktor Oskar Blom aus Bern, Architekt E. J. Propper aus Biel, Professor Dr. C. Jecklin aus Chur, G. de Montenach aus Freiburg, Architekt R. de Schaller aus Freiburg, Jules Crosnier aus Genf, Guillaume Fatio aus Genf, Frau M. Burnat-Provins aus La Tour-de-Peilz, National-Rat Dr. Pioda aus Locarno, Kunstmaler Joseph Morand aus Martigny, Professor Philipp Godet aus Neuchâtel, Dr. Robert Dürer aus Stans, Dr. Ulrich Diem aus St. Gallen, Dr. A. Hablitzel aus Winterthur, Fabrikant Ernst Lang aus Zofingen, Architekt Dr. C. H. Baer aus Zürich, Professor Dr. Gustav Gull aus Zürich, Professor Dr. G. Meyer von Knonaus aus Zürich. Zwei Vorstandsstellen sind noch unbesetzt und sollen Delegierten der noch nicht vertretenen Gesellschaften übergeben werden. Der Gesamtvorstand ist auf Samstag den 16. September, abends 4 Uhr, in das Rathaus nach Luzern einberufen worden zu einer ersten Sitzung, die Reg.-Rat A. Burckhardt-Finsler aus Basel leiten wird. Unter den Traktanden sind vor allem die Beratungen über die Herausgabe eines Vereinsorgans, über die Massnahmen der Sektion Bern gegen die geplante Rosenlaubahn und die Eingabe der Kommission d'art publique de Genève zur Bekämpfung der Reklame bemerkenswert.

Eine grosse Wasserkraftanlage in den Bayerischen Alpen, zur Ansutzung des 803 m über dem Meere liegenden Wal-

Vom Münster zu Freiburg im Breisgau.



Aussenfassade der Heiliggrabkapelle des Münsters zu Freiburg i. B.

Aus «Freiburger Münsterblätter» (vergl. S. 143).

chensees, wird nach einer Nachricht des «Prometheus» geplant. Dieser 6 km lange und 5 km breite See liegt an einer Stelle, an der das Gebirge unvermittelt mehrere Hundert Meter absteigt. Kaum 2 km in der Luftlinie entfernt, 601 m über dem Meere, liegt darunter der Kochelsee; es wäre somit sehr naheliegend, das sich zwischen beiden Seen ergebende Gefälle von 202 m zur Kraftzeugung auszunutzen, wenn nicht der natürliche Wasserzufluss zum Walchensee so gering wäre, dass die in demselben verfügbare Wassermenge für eine solche Anlage nicht genügen würde. Das vorliegende Projekt beruht nun darauf, die südlich des Walchensees nur durch einen hohen Berg Rücken von diesem getrennt fließende, stets wasserreiche Isar, deren Wasserspiegel in diesem Teile ihres Laufes noch einige Meter höher liegt als der des Walchensees, teilweise in den letztern abzuleiten. Um den Walchensee

derart als Staubecken für die Wasser der Isar zu benutzen, müsste entweder durch den trennenden Berg Rücken ein verhältnismässig kurzer Stollen erstellt, oder aber von einer weiter entfernten Stelle aus ein längerer Kanal von der Isar zum See angelegt werden. Die gewonnene elektrische Energie wäre entweder nach München zu leiten, oder könnte zur Einführung des elektrischen Betriebes für den grössten Teil der oberbayerischen Staatsbahnen dienen.

Der neue Güterbahnhof in Freiburg i. B., dessen Bau im Jahre 1901 begonnen wurde und dessen Kosten sich auf über 13,5 Mill. Fr. belaufen, ist am 4. September dem Verkehr übergeben worden. Er nimmt ohne Zufahrten eine Fläche von 60 Hektar in Anspruch; die Güterhalle ist 400 m, die Zollhalle 100 m lang und 25 m breit. Bei beiden Hallen fand zum ersten Mal in Baden für die Geleiseanordnung das *Sägesystem* Anwendung. Da die Ladespuren in die Hallen selbst geführt sind, ist das Ent- und Beladen von der Witterung unabhängig. Für das Personal sind grosse, luftige, mit Zentralheizung versehene Aufenthalts-, Wasch- und Baderäume vorgesehen.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Mit Ende August waren im ganzen noch herzustellen 18 m Firststollen, 66 m Vollausbruch- und 157 m Ausmauerungsarbeiten. Das am Südausgang gemessene Tunnelwasser betrug am 31. August 1160 Sek./l einschliesslich von 290 Sek./l aus den heissen Quellen bei Km. 9,100, deren Wasser jetzt ganz nach der Südseite abfließt. Die Gesamtarbeiterzahl betrug im August durchschnittlich 1698 im Tunnel und 513 außerhalb desselben, zusammen also 2211 gegen 2305 im Vormonate.

Die Simplon-Ausstellung in Mailand. Wie wir den Tageszeitungen entnehmen, beabsichtigen die schweizerischen Bundesbahnen auf der Simplon-Ausstellung in Mailand in einem eigenen Pavillon alle wesentlichen Vorgänge beim Bau des Tunnels, sowie die mannigfachen Einrichtungen und Anlagen, die dafür geschaffen werden müssen, in den wirklichen Grössenverhältnissen und möglichst naturgetreu darzustellen.

Jubiläum des eidg. Polytechnikums. Wie uns berichtigend mitgeteilt wird, hat am grossen Festbankett in der Tonhalle am 30. Juli nicht Herr Professor v. Schön namens der Polytechniker im Ausland gesprochen (vergl. S. 74), sondern der Grossindustrielle Paul von Schöller aus Wien.

Der Einsturz des neuen Dekorationsgebäudes des Stadttheaters in Bern. Wir geben nebenstehend ein Bild des, wie wir auf Seite 120 berichtet haben, am Mittwoch den 30. August eingestürzten Mittelbaus des Dekorationsgebäudes vom Stadttheater in Bern. Nähere Angaben über die Ursachen des Einsturzes denken wir sofort nach Bekanntgabe des Gutachtens der mit der Untersuchung betrauten Experten mitteilen zu können.

Literatur.

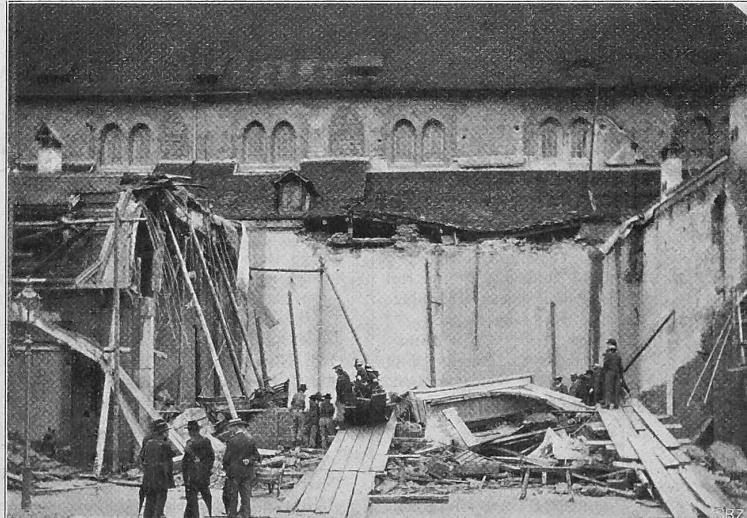
„Motoren für Gleich- und Drehstrom“ von Henry M. Hobart. Deutsche Bearbeitung, übersetzt von Franklin Punga. Mit 425 in den Text gedruckten Figuren. 414 Seiten Oktavformat. 1905. Verlag von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 10 M.

Das englische Original, das 1904 bei Whittaker & Co. in London und New-York unter dem Titel: «Electric Motors. Continuous current Motors and induction Motors. Their theory and construction» erschienen ist, ist eine Zusammenfassung von Publikationen, die Hobart in den Jahren 1902 bis 1904 in der «Traction and Transmission» erscheinen liess.

Die Lektüre der vorliegenden deutschen Ausgabe des genannten Werks, dessen Behandlungsweise von denjenigen der grossen Menge ähnlicher Literaturwerke erheblich abweicht, hat uns einen tatsächlichen Genuss bereitet. Dieses erfreuliche Resultat ist begründet einerseits durch die von einem durchaus praktischen Standpunkt aus diktierte Behandlungsweise und andererseits durch die wirklich vor treffliche Qualität des Inhalts. Das Grundprinzip, das der Verfasser bei Abfassung seines Werkes, das — wie im englischen Titel gesagt ist — vornehmlich Theorie und Konstruktion der Gleich- und Drehstrommotoren behandelt, unentwegt im Auge behalten hat, findet sich auf Seite 318, wie folgt ausgesprochen: «Es ist ein Grundprinzip des Verfassers, die Berechnung von Maschinen so einfach als nur möglich zu gestalten und diejenigen Faktoren zu vernachlässigen, deren Einfluss sich in der Praxis nicht bemerkbar macht.»

Wie sich aus dem Titel entnehmen lässt, zerfällt das Buch in zwei Teile, in denen also die beiden wichtigsten Vertreter der elektrischen Triebmaschinen behandelt sind. Bekanntlich sind beim Entwurf ausser den

durch den Wirkungsgrad und die Erwärmungseigenschaften festgelegten Verhältnissen beim Gleichstrommotor die Bedingungen einer guten Kommutation und beim Drehstrommotor die Bedingung eines hohen Leistungsfaktors, nebst der wesentlichen allgemeinen Bedingung möglichst geringer Ausführungskosten als massgebende zu betrachten. Mit Rücksicht auf die Kommutation von Gleichstrommotoren formuliert nun der Verfasser seinen Standpunkt wie folgt: «Der bei weitem beste Weg, Maschinen mit funkenfreiem Gange zu entwerfen, besteht in der Meinung des Verfassers darin, auf eine jede Hülfe des magnetischen Feldes bei der Stromwendung zu verzichten und die Maschine so zu dimensionieren, dass die Reaktionsspannung bei Vollast einen gewissen Wert nicht überschreitet.» Zu diesem Standpunkt ist allerdings zu bemerken, dass er für Motoren mit relativ niedrigen Umdrehungszahlen und für nicht zu hohe Leistungen wohl angebracht ist, dass er jedoch versagt, sobald Motoren mit relativ hohen Umdrehungszahlen verlangt werden, wie solche namentlich zum direkten Antrieb von Zentrifugalpumpen und Holzbearbeitungsmaschinen neuerdings immer mehr in Anwendung kommen. Für die Vorausberechnung des Streungskoeffizienten von Drehstrommotoren, welcher Koeffizient für die Festlegung des Leistungsfaktors beim Entwurf dieser Motoren bekannt sein muss, liefert der Verfasser eine empirische Formel, die durch Umformung einer ähnlich gebauten Formel von Behrend entstanden ist und deren praktische Brauchbarkeit er durch die Nachrechnung der Koeffizienten von 57 durch acht verschiedene Firmen ausgeführte Motoren nachweist. Den Gang der eigentlichen Berechnung von Gleich- und Drehstrommotoren zeigt der Verfasser in einer grossen Reihe von praktischen Beispielen unter möglichster Vermeidung der Aufstellung und Diskussion abstrakter Formeln. Seine Art der Anleitung zum Berechnen und Entwerfen ist eine ungemein anschauliche und anregende. Dabei ist auf den durch die verschiedenen Erwärmungs- und Abkühlungseigenschaften begründeten, ebenfalls verschiedenen Entwurf der ganz geschlossenen und der halb geschlossenen Motoren die gebührende Rücksicht genommen und eine reiche Zahl von Erfahrungsdaten mitgeteilt. In der Einleitung zu seinem Buche und beim Uebergang der Behandlung vom Gleichstrommotor zum Drehstrommotor liefert der Verfasser einen Vergleich zwischen den beiden Elektromotortypen hinsichtlich ihrer Eignung für die Praxis. Dabei kommt er zum Schlusse, dass bei Vergleichung der Motoren



Blick in den eingestürzten Mittelbau des neuen Dekorationsgebäudes vom Stadttheater in Bern.

selbst, also bei Ausserrachtlassung der Centralen und Verteilungsnetze, die Stellung des Gleichstrommotors durch die Erfindung des Drehstrommotors nicht nur nicht erschüttert worden sei, sondern sich vielleicht sogar noch verbessern werde. Dieser Schluss, der der englischen Praxis entnommen ist, dürfte denn doch bei uns mit etwelcher Reserve aufzunehmen sein.

Die Ausstattung des Buches und namentlich die Ausführung der zahlreichen Masskizzzen und Kurvenschaubilder durch die Verlagsbuchhandlung ist sorgfältig durchgeführt und kann das Studium des vorliegenden Werks sowohl angehenden wie auch bereits routinierten Motorbauern bestens empfohlen werden.

W. K.

Freiburger Münsterblätter, Halbjahresschrift für die Geschichte und Kunst des Freiburger Münsters. Herausgegeben vom *Münsterbauverein*. Jährlich zwei Hefte. 1905. Herdersche Verlagsbuchhandlung zu Freiburg i. B. Preis des Heftes 5 Mk.

Das soeben erschienene zweite Heft dieser ansprechenden und in Inhalt und Ausstattung gleich vorzüglichen Veröffentlichung vervollständigt den ersten Jahrgang. Eine von Kunstmaler Karl Schuster verfasste und mit zahlreichen trefflichen Abbildungen geschmückte Abhandlung über den Lettner im Freiburger Münster und eine grössere Arbeit von Dr. H. Flamm und Stadtarchivar Dr. P. Albert über Ordnungen und Satzungen der Freiburger Münsterkirche bilden neben kleinern Mitteilungen und Anzeigen den wertvollen Inhalt, der somit dem Architekten sowie dem Historiker gleich anregendes Material darzubieten vermag. Wir machen daher gerne wiederhol auf die interessante Veröffentlichung empfehlend aufmerksam und hoffen, dass sie in die Lage komme, rechte Vielen künstlerischen und belehrenden Genuss zu gewähren. Als Beispiel der vorzüglichen Abbildungen geben wir auf Seite 142 die Ansicht der Aussenfassade der Heiliggräbkapelle am Münster zu Freiburg, ein 1578 errichtetes, streng gotisches Werk des selben Meisters Hans Böringer, der nach 1579 unter vollster Beherrschung der Antike jenen hervorragend schönen Renaissancelettner schuf, der heute in den beiden Musikchören der Querschiffe zum Teil noch erhalten ist.

Konkurrenzen.

Wettbewerb für ein Sekundarschulhaus mit Turnhalle an der Ecke der Riedli- und der Röslistrasse in Zürich. Der Stadtrat von Zürich eröffnet mit Einlieferungsdatum bis zum 20. November d. J. unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für ein Sekundarschulhaus mit Turnhalle an der Ecke der Riedli- und Röslistrasse in Zürich. Das Preisgericht, das sich aus den Herren Stadtrat H. Wyss in Zürich, Architekt Bridler in Winterthur, Architekt J. Kunkler in Zürich, Professor Fr. von Thiersch in München und A. Wirs, Adjunkt des Stadtbaumeisters in Zürich zusammensetzt, sind zur Prämierung der drei bis vier besten Entwürfe 5000 Fr. zur Verfügung gestellt. Das Schulgebäude, dessen Räume nach Anzahl, Abmessungen und Lage im Programm genau angegeben sind, ist in einfachen und dem Zweck der Gebäude entsprechenden Architekturformen zu entwerfen. Die Baukosten für 1 m² umgebauten Raums, gemessen von Oberkante des Kellerbodens bis zur Unterkante der Decke der obersten benützten Räume (ausgebaute Dachräume inbegriiffen), sollen 24 Fr. nicht überschreiten. Für die Turnhalle, die entweder freigestellt oder mit dem Schulhaus zusammengebaut werden kann, sind die Baukosten auf höchstens 55 000 Fr. angesetzt. An Planvorlagen werden verlangt: Ein Lageplan 1 : 500, alle Grundrisse und Fassaden, sowie die nötigen Schnitte 1 : 200, eine perspektivische Ansicht und eine summarische Kostenberechnung nach

dem kubischen Inhalt. Sämtliche Pläne werden nach erfolgtem Urteil 14 Tage öffentlich ausgestellt; die preisgekrönten Arbeiten gehen in das Eigentum der Stadt Zürich über, die beabsichtigt, dem Verfasser eines zur Ausführung geeigneten prämierten Projektes die Ausarbeitung der Baupläne und die Baulitung zu übertragen. Das Programm mit Plangrundlagen ist vom Hochbauamt der Stadt Zürich gegen Einsendung von 5 Fr., die den Teilnehmern zurückstet werden, zu beziehen.

Obergerichtsgebäude in Bern. (Band XLV, Seite 266). Zu diesem Preisausschreiben, dessen Einlieferungsdatum am 1. September abgelaufen war, sind 47 Projekte eingereicht worden. Das Preisgericht trat Freitag den 8. September, vormittags 10 Uhr, in der neuen Hochschule zur Begutachtung der eingegangenen Arbeiten zusammen. Die öffentliche Ausstellung im Ostflügel der neuen Hochschule, Zimmer Nr. 6 und 7, wird am 11. d. Mts. beginnen und bis zum 25. d. Mts., diesen Tag mit inbegriffen, dauern, jeweils von 8 bis 12 und 1 bis 5 Uhr (Sonntags von 10 bis 12 Uhr).

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Exkursion ins Glarnerland

zur Besichtigung der Sernftalbahn, der Schieferbrüche in Engi und des Bergsturzgebietes in Elm.

Sonntag den 24. September 1905.
Afbahrt: Bahnhof Enge 5,28 Uhr.
Rückfahrt: Bahnhof Enge 8,16 Uhr abends.

Eingeführte Gäste und auswärtige Kollegen sind willkommen; dieselben wollen sich bis zum 18. September beim Vereinspräsidenten, Herrn Strassenbahndirektor A. Bertschinger, anmelden.

Zürich, den 7. September 1905. *Der Vorstand.*

Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht für eine Hafenausbae in Südamerika ein *Maschineningenieur* für Abnahme, Montage, Inbetriebsetzung und Betrieb elektrischer Installationen und anderer maschineller Anlagen. Vollständige Beherrschung der französischen und englischen Sprache erforderlich. (1398)

Gesucht ein *Ingenieur* für die Studien, den Bau und die Betriebsleitung einer städtischen Wasserversorgung und Kanalisation in Südamerika. Vollständige Beherrschung der franz. und engl. Sprache erforderlich. (1399)

Gesucht ein *Ingenieur* auf ein städtisches Baubureau. (1400)
Auskunft erteilt Das Bureau der G. e. P., Rämistrasse 28, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftsstelle	Ort	Gegenstand
10. Septbr.	Gemeinderatskanzlei	Hagenbuch (Zürich)	Erdarbeiten, Dohlen- und Schalenbauten für die Strasse III. Klasse im Hofe Kappel.
10. "	Gemeindekanzlei	Rüswil (Luzern)	Bau der öffentlichen Güterstrasse Moos-Wyl-Honberg. Länge 2562 m.
10. "	Emil Hennauer, Sommertal	Schwellbrunn (App.)	Erstellung einer Friedhofsstützmauer aus Bruchsteinen in Schwellbrunn.
10. "	Ingenieurbüro Kürsteiner	St. Gallen	Erweiterung des Rohrnetzes von Niederteufen nach Gstaad, etwa 1000 m lang.
10. "	Gemeindekanzlei	Glarus	Erstellung von etwa 270 m ² Strassenkanteln für die Gemeinde Niederurnen.
10. "	Carl Senft, z. »Frohsinn»	Uster (Zürich)	Maurerarbeiten zum Umbau des Primarschulhauses in Uster.
11. "	Baubureau d. Hadwig-Schulh.	St. Gall., Notkerstr. 25	Zimmerarbeiten zum Neubau des Hadwig-Schulhauses in St. Gallen.
11. "	J. Stohler, Grindschreiber	Prätteln (Baselland)	Ausgraben, Legen und Zudecken einer Zement-Dohlenleitung von 80 cm Lichteite.
11. "	Baubureau des Gaswerkes	Schlieren (Zürich)	Erstellung der Heizungsanlage im neuen Apparaten- und Reinigergebäude mit Regenrierraum im Gaswerk Schlieren samt Dampfzuleitungen.
12. "	A. Rimli, Architekt	Frauenfeld	Ausführung der Türen, Sakristeinrichtung, Chor-, Schiff- und Emporenbestuhlung, des Bodenbelags, sowie der Malerarbeiten im Innern der kath. Pfarrkirche Frauenfeld.
12. "	Ed. Schneider	Berg (Thurgau)	Bau eines zweiten Wasserreservoirs mit 200 m ³ Inhalt.
12. "	Bodensee-Toggenburgbahn	St. Gallen	Herstellung von etwa 50 Sondiergruben auf der Strecke St. Fiden-Romanshorn.
14. "	Jb. Farner, Präsident	Unt.-Stammheim (Zch.)	Erstellung eines Parkettbodens im Gemeindesaal Unter-Stammheim.
14. "	Adolf Gaudy, Architekt	Rorschach (St. Gallen)	Erd-, Maurer- und Verputzarbeiten zum Schulhaus-Neubau Rheineck.
15. "	Tiefbauamt, Zimmer Nr. 225	Zürich	Umbau des Industriegeländes von der Langstrasse bis zur Limmatstrasse.
15. "	Kanalisationsbüro	St. Gallen,	Erstellung eines Kanals in der Blumenaustrasse in St. Gallen.
15. "	Hochbaubureau d. Gaswerkes	Schlieren (Zürich)	Lieferung der Steinhauerarbeiten zum neuen Magazingebäude im Gaswerk Schlieren.
15. "	A. Brenner	Frauenfeld (Thurgau)	Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Dachdeckerarbeiten für ein Haus in Kurzdorf.
16. "	Kant. Hochbauamt	Zürich	Maurer-, Zimmer- und Spenglerarbeiten für eine Wagenremise zur Reitbahn a. d. Sihl.
16. "	Städtische Bauverwaltung	Schaffhausen	Herstellung eines Trottoirs längs der Mühlentaler-Strasse.
16. "	Ott, Betreibungsbeamter	Biberstein (Aargau)	Anlage einer Wasserversorgung in Biberstein. (Grabarbeit 1300 m, Reservoir 30 m ³ .)
16. "	Kant. Hochbauamt	Zürich	Maurer- und Zimmerarbeiten zum Neubau der Meyerschen Scheune auf der Allmend.
18. "	Hochbaubureau d. Gaswerkes	Schlieren (Zürich)	Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten sowie die Lieferung von Gussäulen und T-Balken für das Magazingebäude im Gaswerk Schlieren.
20. "	Bureau des Bezirksingenieurs	Thun (Bern)	Korrektion der Strasse Amsoldingen-Glütsch. (Länge 477 m, Voranschlag Fr. 5901,55.)
21. "	Gemeindeingenieurbüro	Altstetten (Zürich)	Ausführung der Fahrbahnen der Saumackerstrasse und der Zürcherstrasse.
22. "	F. Häni, Wirt	Suberg (Bern)	Korrektion der Suberg-Wiler-Seedorf-Strasse. (Länge 1100 m, Voranschlag 25 500 Fr.)
27. "	Kanalisationsbüro	St. Gallen,	Erstellung eines Kanals in der Rorschacherstrasse. (Länge 362 m.)
30. "	Kant. Kulturingenieur	St. Gallen	Ausführung eines Weges vom Vätsis bis St. Martin, Gemeinde Pfäfers (7075 m lang).
30. "	Oberbaumaterial-Vewaltung	Bern, Dienstgebäude a. d. Brückfeld	Lieferung von 66 500 eichenen, 4000 lärchenen, 25 000 föhlenen und 5000 buchenen Bahnschwellen sowie von 8000 eichenen Weichenschwellen und 2500 eichenen Brückenschwellen; ferner die Lieferung von Weichen und Kreuzungen, Bauart S. B. B.
I. Oktober	Baubureau des Hadwigschulhauses	St. Gallen, Notkerstrasse 25	Spengler- und Dachdeckerarbeiten, Ziegellieferung zur Bedachung, sowie Schmiedearbeiten zum Dachstuhl und die Blitzableitung zum Neubau des Hadwig-Schulhauses,