Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 3

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: 13.12.2025

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

spiegelt etwas von der Eigenart des Staatswesens wieder. Bei uns würde einem mächtigen Vermessungsamte, das alle jetzt getrennten, aber wohl geordneten Teile der schweizerischen Landesaufnahme umschlösse, beim Volke und den Oberbehörden schwerlich Sympathie erblühen. Auch müsste dann wieder der Fall eintreten, dass der leitende Direktor nicht *technischer* Oberleiter des Ganzen sein könnte; er wäre administrativer Vorsteher, wogegen Prof. Becker selbst Bedenken geäussert und indirekt Verwahrung eingelegt hat.

Vergleicht man aber die Organisation des Vermessungs- und Kartenwesens verschiedener Staaten[1]) mit der unsrigen, so tritt hervor, dass wir bezüglich des Arbeitsbereiches der Landestopographie zentralisierter dastehen als manche Staaten. In Württemberg gibt das Kgl. statistische Landesamt (mit topographischer, geologischer und meteorologischer Abteilung) die Karte 1:25 000 — um nur diese zu nennen — heraus, während die Karte 1:100 000 im Topographischen Bureau des Kriegsministeriums bearbeitet wird. Aehnlich verhält es sich z. B in Spanien, wo die Kriegskarten dem Kriegsministerium (Generalstab) unterstehen, alle übrigen Landeskarten, sowie die geodätischen Arbeiten ausschliesslich dem Instituto Geográfico y Estadistico en el Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes überbunden sind. In Frankreich besorgt der Service Géographique de l'Armée die Erstellung der Armeekarten, in Sonderheit der Karte von Frankreich in 1:80 000, dagegen geht die bekannte mehrfarbige Carte de France in 1:100 000 vom Ministère de l'Intérieur (Service vicinal) aus. Als Gegenstück dazu werde Bayern erwähnt, wo sowohl die Karte 1:100 000, wie die Masstäbe 1:50 000 und 1:25 000 vom Topographischen Bureau des K. B. Generalstabes verfasst und herausgegeben werden. Gleicherweise ist die Einrichtung in Italien; das Istituto geografico-militare in Florenz befasst sich mit allen Masstäben von 1:10 000 an aufwärts.

Diese Ueberlegungen beweisen das Fehlen zwingender Gründe für die Unterstellung der Landestopographie unter ein anderes Departement wie für Umgestaltung der Verwaltungsorganisation im eidg. Vermessungswesen überhaupt.

H. Zölly, Chef der Sektion für Geodäsie,
E. Leupin, Chef der Sektion für Topographie,
W. Schüle, Chef der Sektion für Kartographie,
S. Simonett, Adjunkt und technischer Sekretär der Abteilung für Landestopographie.

Bemerkungen zu vorstehenden Ausführungen.

Die Redaktion der Schweizerischen Bauzeitung war so freundlich, dem Unterzeichneten vor dem Erscheinen der Ausführungen der Herren Sektionschefs Zölly, Leupin und Schüle und des Adjunkten Simonett der Abteilung für Landestopographie Gelegenheit zu geben, sich in der gleichen Nummer zu denselben zu äussern, was ja nur im Interesse der Sache liegen kann.

Ich verdanke den genannten Herren Beamten ihre Darlegungen und bedaure nur, dass diese Orientierungen nicht schon vorher, auf die Ausstellung selbst hin, erschienen sind. Sie hätten eine sehr erwünschte Wegleitung gegeben und bei den Besuchern der Ausstellung verständnisvollere Aufnahme gefunden, als es dem Verbot des beaufsichtigenden Aufsehers: „es dürfen keine Notizen gemacht werden", gegenüber der Fall sein konnte. Es wäre vielleicht auch gut gewesen, wenn die Herren Beamten der Landestopographie vorerst noch das vollständige Erscheinen meines ausführlichern Berichtes über *„Die schweizerische Kartographie im Jahre 1914"* (Landesausstellung in Bern), wie er zur Zeit in der „Schweiz. Zeitschrift um Artillerie und Genie" erscheint, abgewartet hätten, für noch besser verstehen zu können, welche Beweggründe und Gesichtspunkte mich bei meinen Ausführungen leiteten.

Von den Berichtigungen, insoweit sie auf besserer Aktenkenntnis beruhen, nehme ich gerne Kenntnis. Was im Besondern die Organisation des Vermessungswesens in Aegypten anbetrifft, kommt es wohl nicht so sehr darauf an, wie ein Dienst dem Buchstaben des Gesetzes nach heisst und organisiert ist, sondern wie er betrieben wird. Meine Eindrücke vom Betrieb und von der Auffassung des Vermessungswerkes in Aegypten stammen aus eigener Anschauung. Als mich der damalige Direktor des Survey Department, Colonel Lyons, jetzt Professor in Glasgow, in grosser Freundlichkeit in allen Abteilungen herumführte, hatte ich nur den Wunsch, dass auch bei uns in der Schweiz eine ähnliche Verbindung aller Zweige der Aufnahme und Kartierung des Landes durchgeführt sein und den Beamten unserer Landestopographie solche Gelegenheiten geboten werden möchten, moderne Organisationen zu sehen.

Eine persönliche Genugtuung wird man mir nicht versagen: die nämlich, wie sich drei ehemalige Schüler des Eidg. Polytechnikums an ihrem Lehrer ein Beispiel genommen haben, sich für ihre Arbeit und Funktion zu ereifern und zu wehren, wobei sie ja wohl auch nur die Sache im Auge hatten. *F. Becker,* Professor.

Zu diesen Bemerkungen Prof. Beckers schreiben uns die Herren Beamten, dass ihre Entgegnung in der „Bauzeitung" naturgemäss nur auf Beckers Aufsatz in *diesem* Blatte Bezug nehmen könne. Damit erachten wir die Angelegenheit als erledigt. *Redaktion.*

[1]) Nicht ganz zutreffend sind die gemachten Angaben über die Vermessungsanstalten der Vereinigten Staaten von Nordamerika und Aegyptens. Nicht den „Geologen" ist in den U. S. die Landesaufnahme übertragen, sondern der U. S. Geological Survey; das Amt gibt auch die nicht geologischen Karten heraus, wofür eine besondere Unterabteilung errichtet ist. Daneben aber besteht — als getrenntes Institut — der U. S. Coast and Geodetic Survey. Das englisch-ägyptische *Survey Department* (nicht „geodätische Institut") umfasst folgende Hauptabteilungen: I Surveying (mit den Untergruppen Geodäsie, Topographie, Kataster); II Khedivial Observatory; III Geological Survey and Museum; IV Meteorological Service Egypt and Sudan; V Laboratory Chemical.

Miscellanea.

Neue Hauensteinlinie. Betreffend einer von der *Schweizerischen Depeschenagentur* verbreiteten Nachricht, dass die Eröffnung der neuen Linie Olten-Sissach auf den 1. Januar 1916 verschoben sei, schreibt der „Bund" vom 11. Juli:

„Zu der von der Depeschenagentur aus Solothurner Blättern übermittelten Meldung im Samstagmorgen-„Bund" wird uns von unterrichteter Seite mitgeteilt: Infolge des Abzuges der italienischen Arbeiter wird voraussichtlich eine Verzögerung der Vollendung und damit der Betriebseröffnung erfolgen. In welchem Masse, kann zurzeit jedoch noch nicht gesagt werden. Die Vermutung, dass der 1. Januar 1916 als Tag der Betriebseröffnung in Aussicht genommen sei, ist jedenfalls ganz willkürlich".

Wir erfahren diesbezüglich, dass diese Verzögerung nicht sowohl durch den mit Ende April vollendeten Tunnelbau als vielmehr durch die umfangreichen Erdarbeiten auf der Strecke Sissach-Gelterkinden veranlasst ist. Hier wäre Anlass, zu zeigen, dass wir namentlich in Zeiten weitverbreiteter Arbeitslosigkeit im Falle sind, mit eigenen Kräften auch grössere Erdarbeiten zu erstellen.

Was die Unzuverlässigkeit von durch die „Schweizerische Depeschenagentur" verbreiteten technischen Nachrichten anbelangt, so hatten wir wiederholt Gelegenheit, solche zu erfahren. Vor wenig Wochen erst meldete sie vom „Simplontunnel II", es sei das neu erstellte Gewölbe auf 15 *m* Länge eingestürzt. Die Bauleitung, an die wir uns sofort um Auskunft wandten, antwortete umgehend: An der Erzählung sei *kein wahres Wort!*

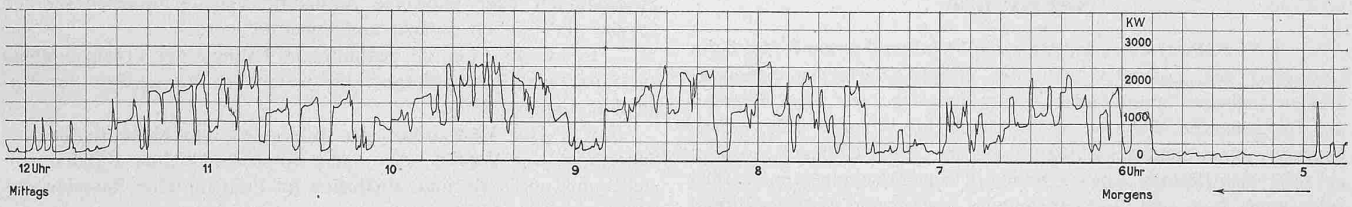
Es ist geradezu unbegreiflich, dass eine Agentur, die, wie man uns sagt, ihr Bureau im Bundeshaus hat und die unbestritten als halbamtliche Stelle auftritt, es nicht der Mühe wert findet, vor Verbreitung ähnlicher Nachrichten im erstern Falle bei der Generaldirektion der S. B. B. und im zweitgenannten Fall bei der Baudirektion des Simplontunnels II, die beide ebenfalls in Bern ihre Bureaux haben, telephonisch anzufragen!

Typische Belastungs-Kurven elektrischer Bahnkraftwerke. In der technischen Literatur ist wiederholt darauf hingewiesen worden, wie sich die Belastung einer für Bahnzwecke dienenden elektrischen Zentrale bei Wechselstrom günstiger gestaltet als bei Drehstrombetrieb. Ohne auf diese Frage hier näher

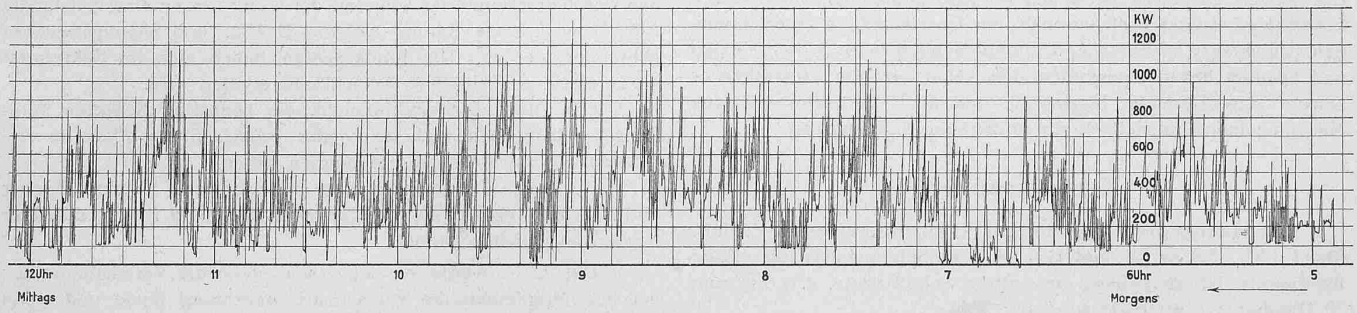
eintreten zu wollen, geben wir untenstehend zwei Belastungsdiagramme wieder, die uns seinerzeit an der Schweizerischen Landesausstellung, als zu einer Gegenüberstellung der Belastungsverhältnisse bei beiden Stromarten besonders geeignet, aufgefallen sind. Es sind dies Diagramme der Lötschbergbahn und der Burgdorf-Thun-Bahn, wie sie beide am Schaltbrett des Kanderwerkes der Bernischen Kraftwerke, von dem sie ihren Betriebsstrom beziehen, aufgenommen worden sind und die gewöhnliche Tagesbelastung zwischen 5 Uhr morgens und 12 Uhr mittags für beide Bahnen wiederspiegeln. Sie geben ein prägnantes Bild des in den Belastungsverhältnissen bei beiden Stromarten bestehenden Unterschiedes und bedürfen keiner weitern Erläuterung. Dass auch bei höheren Kraftwerkleistungen die Schwankungen bei Drehstrombetrieb bedeutend stärker sind als bei Wechselstrombetrieb, zeigt der Vergleich des in unsrer Nummer vom 16. März 1912 (Seite 149) veröffentlichten Leistungsdiagramms der Giovi-Linie mit dem vorliegenden der Lötschbergbahn.

in Paris im Jahre 1913 ein Moreau-Eindecker ausgestellt war, der, zum Zwecke möglichst weitgehender Unsichtbarkeit, mit Tragflächen aus Zellon („émaillite") versehen war. Versuche mit diesem Flugzeug haben gezeigt, dass es bereits in Höhen von 800 bis 1000 *m* bis auf Schraube, Motor und Bemannung unsichtbar ist. Zu einer umfangreicheren Anwendung des Zellons für Flugzeuge scheint es jedoch bisher nicht gekommen zu sein.

Die Eisenbahn-Hochbrücke bei Hochdonn. Bei der Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals wurde für die Ueberführung der Bahnlinie von Itzehoe nach Husum unter gleichzeitiger Verlegung des Uebergangs um 12 *km* weiter nach Osten bei Hochdonn eine 2,2 *km* lange Hochbrücke erbaut. Diese umfasst nach dem „Zentralbl. der Bauverw." eine Hauptbrücke mit einer Mittelöffnung von 143 *m* und zwei seitlichen Oeffnungen von 74,0 *m* Stützweite, an die beiderseits in Krümmungen liegende Rampenbrücken mit Feldern von abwechselnd 56 und 52 *m* Stützweite anschliessen.



Belastungsdiagramm der mit Wechselstrom betriebenen Lötschbergbahn, aufgenommen am Schaltbrett des Kanderwerks.



Belastungsdiagramm der mit Drehstrom betriebenen Burgdorf-Thun-Bahn, aufgenommen am Schaltbrett des Kanderwerks.

Eidgenössische Technische Hochschule. *Doktorpromotion.* Die Eidgenössische Technische Hochschule hat Herrn *Ernst Fischli*, diplomierter Chemiker, aus Diessenhofen, die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Dr. sc. techn.), [Dissertation: Versuche zur Bestimmung des Wasserstoffes in Gasmengen durch Absorption] und Herrn *Hans Morgenthaler*, diplomierter Fachlehrer in Naturwissenschaften, aus Ursenbach (Bern) die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften (Dr. sc. nat.) [Dissertation: Beiträge zur Kenntnis des Formenkreises der Sammelart Betula alba L. mit variationsstatistischer Analyse der Phaenotypen] verliehen.

Die Eidg. Technische Hochschule hat Herrn *Leonhard Fries*, Direktor der Versuchsstation Schweizerischer Brauereien in Zürich, die Würde eines *Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber* erteilt in Anerkennung seiner Verdienste um die Anwendung wissenschaftlicher Arbeitsweisen auf das Brauereigewerbe. Diese Verleihung geschah bei Anlass der Feier des 25-jährigen Bestehens der Versuchsstation. Herr Fries, der an der Chemischen Abteilung der Eidg. Techn. Hochschule im Jahr 1880 das Diplom erworben hat, ist dieser Versuchsanstalt, an deren Gründung er hervorragenden Anteil hatte, seit ihrer Eröffnung als Leiter vorgestanden.

Zellon als Ersatz für Glas. Als Material für Fensterscheiben an Automobilen wird neuerdings in Deutschland das schon seit längerem bekannte „Zellon", ein Zellulose-Azetat, verwendet. Dieser Stoff verbindet in sich die wesentlichsten Eigenschaften des Glases, des Zelluloids und des Gummis, ohne deren Nachteile zu besitzen: er ist klar wie Glas, aber nicht spröde, biegsam wie Zelluloid, aber dabei nicht feuergefährlich, und zäh wie Gummi, ohne wie dieses durch Benzin, Petroleum u. a. m. angegriffen zu werden. Wenn besondere mechanische Festigkeit verlangt wird, kann er als Zellon-Drahtglas Verwendung finden.

Die „Z. d. V. D. I.", der wir diese Mitteilung entnehmen, erinnert daran, dass an der internationalen Luftschiffahrts-Ausstellung

Als Hauptträger sind über die Seitenöffnungen der Hauptbrücke und die 56 *m* weiten Oeffnungen der Rampenbrücken Fachwerkrahmenträger angeordnet, auf deren 11,0 *m* langen Kragarmen in der Mittelöffnung Fachwerkträger von 121 *m* Stützweite, in den Feldern von 52 *m* Blechbalken von 31 *m* Stützweite ruhen. Die Tragwerksunterkante des Trägers in der Mittelöffnung liegt 42 *m* über dem Mittelwasserspiegel (Abb. siehe Bd. LXII S. 334, 20. Dez. 1913).

Grenchenbergtunnel. *Monatsausweis Juni 1915.*

Tunnellänge 8565 *m*		Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen: Durchschlag 27. Okt. 1914	*m*	4350	4215	8565
Vollausbruch: Monatsleistung	*m*	—	84	84
Länge am 30. Juni . . .	*m*	4021	4514	8535
Gewölbemauerung: Monatsleistung . . .	*m*	—	332	332
Länge am 30. Juni . . .	*m*	3939	4466	8405
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
Ausserhalb des Tunnels		43	98	141
Im Tunnel		38	432	470
Im Ganzen		81	530	611
Am Portal ausfliessende Wassermenge	*l/sek.*	147	675	—

Es bleiben somit noch 30 *m* Vollausbruch und 160 *m* Gewölbemauerung auszuführen, die gegen Ende Juli beendet sein dürften. Mit dem Legen des Oberbaues ist bereits begonnen worden.

Die Betriebseröffnung ist auf den 1. Oktober 1915 in Aussicht genommen, also noch *vor* der neuen Hauensteinlinie!

Das Eisenbahnnetz der Welt Ende 1913. Die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes der Erde betrug Ende 1913 1 104 217 *km* gegenüber 1 081 488 *km* am Schluss des Vorjahres. Davon entfallen 570 108 (554 124) *km* auf Amerika, 346 235 (342 624) *km* auf Europa, 108 147 (107 230) *km* auf Asien, 44 309 (42 707) *km* auf Afrika und 35 418 (34 803) *km* auf Australien. Das grösste Netz in Europa besitzt Deutschland mit 63 730 (62 734) *km*; dann folgen das europäische Russland mit 62 198 (62 198) *km*, Frankreich mit 51 188 (50 232) *km*, Oesterreich-Ungarn mit 46 198 (45 823) *km*, Grossbritannien und Irland mit 37 717 (37 678) *km*. Die *Schweiz* steht mit

ihrem Eisenbahnnetz von 4863 (4818) *km* Länge an zehnter Stelle, in Bezug auf die Dichte des Netzes mit 11,7 *km* Bahnlänge auf je 100 km^2 Bodenfläche an fünfter Stelle nach Belgien (29,9), Luxemburg (20,2), Grossbritannien (12,0), Deutschland (11,8), und mit 13,7 *km* Bahnlänge auf je 1000 Einwohner an vierter Stelle nach Schweden (26,5), Luxemburg (21,3) und Dänemark (14,6).

Der Verkehr im Panamakanal. Von der Eröffnung des Kanals am 15. August 1914 bis Ende März 1915, entsprechend einer Betriebsperiode von $8^1/_2$ Monaten, haben 681 Schiffe mit einem Gesamt-Gehalt von 3 280 000 *t* den Kanal durchfahren. Die mittlere Fahrdauer betrug $8^1/_2$ Stunden, wovon $3^1/_2$ auf die Durchfahrt der Schleusen entfallen. Bezüglich näherer Einzelheiten über den Verkehr, wie u. a. Herkunft und Bestimmungsort der Ladung der einzelnen Schiffe, sei auf einen ausführlichen Aufsatz im „Génie Civil" vom 8. Mai dieses Jahres verwiesen.

Nekrologie.

† F. S. Pearson. Im Alter von 54 Jahren hat am 7. Mai beim Untergang der „Lusitania" auch der in schweizerischen Ingenieurkreisen bekannte amerikanische Ingenieur Dr. Fred Stark Pearson den Tod gefunden. Geboren zu Lowell, Mass., im Jahre 1861, erhielt Pearson seine technische Ausbildung im „Tufts College", an dem er 1879 das Diplom eines Chemikers und Mineningenieurs, 1883 jenes eines Zivil- und Elektroingenieurs erwarb und darauf während drei Jahren als Lehrer für Mathematik und Mechanik amtete. In den letzten 25 Jahren ist er durch seine zahlreichen, im Auftrage kanadischer, später auch europäischer Gesellschaften unternommenen Gründungen elektrischer Unternehmungen in Brasilien, Mexiko und Spanien bekannt geworden, bei welch letzteren namentlich er sowohl schweizerische Ingenieure, wie auch die schweizerische Maschinenindustrie vielfach zur Mitwirkung herangezogen hat.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan Bahnhofquai-Zähringerstrasse Zürich. (Band LXV, Seiten 54 und 115). Die Einlieferungsfrist für diesen Wettbewerb ist neuerdings um weitere zwei Monate, d. h. bis zum 30. Oktober d. J. erstreckt worden. ☛

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
Zu beziehen durch *Rascher & Cie.*, Rathausquai 20, Zürich.

Leitsätze für die praktische Beurteilung, zweckmässige Auswahl und Bearbeitung natürlicher Bausteine. Von Prof. Dr. *J. Hirschwald,* Geh. Reg.-Rat, Vorsteher des Mineralog.-geolog. Instituts der kgl. Technischen Hochschule Berlin. Zusammengestellt unter Zugrundelegung des im Auftrage des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Werkes: Die Prüfung der natürlichen Bausteine auf ihre Wetterbeständigkeit. Mit 18 Textfiguren. Berlin 1915, Verlag von Gebrüder Borntraeger. Preis geh. 2 M.

Die Dampfkessel. Lehr- und Handbuch für Studierende Technischer Hochschulen, Schüler Höherer Maschinenbauschulen und Techniken, sowie für Ingenieure und Techniker. Bearbeitet von *F. Tetzner,* Prof., Oberlehrer a. d. kgl. Vereinigten Maschinenbauschulen zu Dortmund. Fünfte, verbesserte Auflage. Mit 230 Textfiguren und 44 lithographierten Tafeln. Berlin 1915, Verlag von Jul. Springer. Preis geb. 10 M.

Alte Bündner Bauweise und Volkskunst. 53 Abbildungen nach Handzeichnungen und Aquarellen (fünf Tafeln in Vierfarbendruck) von Prof. *H. Jenny,* mit einem Begleittext von Pfarrer *B. Hartmann.* Herausgegeben von der *Bündner Vereinigung für Heimatschutz.* Zu beziehen zum Selbstkostenpreis von Fr. 1,50 bei Herrn Hans Weber am Platz in Chur.

Unsere Heimat. Der Schule und dem Volk des Kantons Zürich gewidmet von *Gottl. Binder* und *Alb. Heer.* Mit 61 Abbildungen. Zürich 1915, Verlag von Art. Institut Orell Füssli. Preis geb. 3 Fr.

Erweiterung des Emder Hafens. Von *Zander,* Reg.- und Baurat in Emden. Mit 76 Abbildungen im Text und 12 Tafeln. Berlin 1915, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. 10 M.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

AUSZUG aus dem PROTOKOLL der Sitzung des Central-Comité vom 6. Juli 1915.

Die diesjährige *Generalversammlung* des Vereins in Luzern wird auf den 29. August festgesetzt. Am Tage vorher soll, wie in den Statuten vorgesehen, eine Delegiertenversammlung stattfinden.

Es wird folgende

Bibliothek- und Lesezimmer-Ordnung

aufgestellt:

„§ 1. In Verfolgung der statutengemässen Vereinszwecke wird aus den Büchern, Zeitschriften und sonstigen Druckschriften des Vereins eine Bibliothek gebildet, die den Mitgliedern zur Benutzung offen steht.

§ 2. Die Bibliothek soll durch Anschaffungen, sowie durch Schenkungen oder leihweise Aufnahme von technischen Werken so viel als möglich ergänzt und erweitert werden.

Das Central-Comité bestimmt im Rahmen des Vereinsbudgets die allfälligen Anschaffungen, für welche es Vorschläge der Mitglieder entgegennimmt.

§ 3. Die Verwaltung der Bibliothek geschieht durch das Sekretariat des Vereins, das dafür einen handlichen Katalog aufstellt und unterhält und alljährlich im Frühjahr eine Revision des Bestandes durchführt.

§ 4. Die Benutzung der Bibliothek und des Lesezimmers in den Geschäftsräumen ist während der Geschäftszeit eine vollständig freie, soweit diese Räume nicht zu Bureau- und Sitzungszwecken gebraucht werden. Die Interessenten haben sich im Sekretariat anzumelden, das allfällige Aufschlüsse erteilen wird.

§ 5. Die Leser sind ersucht, die benutzten Schriften sorgfältig zu behandeln und sie wieder genau an den Platz zu verbringen, wo sie dieselben entnommen haben."

Auf kurze Frist können auch einzelne, wenig begehrte Bücher und Schriften gegen Empfangsbescheinigung und Ersatz allfälliger Spesen ausgeliehen werden.

Das C.-C. würde es begrüssen, wenn die Vereinsbibliothek bei den Mitgliedern die wünschbare Beachtung fände und wenn insbesondere der § 2 der vorstehenden Bestimmungen viele derselben veranlassen könnte, ihr Werke — namentlich die schweizerische Technik betreffend — zur Verfügung zu stellen.

Dem Verein wurden als Geschenke überwiesen bzw. angeboten:

1. Von Ehrenmitglied Dr. *R. Moser,* Ing., Zürich: 1200 Exemplare seiner *Zusammenstellung der Steinbrüche nach Kantonen.* Das Sekretariat legt ein Zirkular vor, mit dem diese Zusammenstellung an die Vereinsmitglieder versandt werden soll. Das Geschenk ist bestens verdankt worden.
2. Von der *schweizer. geotechnischen Kommission:* die V. Lieferung der geotechnischen Serie der Beiträge zur Geologie der Schweiz *„Die natürlichen Bausteine und Dachschiefer der Schweiz"* (Bern, in Komm. bei A. Francke, Preis 40 Fr.). Diese grossartige Publikation verdient die volle Aufmerksamkeit der Fachgenossen. Das Geschenk wird ebenfalls bestens verdankt.
3. Das Ehrenmitglied Prof. Dr. *Bluntschli,* Arch., Zürich, hat dem Verein für die Bibliothek eine Anzahl Zeitschriften und Bücher angeboten, was ebenfalls mit grossem Danke angenommen wird.

Zürich, den 10. Juli 1915. Das Sekretariat:
A. Trautweiler.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht nach Deutschland jüngere *Bauingenieure* mit Erfahrung im Eisenbetonbau. (1970)

Gesucht nach Holland, in Dampfmaschinen-Konstruktionsbureau, junger *Ingenieur* mit einigen Jahren Praxis. (1971)

Gesucht nach Italien *Ingenieur,* Schweizer, der speziell mit der Fabrikation von Diesel-Motoren vertraut ist. (1972)

On cherche plusieurs *chimistes* suisses pour Usine Industrielle près de Paris. (1973)

Gesucht für ein schweizerisches Eisenbeton-Konstruktionsbureau ein erfahrener *Ingenieur* mit mehrjähriger Praxis, sicherer Zeichner. (1974)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Bureau der G. e. P.*
Dianastrasse 5, Zürich 2.