

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 1

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: 04.04.2026

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

gänger fühlen sich nicht mehr von ihm belästigt. Alle frühern Schwierigkeiten sind dadurch hinweggefallen, dass man sich nicht mehr um den Radfahrer kümmert. Dieser muss sich ganz nach den Fussgängern richten und dabei fühlen sich beide Teile auch am sichersten. In ähnlicher Weise dürften die gegenüber dem Automobil noch bestehenden Schwierigkeiten ihre Lösung finden. Es muss nicht dem gelenkigen, schnellfahrenden Kraftwagen ausgewichen werden — gerade das Ausweichen, d. h. die plötzliche

gen selbst aufzumachen, das Kindermädchen Staat führt den Bürger auf Schritt und Tritt an der Hand und die Haftpflichtgesetze und Versicherungen mildern den Schrecken des Kindes vor Unfällen. „Gefahr“ ist aber ein ganz relativer Begriff. Die Erziehung muss dafür sorgen, dass ihre verschiedenen Arten entsprechende, schützende Reflexbewegungen auslösen. In dieser Beziehung dürfte noch vieles zu tun und manches zu unterlassen sein.

Wir wollten mit dem Vorstehenden nur eine Anregung

Das neue eidgen. Postgebäude in Bern.

Erbaut von den Architekten *Eng. Jost* und *E. Baumgart* in Lausanne und Bern.



Abb. 10. Ansicht der westlichen Hauptfassade und der nördlichen Rückfassade.

Aenderung der Stellung oder Bewegungsrichtung macht den Automobiltenker unsicher und führt zu Gefährdungen — das Automobil richtet sich nach dem übrigen Verkehr. Freilich muss, um die Schwierigkeiten für beide Teile zu vermindern, die Verkehrsdisziplin im allgemeinen gesteigert werden. Es muss in die Gewohnheiten der gesamten Bevölkerung übergehen, da wo Gehwege vorhanden sind, den Fahrdamm so wenig als möglich zu betreten, beim Betreten des Fahrdamms sich umzusehen, rechts zu gehen und rechts zu fahren; auch wenn die ganze Strasse frei ist, auf der Strasse nicht heruzustehen usw.

Eine gewisse Verkehrsschulung unserer Bevölkerung ist ein dringendes Bedürfnis. Man hält es für nötig, in den Schulen über die Gefahren der Giftpflanzen, des Blitzes usw. zu unterrichten. Die Gefahren des öffentlichen Verkehrs sind, wie die Unfallstatistik lehrt, viel grösser! Wird aber in dieser Richtung etwas für die Belehrung der Jugend getan? Man glaubt in der Regel mit vorsorglichen Massregeln und Verboten das Publikum gegen die Verkehrsgefahren zu schützen; dabei wird aber gerade die *Schulung* für den Verkehr verhindert; man hat nicht nötig, die Au-

geben und haben ohne Zweifel für viele nichts Neues gebracht. Aber wo es sich darum handelt, das Land vor Schaden zu bewahren, darf man einen kleinen Vorwurf nicht scheuen.

Die Bauzeitung wird vielleicht dafür sorgen, dass ihre Leser über das Automobil noch mehr und dabei weniger Banales vernehmen. *A. T.*

Miscellanea.

Elektrischer Betrieb auf den österreichischen Alpenbahnen. Das österreichische Eisenbahnministerium studiert schon seit längerer Zeit die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf einigen Linien der k. k. Staatseisenbahnen. Nach einer Mitteilung in «Elektrische Bahnen und Betriebe» sind hierzu zunächst in Aussicht genommen die Strecken Amstetten — Hieflau — Bischofshofen — Innsbruck — Buchs — Bregenz, Salzburg — Bischofshofen — Schwarzach — St. Veit — Gastein — Spital a. d. Drau — Villach (Klagenfurt), Assling — Görz — Triest, Linz — Klaus — Steierling — Selzthal, Selzthal — St. Michael — Villach — Tarvis — Pontafel und Attnang — Ischl — Steinach — Irdning. Um sich in erster Linie die für die Erzeugung des Betriebstromes nötigen Wasserkräfte zu sichern, hat die österreichische Eisenbahndirek-

tion in Salzburg damit begonnen, dass sie den zuständigen Behörden in Hallein und St. Johann ein Projekt für die Ausnutzung der Wasserkräfte des Salzflusses bei Golling vorlegte. Gleichzeitig hat die Staatsbahn-Direktion in Innsbruck um die Bewilligung zur Errichtung einer Wasserkraftanlage am Innfluss in der Nähe der Stadt Landeck nachgesucht, durch die das Gefälle des Innflusses mit einer Mindestwassermenge von 13 800 Sek.-l ausgenützt werden soll. Das nutzbare Gefälle beträgt hier bei einer Länge der Zuleitungstollen von 5,7 km 70 m, die zu erzeugende, für die Arlbergbahn zu benützende Kraft wird auf mindestens 10 300 P. S. veranschlagt.

Schweizerische Bundesbahnen. Der Verwaltungsrat der schweiz. Bundesbahnen bewilligte in seiner Sitzung vom 29. Dezember 1905 für Erweiterungsbauten im *Bahnhof Renens* 1 899 000 Fr. Damit werden die Gesamtkosten für den Ausbau dieses Bahnhofes seit dem Jahre 1902 3 930 000 Fr. betragen. Ebenso hat er einen Nachkredit von 5 550 000 Fr. gutgeheissen für Erweiterungen und Verbesserungen des *Bahnhofes Lausanne*¹⁾; das Projekt der Jura-Simplonbahn vom Jahre 1900 wies einen Vorschlag von 4 500 000 Fr. auf, sodass sich die Gesamtkosten für den Umbau des Bahnhofes Lausanne auf 10 050 000 Fr. stellen werden.

In der gleichen Sitzung nahm der Verwaltungsrat der S. B. B. Kenntnis von dem durch die Generalversammlung mit der Firma Brown, Boveri & Cie. getroffenen Uebereinkommen hinsichtlich des *elektrischen Betriebes des Simplon-Tunnels* (Brig-Iselle) nach dem auf der Valtellinabahn seit einiger Zeit eingeführten Dreiphasenstrom-System.

Eidg. Polytechnikum. Wie wir vernehmen, sind die Verhandlungen, die zwischen dem eidg. Departement des Innern, bezw. dem schweizer. Schulrate, dem Regierungsrate und dem Stadtrate von Zürich über die *Ablösung des dem Kanton Zürich am Hauptgebäude des Polytechnikums zustehenden Raumspruchs* und die damit zusammenhängenden Fragen schon seit langer Zeit gepflogen wurden, vor Jahresschluss 1905 zum Abschluss gelangt. Die Vertreter der genannten Behörden haben das Ergebnis der Beratungen ihren Auftraggebern nunmehr vorgelegt und es ist zu hoffen, dass dieses allerorten vor den massgebenden Instanzen Gnade finden werde, sodass der am eidg. Polytechnikum seit Jahren so hemmend empfundenen Raumnot in absehbarer Zeit wird abgeholfen werden können. Der Bundesrat gedenkt eine Reihe von Liegenschaften in der Nähe des Polytechnikums käuflich zu erwerben. Dem Vernehmen nach wird seine Vorlage an die eidg. Räte von einem Kreditbegehren von annähernd zwei Millionen Franken begleitet sein.

Elektrische Eisenbahnen in den Freibergen. Einem Initiativkomitee wurde die Konzession erteilt für den Bau und den Betrieb elektrischer Eisenbahnen in den Freibergen, bestehend aus einer Linie von Noirmont (Station der Eisenbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds) nach Les Breuleux nebst zwei Abzweigungen nach Tramelan und nach dem Sonnenberg. Die Linie Tramelan-Breuleux-Noirmont beginnt bei der Endstation der Eisenbahn Tavannes-Tramelan und schliesst in Noirmont an die Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn an, ihre Länge beträgt 13,5 km. Das andere 7,1 km lange Teilstück nimmt seinen Anfang bei der obern Station der Drahtseilbahn auf den Sonnenberg, führt über den Bloyes-Pass und endigt bei Les Breuleux. Auf beiden Strecken erreicht die Maximalsteigung 65⁰/₀₀ und ist der Minimalradius auf 50 m festgesetzt. Die meterspurige Bahn wird elektrisch mit Gleichstrom von 1000 V Spannung betrieben. Die Kosten sind auf zusammen 942 000 Fr. oder auf 82 000 Fr. für den km Bahnlänge veranschlagt.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplon-Tunnel. Die endgültige Verlegung des Geleises, inbegriffen die Verteilung einer zweiten Schotterschicht ist im Dezember v. J. bis zu Km. 10,140 vom Nordportal aus vollendet worden. Auf der Südseite sind die Ausmauerungen im Paralleltunnel fertig erstellt. In der Südhälfte des Tunnels I ist bis auf 240 m vom Südportal die erste Schotterschicht gelegt und auf 7400 m Länge das Material für das definitive Geleise verteilt. Mit dem Verlegen wird man, von der Tunnelmitte aus beginnend, gegen das Südportal hin vorrücken. Die durchschnittliche, tägliche Arbeiterzahl betrug im Tunnel 1050, ausserhalb desselben 369, im ganzen also 1419 Mann gegenüber 1649 im November. Das ausfliessende Wasser ist mit 1062 Sek.-l gemessen worden; davon kommen 328 Sek.-l aus den heissen Quellen bei Km. 9,100 vom Südportal.

Der Schöpfer der medicischen Venus. Nach Untersuchungen des Dozenten für klassische Archaeologie an der deutschen Universität in Prag, des Professors Dr. A. Mahler, soll Lysippos der Schöpfer der medicischen Venus sein, die man früher zumeist einem Bildhauer aus der Schule des Praxiteles zuschrieb. Als Gründe hiefür werden angeführt, dass das so oft

kopierte Bildwerk von einem berühmten Meister herrühren müsse, dass eine auffallende Analogie zwischen dem Motiv der medicischen Venus und dem des Apoxyomenos des Lysippos im Vatikan, sowie zwischen dem Kopf der Venus und einem in Dresden befindlichen, gleichfalls dem Lysippos zugeschriebenen Frauenkopf bestehe und dass eine jetzt zerstörte Kopie des Bildwerkes zu Siena im XIV. Jahrhundert die Inschrift Lysippos getragen habe. Auch die römischen Münzen von Sikyon, der Vaterstadt des Lysippos, trügen auf der Rückseite eine Abbildung der in Frage kommenden Statue.

Die Swinemünder Brücke in Berlin, die nach dem Entwurf der Berliner Bauverwaltung erstellt wurde, ist im letzten Monat dem Verkehr übergeben worden. Im Norden der Stadt führt die als Kragträgerkonstruktion mit zwei Pfeilern ausgebildete Brücke die Swinemünderstrasse in schieferm Winkel über die zahlreichen Geleise der Ringbahnstation Gesundbrunnen. Die drei Oeffnungen weisen 60 m, 108 m und 60 m auf. Der eingehängte Träger in der Mittelöffnung ist 48 m lang, während die 60 m langen Träger über den Seitenöffnungen je 30 m weit in das mittlere Feld vorkragen. Der Abstand der Hauptträger beträgt von Mitte zu Mitte 12,0 m; nach aussen ist an denselben auf beiden Seiten ein Bürgersteig von 3,0 m Nutzbreite ausgekragt. Für die künstlerische Ausschmückung der Brücke, die von Architekt *Bruno Möhring* entworfen ist, diente ausschliesslich Schmiedeeisen.

Der Panamakanal. Im November v. J. hat sich die Mehrheit der aus acht Amerikanern und fünf Europäern zusammengesetzten, beratenden internationalen Ingenieurkommission für den Panamakanal für den Bau eines Meeresniveau-Kanals¹⁾ ausgesprochen. Der Beschluss wurde mit acht gegen fünf Stimmen gefasst; dabei ist jedoch zu beachten, dass die Minderheit ausschliesslich aus Amerikanern besteht und einen besondern Bericht an die Isthmus-Kanal-Kommission erstatten will. In seiner Botschaft vom 5. Dezember v. J. an den Kongress kündigte Präsident Roosevelt Anträge der Ingenieurkommission betreffend das anzuwendende Schleusen-System an, wobei er mitteilte, dass der Isthmus nunmehr saniert und für die Wohlfahrt der Arbeiter die nötigen Vorkehrungen getroffen seien. Das Repräsentantenhaus hat in der Folge einen Kredit von rund 55 Mill. Fr. bewilligt zur Fortsetzung der Arbeiten am Kanal.

Die elektr. Schmalspurbahn von Grindelwald nach dem Grindelwaldgletscher mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni, für die ein Komitee um die Konzession nachsucht, soll mit 1,0 m Spurweite als Adhäsionsbahn gebaut werden. Die Maximalleistung ist auf 60⁰/₀₀, der kleinste Krümmungshalbmesser auf 40 m festgesetzt. Von dem Stationsgebäude der Berner-Oberlandbahn in Grindelwald bis zur Endstation Grindelwaldgletscher beträgt die Länge der Hauptlinie 4,60 km; die Abzweigung Gadenstatt-Ofni misst 1,8 km. Zum Betriebe soll elektrische Energie, die von der hydroelektrischen Anlage in Grindelwald geliefert wird, dienen. Im Kostenvorschlag sind für die Hauptlinie Gesamtkosten von 470 000 Fr. oder von rund 100 000 Fr. für den Bahnkilometer vorgesehen, für die Zweiglinie 153 000 Fr., bezw. 85 000 Fr.

Bayerische Jubiläums-Landesausstellung 1906 in Nürnberg. Von Mai bis Oktober 1906 soll in Nürnberg zur Erinnerung an die hundertjährige Zugehörigkeit dieser Stadt zum Königreich Bayern eine bayerische Jubiläums-Landesausstellung stattfinden, an der sich Gewerbe und Grossgewerbe, sowie Kunst und Kunstgewerbe von ganz Bayern beteiligen werden. Unter anderem sind dem Bau- und Ingenieurwesen einschliesslich Beleuchtung, Heizung, Lüftung und Wasserversorgung, dem Schul- und Unterrichtswesen, der Gesundheitspflege und den Wohlfahrtseinrichtungen besondere Abteilungen gewidmet, ebenso wie der Malerei, Bilderei und Architektur, sowie einer kunsthistorischen Ausstellung des alten Nürnberg. Das Ausstellungsgelände, das etwa 500 000 m² gross ist, liegt an dem vom Stadtwalde umschlossenen nahen Dutzendteich.

Das Sântisbahnprojekt. In der Dezembersession der eidg. Räte ist unter Aufhebung früherer Konzessionen eine neue Konzession für eine Bahn von Appenzell nach dem Sântis, auf Grund des von uns (Bd. XLVI, S. 189) dargestellten Projektes der Ingenieure L. Kürsteiner und E. Strub, an ein Appenzell-St. Gallisches Komitee erteilt worden. Als wesentliche Neuerung in der Konzession erscheint die darin aufgenommene Möglichkeit der Ersetzung einer der Drahtseilbahnstrecken durch einen Bergaufzug nach System Feldmann. Ferner ist eine eventuelle Ausführung der Anlage in sechs Abteilungen vorgesehen, was die Durchführung des Projektes wesentlich erleichtern dürfte.

Eine hölzerne Eisenbahnbrücke von 44 km Länge führt seit kurzem die Linie der Southern-Pacific-Bahn über den grossen Salzsee. Nach dem «Prometheus» ist dadurch die Bahn, die vorher unter sehr ungünstigen Richtungs- und Steigungsverhältnissen um die nördliche Hälfte des Sees

¹⁾ Bd. XLV, S. 286.

¹⁾ Band XLI Seite 4.

herumführte, um 70 km verkürzt worden. Der See ist an der Brückenstelle 44 km breit und 2 bis 2,5 m, stellenweise aber bis 11 m tief. Die Brücke ist eingeleisig und ruht auf Jochen aus je fünf mit einander verbundenen Pfählen in Abständen von 4,5 m. Zur Verminderung der Feuersgefahr ist die ganze Brücke mit Kies eingedeckt; sie soll später durch einen Erddamm mit Durchlässen ersetzt werden.

Neue Quali-Anlage in Weggis. Die Gemeindeversammlung beschloss die Erstellung einer Quali-Anlage in einer Breite von 30 m von der Dampf-schiffbrücke bis zum «Hotel du Lac» mit einem Kostenaufwand von ungefähr 80000 Fr.

Technische Hochschule in München. Zum Honorarprofessor für Ingenieurwissenschaften an der technischen Hochschule in München wurde Dr. phil. hon. c. Konrad Pressel, Oberingenieur am Simplontunnel, berufen.

Ein neuer Qual in Lugano. Der Gemeinderat von Lugano bewilligte zur Erstellung eines neuen 500 m langen Quais mit Parkanlagen einen Kredit von 300000 Fr.

Konkurrenzen.

Höhere Töchterschule auf der Hohen Promenade in Zürich (Bd. XLVI, S. 155). Wie wir erfahren, sind zu dieser Konkurrenz 43 Arbeiten eingereicht worden, darunter zwei verspätet. Das Preisgericht wird voraussichtlich nicht vor Ende Januar zusammentreten können.

Nekrologie.

† **Hermann Reutlinger**, dessen unerwarteten, infolge eines Sturzes im Künstlertgütl am 14. Dezember 1905 erfolgten Tod wir bereits gemeldet haben, stammte aus einer alten stadtzürcherischen Familie. Er wurde am 29. April 1843 in Zürich geboren. Nach Absolvierung der Kantonsschule bzw. der obern Industrieschule studierte er bis zum Jahre 1861 an der Bauschule des eidgen. Polytechnikums. Der junge Architekt fand seine erste praktische Beschäftigung 1861 beim Bau der neuen Sternwarte in Zürich und war dann weiterhin bei Neubauten in Glarus und in St. Gallen tätig. Zur Ergänzung seiner Studien siedelte er 1866 nach Paris über, woselbst er bis 1869 auf den Bureaux verschiedener Architekten arbeitete. Vom letztgenannten Jahr an war er zunächst bei Architekt Moser in Baden und dann auf dem Bahnhofbaubureau in Zürich unter Architekt Wanner angestellt. Im Jahre 1872 gründete er mit seinem Bruder Heinrich Reutlinger die Architektenfirma Gebrüder Reutlinger in Zürich. Diese hat sich wiederholt mit Erfolg bei Wettbewerben in Zürich hervorgetan; sie wurde bei Konkurrenzen für Schulgebäude, bei jener für das grosse Seequaiprojekt in Zürich u. a. mit Preisen ausgezeichnet. Ihre Haupttätigkeit aber entfaltete die Firma bei Ausführung öffentlicher Gebäude, namentlich von Schulhausbauten; so sind durch sie in Zürich das städtische Schulhaus am Schanzengraben, ferner Schulbauten in Wiedikon, Küsnacht, Wollishofen, Windisch, Brugg, Menzingen ausgeführt worden, sodann das Altersasyl zum «Waldli» in Hottingen, das «Krankenasyll Neumünster», der grosse, 1903 vollendete Krankenasyll-Neubau an der Minerva- und Heliosstrasse in Hottingen u. a. m.

Neben seiner Berufstätigkeit nahm Hermann Reutlinger regen Anteil am öffentlichen Leben; namentlich ist er ein treues Mitglied der Kunstgesellschaft und des Männerchors Zürich gewesen, wo er in der Pflege des Gesanges Erholung fand. Auch seine Kollegen im Ingenieur- und Architekten-Verein, dessen Sitzungen und Ausflüge er regelmässig zu besuchen pflegte, erfreute er in frühern Zeiten oft durch seine Sangeskunst und war bei allen Anlässen ein stets fröhlich aufgelegter Teilnehmer. In voller geistiger Frische und körperlicher Rüstigkeit hat ihn das Geschick ereilt und ihm dem grossen Freundeskreis und seiner mannigfaltigen Tätigkeit entrisen.

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

Vereinsnachrichten.

Technischer Verein Winterthur.

Protokoll - Auszug

der 31. Generalversammlung Samstag den 9. Dezember 1905, im Bahnhofsaal.

Vorsitzender: Herr Professor Dr. Lüdin.

Anwesend: 40 Mitglieder und 1 Gast.

Nach vorangegangenen Nachtressen eröffnet der Vorsitzende die Verhandlungen um 9 1/2 Uhr und erstattet einen kurzen, klaren Bericht über das abgelaufene Vereinsjahr. Dasselbe darf als ein normales und wie das vorangegangene als ein solches von ruhiger Entwicklung bezeichnet werden. Es wurden während des Vereinsjahrs zehn Sitzungen mit neun Vorträgen abgehalten bei einer mittlern Besucherzahl von 55. Der heutige Mitgliederbestand beträgt 163, davon sind:

Ehrenmitglieder 17, Korrespondierende Mitglieder 2, Aktive Mitglieder 144.

Es fanden drei Exkursionen statt: Besuch der Elektrizitätswerke Winterthur und Olten-Aarburg, sowie Besichtigung der Bauarbeiten am Ricketunnel.

Mit Akklamation wird Herr Professor Dr. Lüdin als Präsident für eine weitere Amtsdauer bestätigt; der Vorstand besteht aus den Herren R. Sulzer-Forrer, Vizepräsident; R. Hardeymer, Quästor; A. Guyer, Aktuar; J. Buchli, Vize-Aktuar; H. Meier-Welti, Bibliothekar.

Hochherzige Schenkungen haben die Anschaffung eines prächtigen Projektionsapparates mit Zeisslampe ermöglicht, der in Zukunft bei Vorträgen gute Dienste leisten wird.

Der anschliessende zweite Akt, gewürzt durch gediegene Produktionen, hielt die Mitglieder bis weit über Mitternacht zusammen.

Winterthur, den 28. Dezember 1905.

Der Aktuar: A. G.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung Mittwoch den 10. Januar, abends 8 Uhr, auf der «Schmiedstube».

Traktanden:

1. Geschäftliches; 2. Vorweisung der Pläne für das neue chemische Laboratorium der Universität und der Kantonsschule von Herrn Kantonsbaumeister H. Fiets.

Eingeführte Gäste sind willkommen.

Zürich, den 6. Januar 1906.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Une grande société d'Electricité cherche un ingénieur electricien parlant couramment l'allemand et le français et pouvant diriger un de ses bureaux en France. (1411)

Ein industrielles Etablissement im Elsass sucht für einen seiner Giessereibetriebe einen jüngern tüchtigen Ingenieur, Elsässer oder Schweizer, mit Diplom des Zürcher Polytechnikums. Mindestens 1—2 Jahre Konstruktions- und Werkstattpraxis erforderlich. Spezialkenntnisse des Giessereibetriebes erwünscht, ebenso Beherrschung der deutschen und französischen Sprache. Lebensstellung. (1412)

Gesucht ein diplomierter Elektrochemiker (Anorganiker) für das Laboratorium einer grösseren elektrochemischen Fabrik in Italien. Kenntnis der italienischen Sprache wird nicht verlangt. (1414)

On cherche de jeunes élèves-ingénieurs ayant fait leur diplôme, pour les usines françaises et italiennes d'une grande Compagnie des gaz. (1415)

On cherche pour la France un jeune ingénieur connaissant très bien le français et l'allemand, et bien au courant de la graphostatique. (1418)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.,
Rämistrasse 28, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
10. Januar	Gemeinderatskanzlei	Männedorf (Zürich)	Erstellung einer 84 m langen Seemauer für die geplante Landanlage im Saurenbach.
10. »	Grütter und Schneider, Arch.	Thun (Bern)	Erstellung des Oekonomiegebäudes zum Hotel «Beau-Rivage» in Thun.
13. »	Oberingenieur des Kreises IV der S. B. B.	St. Gallen	Glaser, Schreiner, Maler-, Tapezierer-, Verputz- und Schlosserarbeiten, sowie die Lieferung von Bodenbelägen für ein Dienstgebäude im Bahnhof Chur.
15. »	Werkstättenvorstand der S. B. B. Kreis I	Yverdon (Waadt)	Liefen und Einsetzen von 1772 m ² Fensterglas für die neue Montierwerkstätte der S. B. B. in Yverdon.
18. »	Eidg. Baubureau	St. Maurice (Wallis)	Zimmer-, Spengler- und Holzzementdacharbeiten, sowie die Lieferung der Bauschmiedearbeiten für einen grösseren Magazinbau oberhalb dem Dorfe Morcles.
20. »	R. Ammann-Strähl, Architekt	Aarau	Zentralheizungseinrichtung für die Stadtkirche in Laufenburg.
29. »	Bauleitung der S. B. B.	Basel, Wallstrasse 19	Herde, Kühleinrichtungen, Aufzüge usw. für die Restaurationen im Bahnhof Basel.