

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 6

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

und dass ein aufmerksamer Heizer immer noch das beste Resultat «von Hand» erzielt. Zur kalorimetrischen Untersuchung kamen im Berichtsjahr 95 Brennmaterialproben. Der Bericht weist sodann auf die Eröffnung der eidg. Anstalt für Brennstoffe hin, die in Zukunft diese Untersuchungen für die Vereinsmitglieder besorgen wird.

Als Anhang folgt ein ausführlicher Bericht über die Explosion eines Heisswasserapparates, die bedeutenden materiellen Schaden angerichtet hat. Das betreffende Objekt unterstand jedoch nicht der Kontrolle durch die Organe des Dampfkesselvereins.

Miscellanea.

Die internationale Lichtmesskommission, die im Jahre 1900 anlässlich der Pariser Weltausstellung eingesetzt worden war und die sich 1903 zum ersten Male in Zürich versammelt hatte, tagte hier zum zweiten Male vom 18. bis 20. Juli d. J. Beschiedt war die Konferenz von Deutschland, England, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Oesterreich und der Schweiz, die durch Gasdirektor *A. Weiss* von Zürich vertreten war. Auf Vorschlag des Präsidenten der Kommission, Prof. *Th. Vautier* aus Lyon wurden folgende Verhandlungsgegenstände auf die Tagesordnung gesetzt: Bericht des Herrn *Lauriol* über die Photometrie unter Berücksichtigung verschiedenfarbigen Lichtes; Berichte der Vertreter der mit den Untersuchungen speziell betrauten Laboratorien (Reichsanstalten), nämlich der Herren *Brodhun* (Deutschland), *Paterson* (England) und *Laporte* (Frankreich); Bericht des Herrn *Sainte-Claire Deville* über die Leuchtkraft des Gases; Bericht der Herren *Carpenter* und *Helps* über einen neuen, zur Korrektur der Leuchtkraftmessungen dienenden Brenner. Diese Berichte lagen den Kommissionsmitgliedern gedruckt vor. Im weitem beschäftigten die Kommission die Untersuchungen des Herrn Prof. *Dr. Drehschmidt* über die Widerstandsfähigkeit des Auerstrumpfes und das Ergebnis der Erhebungen über die in den verschiedenen Ländern gebräuchlichen Methoden zur Messung der Leuchtkraft des Gasglühlichtes:

Als *Beschlüsse* der Kommission können folgende Vereinbarungen genannt werden:

Bezüglich Festsetzung des relativen Verhältnisses der verschiedenen Lichteinheiten auf Grund der in den Reichsanstalten von Berlin, London und Paris ausgeführten Untersuchungen beantragten deren oben genannte drei Vertreter folgende Fassung, die auch einstimmig gutgeheissen wurde: Eine Normallampe Carcel soll gleich 10,75 Normallampen Hefner gesetzt werden; eine Normallampe Vernon-Harcourt gleich 10,95 Normallampen Hefner; eine Normallampe Vernon-Harcourt gleich 1,02 Normallampen Carcel. Diese Verhältniszahlen werden als bis auf $\pm 1\%$ richtig angenommen.

Auf den Vorschlag der Herren *Dr. Krüss* aus Hamburg und Prof. *Drehschmidt* aus Berlin wird betreffs Bezeichnungen in der Photometrie und Methoden zu Messung der totalen Lichtintensität bei neuern Beleuchtungs-Apparaten beschlossen: Die internationale Lichtmesskommission schlägt vor, die Lichtintensität auszudrücken durch den Buchstaben *I* mit einem Index versehen, der angibt unter welchen Umständen die Messung der Leuchtkraft vorgenommen wurde, ob horizontal, sphärisch oder hemisphärisch. Die Kommission lenkt insbesondere die Aufmerksamkeit der Lichtmesskommissionen der verschiedenen Länder auf die Notwendigkeit des Studiums der Lichtemission von gewöhnlichen Brennern, von Brennern für stehendes und für hängendes Gasglühlicht, um auf diese Weise zu vollkommeneren Methoden der Ermittlung der mittlern sphärischen und hemisphärischen Intensität zu gelangen und ersucht jene Kommissionen, ihr die Ergebnisse ihrer Studien mitzuteilen.

Soweit die Beschlüsse; die übrigen Verhandlungsgegenstände boten Anlass zu regem Meinungs-austausch, ohne indessen vorläufig die Ansichten

völlig abzuklären. Als Zeitpunkt der nächsten Zusammenkunft wurde die zweite Hälfte Juli 1910 und als Versammlungsort wieder Zürich bestimmt.

Frühmittelalterliche Ausgrabungen im Kloster Disentis. Die diesjährigen Ausgrabungen im östlichen Klosterhofe zu Disentis haben nach Mitteilungen von Professor Dr. E. A. Stüchelberg an die «Basler Nachrichten» überaus interessante Ergebnisse gebracht. Das Wertvollste ist die Blosslegung der wohl erhaltenen Ring- bzw. Prozessionkrypta der ältesten Klosterkirche zu St. Martin. Das auf halbkreisförmigem Grundriss erbaute Gruftgewölbe öffnete sich in einem kleinen Fenster gegen den sich konzentrisch darum legenden Umgang, der seinerseits durch ein

kleines, gegen Osten gerichtetes Fensterchen Licht empfing. Zwei Tonnengewölbe, südlich und westlich von der Gruft gelegen, können zur Zeit noch nicht ausgegraben werden.

Die Bruchstücke der Innendekoration der im vergangenen Jahr ausgegrabenen frühmittelalterlichen Kirche zählen nach Tausenden. Etwa 40 Köpfe von menschlichen Figuren sind in Fragmenten gefunden, ferner viele Hände, Füsse und Gewandstücke, ebenso 50 verschiedene zum Teil sehr grosse Wandinschriften mit Resten liturgischer Texte. Aus der Unzahl verschiedener frühmittelalterlicher Ornamentstückchen seien als neu aufgefundene folgende hervorgehoben: zwei prächtige Archivolten, reich dekoriert, wie die analogen Bauteile zu Cividade; mehrere Bruchstücke mit Riemenswerk, Heckenmotiven, Kerbschnitt; Krabben, Palmetten, vier- oder achtblättrige, gelbe oder blaue Rosetten, Trauben, Kleeblätter, Mäandermotive und schottische Hackenkettens sind in grosser Zahl vorhanden. Zehn Kisten sind mit Mosaik des Kirchenfussbodens gefüllt; es besteht aus grünen Serpentinwürfeln mit weissen Marmoreinlagen in Form von Kreislinien, einem rohen Stierkopf, Rosetten. Vom Paviment lassen sich sehr schöne, aus grünen

Ausstellung von Wohnungseinrichtungen in Winterthur.



Abb. 10. Vorraum von Prof. R. Rittmeyer und A. Messer.

Scheiben und Keilsteinen zusammengesetzte Muster rekonstituieren.

Der Seehafen von Brügge, der auf Grund eines Konkurrenz-Projektes der französischen Ingenieure *Louis Coiseau* und *Jean Cousin* durch die Projektverfasser selbst in den Jahren 1896 bis 1907 ausgeführt worden ist, konnte am vergangenen 20. Juli festlich eingeweiht werden. Die Anlagen bestehen aus einer Aussen-Reede bei Heyst-Zeebrügge, einem Verbindungskanal von hier landeinwärts bis Brügge und verschiedenen Hafenbecken am Anfang und am Ende des Kanals.

Die Reede wird gebildet durch einen grossen Wellenbrecher, der als Viertelkreis von West bis Nord die Kanalmündung vor dem Seegang schützt. Die Gesamtlänge dieses Wellenbrechers beläuft sich auf 2487 m, die Höhe der äusseren Mauerkrone über Niedrig-Wasser 13,3 m, über Hoch-Wasser 8,8 m. An der Innenseite der Mole, die in der Hauptsache als ein mit beidseitigen Mauern eingefasster Erddamm von 74 m Breite erstellt wurde, steht den grossen Seeschiffen ein 1570 m langer Ladequai mit einer Wassertiefe von 8 bis 11,5 m bei Ebbe zum direkten Anlegen zur Verfügung, der mit Eisenbahngeleisen, Portalkranen und Hallendächern versehen ist. Die landseitige Verbindung dieses Ladequais wird durch eine 300 m lange und 12 m breite Brücke gebildet; die zweigeleisige Fahrbahn ruht auf 60 Jochen, von denen jedes aus sechs Stahlrohren von 240 mm Durchmesser besteht, die aus Quadranteisen zusammengenietet und mit Beton ausgefüllt sind. An diese Brücke schliesst sich ein 230 m langer Damm, der gegen Westen durch eine 3 m starke Stützmauer geschützt ist. Die Mündung des Kanals ist mit einer 38 m breiten und 282 m langen Schleuse versehen, deren Tore als Schiebetore ausgebildet sind. Beide Schleusen-häupter besitzen überdies Drehbrücken, die samt den Toren elektrisch bewegt werden. Hinter der Einfahrtsschleuse schliessen sich verschiedene Hafenbecken und Dockeinrichtungen an, die in Verbindung mit der Verbindungsbahnstation den Hafen von Zeebrügge bilden. Dieser Teil des Hafens wird nun durch den rund 10 km langen, in der Wasserfläche 70 m breiten und 8 m tiefen Kanal mit dem eigentlichen Innenhafen von Brügge

verbunden, der vorläufig aus zwei Hafenbecken von je 90 m Breite und rund 550 m und 230 m Länge besteht, die mit Lagerhäusern, Kranen und Geleisen in passender Weise ausgerüstet sind. Am südlichen Ende des längeren Beckens ist durch eine Schleuse der Binnenkanal von Ostende nach Gent an die neuen Hafenanlagen angeschlossen. Die Baukosten von rund 39 Millionen Franken, um welche Summe die Unternehmer die Ausführung übernommen hatten, haben sich während der Ausführung durch Erweiterung der ursprünglich geplanten Anlagen auf rund 55 Mill. Franken erhöht. Die Stadt Brügge, die im fünfzehnten Jahrhundert eine der bedeutendsten und wohlhabendsten Handelsstädte Europas war, hofft durch diesen Anschluss an den Seehandel wieder mehr zur Geltung zu kommen; bereits hat auch eine englische Schifffahrts-Gesellschaft einen regelmässigen Verkehr zwischen Hull und Zeebrügge eingerichtet.

Die Bedeutung der Rheinschifffahrt beleuchtet eine Arbeit von Reg.-Rat *Düsing* in der Festschrift zur 48. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure, der folgende Angaben entnommen sind. Darnach hat der Schiffs-Güterverkehr betragen

in den Jahren	1904	1905	1906
im Hafen von Köln . . . t	1 053 078	1 094 983	1 084 130
Düsseldorf t	871 419	1 018 929	1 116 457
Duisburg-Ruhrort t	13 949 397	13 638 847	13 092 181
Wesel t	365 878	383 823	555 008
v. Biebrich b. Wesel insges. t	22 116 580	23 440 933	24 753 975
Deutsch-Niederl. Grenzverk. t	17 427 402	20 673 189	21 094 582
Die Grenze passierende Schiffe	67 206	71 872	75 361

Die Rheinflotte setzte sich zur Zeit des Berichtes zusammen aus 1272 Dampfern, 47 Rhein-Seedampfern, 10 534 Rheinschiffen, 9262 Segelschiffen und Schleppkähnen. Die grössten Personendampfer verfügen bei 83 m Länge, 8,2 m Breite und 1,17 m Tiefgang über 1250 P. S. ind., während der grösste Güterdampfer 85 m Länge, 9 m Breite, 2,4 m Tiefgang bei 975 t Tragfähigkeit besitzt. Die stärksten Rad-Schleppdampfer verfügen über 1350 bis 1450 P. S., während der grösste Schrauben-Schlepper bei 43 m Länge und 7,5 m Breite 800 P. S. entwickelt. Der grösste Schleppkahn des Rheines erreicht mit 102,9 m Länge, 12,1 m Breite und 0,6 m Tiefgang im unbeladenen Zustand eine Tragfähigkeit von rund 2635 t.

Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Juli 1907.

	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im Juli .	m 116	142	258
Länge des Sohlenstollens am 31. Juli .	m 603	658	1261
Gesteinstemperatur vor Ort	°C 8,0	14,0	
Erschlossene Wassermenge	Sek./l 4	18	
Mittlere Arbeiterzahl im Tag			
ausserhalb des Tunnels	267	211	478
im Tunnel	110	100	210
im Ganzen	377	311	688

Nordseite. Die mechanische Bohrung war wegen mangelnder Stromlieferung und Installations-Störungen an drei Tagen unterbrochen, sodass 3 m Stollen mittelst Handbohrung aufgeföhren werden mussten. Der mittlere mit zwei bis drei Bohrmaschinen erzielte Tagesfortschritt betrug 4,04 m. Der Richtstollen befand sich in kompaktem hartem Malm und schnitt bei Km. 0,520 etwas Wasser an.

Südseite. Hier ruhte die Maschinenbohrung nur einen Tag, ebenfalls wegen Stromunterbrechung. Der durchschnittliche Tagesfortschritt belief sich auf 4,73 m. Der Stollen durchfuhr Chlorit-Serizit-schiefer.

Akkumulatoren-Triebwagen der preuss. Staatsbahn. Die im Februar d. J. in Betrieb genommenen Akkumulatorenwagen sind nach einer Mitteilung in Glasers Annalen dazu bestimmt, in den grösseren Zugspausen des Fernverkehrs den Vorort-Verkehr der Stadt Mainz mit einer Fahrgeschwindigkeit von 45 km Std. zu vermitteln. Es sind dreiachsige Wagen mit 60 Sitzplätzen die durch nachträglichen Einbau einer Batterie von rund 200 Ampèrestunden Kapazität und von zwei Motoren zu je 25 P. S. Dauerleistung in Motorwagen umgeändert worden sind. Die Motoren treiben in Reihen- oder Parallelschaltung die mit 14 t belasteten Nickelstahl-Endachsen mittelst einfacher Zahnradübersetzung an. Vorn und hinten sind Führerstände angeordnet, die mit allen Apparaten für Bedienung der Motoren, Bremsen, Beleuchtung, Signalluppen usw. ausgerüstet sind. Die Wagen besitzen Luftheizung mit Presskohlenfeuerung und elektrische Beleuchtung; sie haben ein Gewicht von 38 t. Die Entladungsstrecke beträgt 60 km; die Batterie wird jeweils auf dem Bahnhof Mainz wieder aufgeladen.

Der Ashokan-Stausee, der zur Vergrösserung der New-Yorker Wasserwerke erstellt werden soll, wird eine Gesamtlänge von über 19 km und eine grösste Breite von 2 1/2 bis 3 km erhalten. Seine Oberfläche berechnet man auf rund 34 km² und seinen Wasserinhalt auf ungefähr 450 Mill. m³. Gespeist wird der See in der Hauptsache durch den Esopus

River und dessen Zuflüsse. Die in Zyklopenmauerwerk mit Betonblock-Verkleidung vorgesehene Staumauer erhält ein System von senkrechten Entwässerungsschächten, die in einen horizontalen Revisionsstollen münden um allfällige Undichtheiten erkennen zu lassen. Die Mauer wird bis zu 60 m hoch bei einer Basisbreite von rund 57 m und einer Länge von nahezu 1,5 km. Ausser dieser Staumauer sind noch an verschiedenen Stellen Erd-dämme von zwei- bis dreifüssigen Böschungen nötig. Die Wasserentnahme wird für eine tägliche Maximalabgabe von 4,5 Mill. m³ eingerichtet. Die Gesamtkosten des Baues sind auf 50 bis 60 Mill. Franken veranschlagt.

Die Widerstandsfähigkeit des Betons gegen elektrolytische Einwirkung ist durch A. A. Knudson untersucht worden. Die Versuche haben gezeigt, dass bei Anwendung einer Stromstärke von 0,1 Amp. Gleichstrom sich bei Versuchsblöcken mit eingeschlossenen Eisenrohren schon nach 30 Tagen erhebliche Gewichtsabnahmen des Eisens und merkliche Verminderung der Festigkeit des Betons geltend machen. Der Verfasser weist auf die Gefahren hin, die durch die Elektrolyse in den Fundamenten grosser Bauwerke mit Stahlgerüsten oder den Brückenpfeilern mit Fundamentankern entstehen können, und empfiehlt daher derartige Eisenkonstruktionen nicht als Erdrückleitung elektrischer Ströme zu verwenden. Besondere Beachtung verdienen in dieser Hinsicht eiserne Brücken elektrischer Bahnen mit Schienenrückleitung. (E. T. Z.)

Der schweizerische Städtetag 1907 in Schaffhausen. Der diesjährige schweizerische Städtetag wird am 7. und 8. September in Schaffhausen zusammentreten. Neben den üblichen Jahresgeschäften enthält die Tagesordnung u. a. auch noch die folgenden Traktanden: Die städtische Wohnungsbaufrage (Referenten die Herren Sekretär Schatzmann aus Zürich und Stadtpräsident Schnetzler aus Lausanne); Normen eines einheitlichen Budgets für städtische technische Betriebe; Bericht der Kommission des Vereines schweizerischer Gas- und Wasserfachmänner; Bericht über Gas-Fernversorgungen unter besonderer Berücksichtigung der Schaffhauser-Anlage (Referent Herr Gas-Direktor H. Käser).

Schulhausbau in Schönenwerd. Die Einwohnergemeinde genehmigte die Voranschläge für das neue Schulhaus und die neue Turnhalle ohne Bauplätze im Gesamtbetrag von 385 500 Fr. Beide Gebäude, das Schulhaus oberhalb des alten Kirchhofs und die Turnhalle zwischen dem alten Primarschulhaus und einem geplanten Neubau, werden von den Architekten Pfeighart & Häfeli nach ihren Entwürfen und Zeichnungen ausgeführt. Das Schulhaus wird 12 Schulzimmer enthalten, nebst Zeichnungssaal, Sammlungszimmer, Singsaal, Räumen für die Haushaltungsschule und den Handfertigkeitsunterricht, Baderäumen usw.

Die Rheinbrücke bei Köln, bekanntlich eine der ersten Gitterbrücken, die in Europa gebaut worden sind, soll nunmehr durch eine neue Brücke ersetzt werden, die auf zwei Strompfeilern mit einer Mittelöffnung von etwa 150 m ruhend den Personen-, den Wagen- und den Strassenbahn-Verkehr, sowie eine viergeleisige Eisenbahnverbindung aufzunehmen hat. Da die neue Brücke in der Achse der bestehenden liegen wird, ist nur ein stufenweiser Um- bzw. Neubau möglich, dessen Vollendung ungefähr sieben Jahre in Anspruch nehmen soll.

Eidgen. Polytechnikum. Für das nächste Wintersemester hat der schweiz. Schulrat provisorisch an Stelle des zurückgetretenen Herrn Professor G. Lunge, Herrn Privatdozent und Assistent Dr. E. Berl mit den Vorlesungen über anorganische chem. Technologie und mit der Leitung der Übungsarbeiten im chem. techn. Laboratorium, sowie Herrn Privatdozent und Assistent Dr. F. Kauffler mit der Abhaltung der Vorlesungen über Metallurgie beauftragt.

Das neue Gaswerk für Lausanne. Der Stadtrat von Lausanne hat in seiner Sitzung vom 30. Juli einen Kredit von 3 260 000 Fr. bewilligt zur Erstellung einer neuen städtischen Gasanstalt in Malley zwischen Lausanne und Renens. Ausserdem genehmigte er einen weiteren von der Baudirektion verlangten Kredit von 121 000 Fr. für Ergänzungsarbeiten an der bestehenden Gasanstalt in Ouchy.

Drahtseilbahn Linthal-Braunwald¹⁾. Die 1317 m lange Drahtseilbahn, die von Bad Stachelberg bei Linthal ausgehend die Verbindung mit dem fast 600 m höher gelegenen Plateau von Braunwald herstellt und diese Höhendifferenz mit Steigungen von Maximal 64% überwindet, ist am 6. August dem Verkehr übergeben worden.

Die Drahtseilbahn auf Muottas-Muraigl wurde dieser Tage eröffnet. Ihr Ausgangspunkt liegt zwischen Samaden und Pontresina, von wo aus die Höhe von Muottas-Muraigl mit 2454 m ü. M. mit einer Maximalsteigung von 53,8% bei einer Bahnlänge von 2201 m erstiegen wird.

¹⁾ Band XLVI Seite, 13.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

XLII. Generalversammlung in Genf.

21. bis 23. September 1907.

An die Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Gehrte Herren und Kollegen!

Schon im Monat Mai d. J. hat die Sektion Genf die Einladung zur Teilnahme an der diesjährigen Generalversammlung durch die Schweizerische Bauzeitung ergehen lassen.

Das Genfer Komitee hat die Tage vom 21. bis 23. September hierfür ausgewählt und das folgende definitive

Programm

aufgestellt:

Samstag, den 21. September.

5 Uhr abends: Empfang der Delegierten und deren Damen in den Salons des «Athénée» (Société des Arts); *Delegiertenversammlung*. — Bei Ankunft der Züge Verteilung der Festkarten am Bahnhof.

7 Uhr abends: Abendessen nach Belieben im «Hôtel de la Société de l'Arquebuse et de la Navigation».

8 Uhr abends: Abendunterhaltung daselbst. Empfang der Damen im Kommissionssaal.

Sonntag, den 22. September.

9¹/₂ Uhr morgens: Allgemeines Rendez-vous im Musik-Pavillon der «Promenade des Bastions» gegenüber dem Theater.

10 Uhr morgens: Generalversammlung in der Aula der Universität und Vortrag des Herrn Architekten Marc Camoletti über das im Bau befindliche Kunst- und Geschichtsmuseum. Für die Damen Spaziergang in der Stadt unter Führung der Mitglieder des Empfangskomitees.

12¹/₂ Uhr nachmittags: Mittagessen im grossen Saale des «Hôtel de la Société de l'Arquebuse et de la Navigation».

2¹/₂ Uhr nachmittags: Dampfschiff-Rundfahrt auf dem See. — Orchester an Bord.

7 Uhr abends: Ankunft in Genf.

7¹/₂ Uhr abends: Bankett im Festsaal «La Source» (Terrassière).

Montag, den 23. September.

8¹/₂ Uhr morgens: Gruppenweise Exkursionen durch die Stadt und Umgebung: Alte Stadt; Münster; Waffensammlung; Neue Frauenklinik; Wasser- und Elektrizitätswerke.

10 Uhr: Besichtigung des Stadttheaters; Frühschoppen daselbst, gestiftet vom Präsidenten der Sektion Genf.

11 Uhr: Besichtigung des im Bau begriffenen neuen Kunst- und Geschichtsmuseums.

12 Uhr mittags: Mittagessen nach Belieben in der Stadt. Nachmittags eventuell Ausflug auf den Mont-Salève oder auf die Faucille.

4 Uhr nachmittags: Abschiedsvereinigung im Bahnhof-Buffet.

Die Damen sind zur Teilnahme an dem ganzen Feste freundlich eingeladen.

Der Preis der Festkarten beträgt: 20 Fr. für die Mitglieder des Vereins (samt Festalbum), 15 Fr. für die Damen.

Nähere Details über Anmeldung und Unterkunft werden Ende August sämtlichen Mitgliedern durch Zirkular mitgeteilt werden.

Der Präsident der Genfer-Sektion:

E. Imer-Schneider.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour Paris un jeune ingénieur, bon dessinateur, pouvant prendre la direction du bureau de dessin et recherches d'une grande agence de brevets. Il faut que le français soit sa langue maternelle, qu'il connaisse à fond l'allemand et si possible un peu l'anglais. (1510)

Gesucht ein Ingenieur zur Aushilfe während 2 bis 3 Monaten bei den Projektierungsarbeiten einer Bergstrasse. Sofortiger Eintritt erwünscht. (1512)

Gesucht für eine schweizerische Maschinenfabrik (Abteilung Dampfkesselbau), ein tüchtiger, fachmännisch gebildeter Konstrukteur. Derselbe muss speziell reiche Erfahrungen im Bau von Wasserrohrkesseln haben und auch repräsentationsfähig sein (deutsch und französisch redend) für den Verkehr mit der Kundschaft. Nur Reflektanten mit mehrjähriger Tätigkeit im Wasserrohrkesselbau können berücksichtigt werden. Schweizer wird bevorzugt. Angaben: Lebenslauf, Studiengang, bisherige Berufstätigkeit, Gehaltsansprüche und Zeugnisse. (1514)

Gesucht ein Chemiker für 3 bis 4 Monate, zuverlässiger Analytiker, der in Metallanalysen etwas erfahren und Schweizerbürger ist. (1515)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.

Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
12. August	A. Grübler-Baumann, Architekt	St.Gallen, Sonnenstr. 4	Schreiner-, Schlosser-, Parkett- und Malerarbeiten zum Schulhaus-Neubau Eggetsbühl bei Rosenthal.
13. >	Bauverwaltung	Baden (Aargau)	Arbeiten für den Umbau der Badstrasse in Baden.
14. >	Weideli & Kressibuch, Architekten	Kreuzlingen (Thurgau)	Maurer-, Zimmer-, Spengler-, Dachdecker-, Schlosser- und Malerarbeiten im Kantons-spital Münsterlingen.
14. >	Alfred Cuttat, Architekt	St. Gallen	Granitarbeiten zu einem Zweifamilienwohnhaus in St. Gallen.
14. >	Stadt. Hochbauamt	Zürich, «Meise»	Ausführung der Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten zum ersten Baublock der städt. Wohnungen im Industriequartier.
14. >	Stadt. Bauverwaltung	Schaffhausen	Erstellung der Finsterwaldstrasse samt Kanalanlage in Schaffhausen.
15. >	Dorer u. Fuchsli, Architekten	Baden (Aargau)	Wohnhausanbau an der Turnhalle der Stadt Baden.
15. >	E. Albrecht, Gemeindepräs.	Hemishofen (Schaffh.)	Erstellung einer Hochdruckwasserversorgung für die Gemeinde Hemishofen.
15. >	Bureau des Tiefbauamtes	Zürich, Stadthaus 3. St.	Reinigung und Neuanstrich der Geländer an der Wühre, am Hirschengraben, der Nordstrassenbrücke, sowie der Eisenkonstruktionen des Drahtschmiedli- und Mattensteges.
15. >	Gemeinderatskanzlei	Amriswil (Thurgau)	Ausführung von etwa 500 m neuen Strassenzügen.
15. >	Telegrapheninsp. S.B.B. Kr. III	Zürich II	Lieferung von 20 Gittermasten zu 10 und 15 m Höhe.
17. >	Giger, Präs. der Wasserkorpor.	Sevelen (St. Gallen)	Legen einer neuen Hochdruckleitung aus gusseisernen Muffenröhren, Kaliber 150 mm, Länge 1364 m.
17. >	Bureau d. Kantonsbaumeisters	Luzern, Reg.-Gebäude	Zimmermanns-, Spengler- und Bildhauerarbeiten zu den Neubauten der Kantonalbank.
17. >	A. Sonderegger, Ingenieur.	St. Gallen	Erstellung eines Durchstiches für die Thur im Schmittenbach; Erdarbeiten 10000 m ³ , Steinwerke 2200 m ³ .
17. >	Baubureau	Zürich, Aemtlersstr. 90	Ausführung der Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten zu den Schulhäusern an der Aemtlersstrasse.
17. >	A. Hardegger, Architekt	St. Gallen	Dachdecker-, Spengler- und Blitzableiterarbeiten, Gewölbekonstruktion in Rabitz und Stukkaturarbeit zum Kirchenbau Schindellegi.
17. >	E. Gnehm, Handlung	Hunzikon (Thurgau)	Korrektion der Strasse Rosental-Hunzikon.
19. >	Bahn-Ingenieur der S. B. B. Kreis II	Luzern	Erstellung einer Wagenremise und Einrichtung derselben als provisorische Werkstätte auf der Station Meiringen; Einrichtung der Brünigbahn-Wagen-Remise im Bahnhof Luzern als provisorische Werkstätte.
20. >	G. Bäschlin, Architekt	Rüschlikon (Zürich)	Erstellung der Haupt- und Verbindungsleitungen zur Erweiterung der Wasserversorgung in Rüschlikon und Kilohberg (rund 2500 m).
22. >	Baubureau	Bern, Polizeigasse 3	Spenglerarbeiten zu dem Kasinoneubau Bern.
24. >	O. Saladin, Gemeindepräs.	Grellingen (Bern)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage der Wasserversorgung Grellingen.
26. >	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Ausführung von drei elektrischen Speiseaufzügen für das Kantons-spital Zürich.
31. >	Elektrizitäts- u. Wasserwerke der Stadt Bern	Bern	Stauwehr von 60 m Länge und etwa 2 m Stauhöhe in der Aare; Stolleneinlauf; Stollen von 470 m Länge und 26 m ² lichtigem Querschnitt; Maschinenhaus mit den Turbinenkammern und dem davor liegenden Bassin für das Elektrizitätswerk Felsenau.