

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69/70 (1917)**

Heft 2

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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.

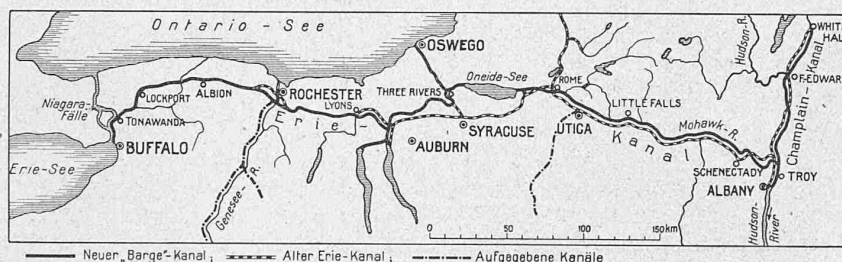
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Der „Barge-Canal“ des Staates New York.

Der neue Kanal zwischen dem Hudson und dem Erie-See, dessen bevorstehende Vollendung wir vor kurzem mitgeteilt haben, wird zwischen New York und dem Seengebiet eine für 1500 t-Schiffe benutzbare Wasserstrasse bilden. Aus dem beigegebenen Kärtchen ist der Verlauf des Kanals ersichtlich, der, ursprünglich für 1000t-Schiffe, d.h. als „1000 ton barge canal“ geplant, kurz „barge canal“ genannt wird. Der eigentliche Kanal beginnt bei Tonawanda, auf dem Erie- und Ontario-See verbindenden Niagarafluss, während zwischen Tonawanda und Buffalo am Erie-See die bestehende Rinne unverändertlich beibehalten wurde. Zunächst dem Tale des Tonawanda Creek folgend, überwindet der Kanal bei Lockport ein Gefälle von 15 bis 18 m mittels zwei aufeinander folgenden Schleusen, die anstelle der dort gelegenen fünf Schleusen des alten Erie-Kanals getreten sind. Der Kanal verläuft sodann auf einer Strecke von nahezu 100 km in flachem Gelände, parallel zum Ontario-See, kreuzt, vom frühern Tracé abweichend, südlich von Rochester den Genesee River, der, kanalisiert, eine Verbindung mit Rochester und dem Ontario-See herstellt, und benutzt darauf wieder bis Lyons die Rinne



Übersichtskarte des alten Erie-Kanals und des neuen „Barge-Kanals“.

des alten Kanals. Von dort an vermeidet der Kanal fast vollständig das Tracé des alten Erie-Kanals, um, im Gegensatz zu diesem, nach Möglichkeit die Flussbette zu benutzen. So mündet er etwa 30 km östlich von Lyons in den Seneca River, dessen kanalisiertem Lauf er bis Three Rivers folgt. Von dieser Ortschaft aus bildet der aus dem Zusammenfluss von Seneca und Oneida River gebildete Oswego River eine weitere 61 km lange Anschlussstrecke an den Ontario-See. Dem Oneida River folgend, mündet dann der Kanal in den Oneida-See, benützt nach seinem Austritt aus dem letztern den Wood Creek und überschreitet schliesslich bei Rome die Wasserscheide, um in das Tal des Mohawk River, eines Nebenflusses des Hudson, zu gelangen. Zwei Stauseen von 78, bez. 126 Mill. m³ Fassung dienen zur Speisung der Scheitelhaltung. Der starkem Hochwasser unterworfenen Mohawk River ist zwischen Utica und Schenectady mittels zehn beweglicher Wehre von max. 4,50 m Stauhöhe reguliert. Die Stromschnellen bei Little Falls sind mittels einer einzigen Schleuse von 12,5 m Höhendifferenz überwunden, während die in der Nähe der Mündung des Mohawk in den Hudson gelegenen Fälle mittels einer fünfstufigen Schleusentreppe umfahren werden. Durch eine weitere Schleuse mündet dann der Kanal bei Troy in den Hudson, der die Verbindung gegen Süden zu mit New York herstellt. Für den gegen Norden zum Champlain-See führenden Champlain-Kanal wurde ebenfalls ein neues Tracé festgelegt, das bis Fort Edward den Lauf des Hudson benutzt.

Die Gesamtlänge des „Barge-Kanals“ zwischen Tonawanda und Troy beträgt 541 km; dazu kommen als Zweigstrecken der Oswego-Kanal mit 61 km, der Champlain-Kanal mit 106 km Länge, sowie der westlich von Auburn nach dem Cayuga- und dem Seneca-See führende Zweigkanal. Nach deren zweiter Erweiterung in den Jahren 1892 bis 1898 hatten Erie- und Champlain-Kanal an den meisten Stellen 17 m Sohlen- und 27 m Spiegelbreite bei 2,1 m Tiefe. Der Barge-Kanal hat nun eine Mindesttiefe von 3,65 m; seine Breite beträgt in weichem Boden 22,5 m an der Sohle und 37,6 m an der Wasseroberfläche, während für die Strecke in felsigem Gelände ein fast rechteckiges Profil von rund 29 m Breite gewählt wurde. In den kanalisierten Flussläufen wurde die Sohlenbreite auf 61 m festgesetzt. Insgesamt waren 57 neue Schleusen erforderlich, davon 35 auf der Hauptstrecke, 11 auf dem Champlain-Kanal, 7 auf dem Oswego-Kanal und 4 auf der Cayuga-Seneca-Abzweigung. Die nutzbaren Abmessungen dieser Schleusen sind 94,8 m Länge und 13,7 m Breite; jene bei Little Falls, die einen Höhenunterschied

von 12,3 bis 13,85 m zu überwinden haben, weisen eine Kammerhöhe von 24,4 m auf. Bei dieser Schleuse ist zur Verminderung der Durchsickerungen ein mit einem Gegengewicht von rund 100 t versehenes Hubtor von 14,7 m Breite zur Anwendung gekommen. Ausführliche Angaben über die Schleusen und übrigen Kunstbauten enthält ein Aufsatz von Ingenieur P. Calfas im „Génie Civil“ vom 8. und 15. April 1916.

Mit den Bauarbeiten ist im Jahre 1905 begonnen worden. Die veranschlagten Baukosten belaufen sich auf 860 Mill. Fr.

Miscellanea.

Ueber Riss- und Rostbildung an Eisenbetonbrücken hatte vor einiger Zeit Baurat Perkuhn eingehende Beobachtungen gemacht, über die in Band LXVII, Seite 153 (18. März 1916) und 287 (16. Juni 1916) bereits berichtet worden ist. Auf Grund der Perkuhn'schen Veröffentlichungen hat sich nun auch der Deutsche Beton-Verein mit dieser Frage und der Feststellung der Ursachen beschäftigt. Auf Antrag des Vereins wurde vom Deutschen Ausschuss für Eisenbeton ein besonderer Studienausschuss eingesetzt, der eine eingehende Besichtigung der betreffenden, im Kattowitzer Hüttenbezirk gelegenen Bauwerke vornahm, über deren Ergebnisse wir der „Deutschen Bauzeitung“ folgendes entnehmen.

„Soweit nicht die Risse ohne weiteres als solche, veranlasst durch unrichtige Konstruktion, mangelhafte Verlegung und Ausbildung der Eiseneinlagen zu erkennen waren, kann es sich um Putz-, Schwind- oder Bewegungsrisse handeln. Diese geben dann der dortigen, durch die Gase von Zinkhütten stark verunreinigten, schweflige Säure enthaltenden Luft, zusammen mit der Feuchtigkeit, Zutritt zum Innern des

Betons und zu den Eiseneinlagen, wo diese nicht tief genug liegen. Die Folge sind Rosterscheinungen, die zu mehr oder weniger starken Abblätterungen und Absplittierungen führen können. In Tiefen von 3,5 cm wurden aber solche Rostangriffe auch unter ungünstigsten Verhältnissen nicht mehr gefunden. Die Oberfläche des Betons zeigte einen sehr geringen Säure-Angriff, während in der Nähe befindliche freistehende Eisen-Konstruktionen Schäden aufweisen, die im Vergleich zu jenen der Betonbauwerke sehr erheblich waren. Jedenfalls hat sich der Eisenbeton auch unter den dortigen sehr ungünstigen Verhältnissen besser bewährt als das Eisen, die Ausbesserung der aufgetretenen Schäden ist auch ohne grosse Schwierigkeit möglich. Man wird aber in Zukunft bei Bauten an so gefährdeten Stellen der Unterhaltung eine grössere Aufmerksamkeit zuwenden müssen als bisher.

Der Arbeitsausschuss des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton kam in seinem demnächst zu veröffentlichenden bezüglichen Bericht zu dem Schluss, «dass bei Eisenbeton wohl mehr als bei andern Bauweisen Mängel im Entwurf und namentlich bei der Ausführung vermieden werden müssen. Die Besichtigung der Brücken habe aber gezeigt, dass wenn diese Bedingungen erfüllt sind, die Eisenbeton-Bauweise das ihr bisher entgegengebrachte Vertrauen auch in Zukunft verdiene». Der Beton-Verein selbst liess zum Vergleich 21 Brücken an verschiedenen Stellen Deutschlands durch seine Mitgliedfirmen eingehend untersuchen auf Rissbildungs- und Abblätterungs-Erscheinungen. An einzelnen derselben sind auch besondere Beobachtungs-Einrichtungen angebracht worden, um das Verhalten auf Jahre hindurch zu verfolgen. An keinem der untersuchten Bauwerke sollen darnach Schädigungen festgestellt worden sein, die auch nur annähernd an jene der Brücken im Kattowitzer Bezirk heranreichen. Auch hieraus darf wohl der Schluss gezogen werden, dass für die dort beobachteten Schäden die Hauptursache in der Einwirkung der Hüttengase zu suchen ist. Das bisher gewonnene Beobachtungsmaterial ist ebenfalls dem Deutschen Ausschuss zur Verwertung übergeben worden. Ausserdem werden die Beobachtungen fortgesetzt.“

Eine Anwendung des Dreileitersystems bei Gleichstrombahnen. Auf dem 200 km langen Bahnnetz der Pacific Electric Ry in Los Angeles (Cal.) wurde vor zwei Jahren bei der Fahrleitungsanlage, zur Verminderung der eingetretenen Ueberlastung der Rückleitungen, das Dreileitersystem eingeführt. Die beiden 600 Volt-Gleichstrommaschinen jeder Unterstation sind zu diesem

Zwecke in Serie geschaltet und deren Verbindungspunkt an die Schienen gelegt, während der positive und der negative Pol an verschiedene, durch Isolatoren getrennte Abschnitte des Fahrdrabts angeschlossen sind. Dabei wurden die Trennpunkte so gewählt, bezw. soweit nötig nach erfolgter Inbetriebsetzung der Anlage derart verschoben, dass zwischen einer Unterstation und einem Punkt in der Mitte der Strecke zwischen zwei Unterstationen der Spannungsabfall angenähert Null wurde. Wie „El. Ry Journal“ berichtet, ist durch diese Anordnung der Spannungsabfall in den Schienen tatsächlich auf einen sehr geringen Wert herabgesetzt und damit auch die elektrolytische Wirkung der vagabundierenden Ströme auf in der Erde verlegte Metall-Leitungen wesentlich vermindert worden. Die Nachteile des Dreileitersystems, bestehend in einem ungünstigen Belastungsfaktor der Maschinen und in grösseren Verlusten in den letztern, werden im vorliegenden Fall durch die verminderten Verluste in der Rückleitung vollständig aufgehoben, ganz abgesehen von der Beseitigung der vorherigen Ueberlastung.

Simplon-Tunnel II. Monatsausweis Juni 1917.

	Tunnellänge 19 825 m	Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:				
Monatsleistung	m	—	135	135
Stand am 30. Juni	m	8184	8059	16243
Vollausbruch:				
Monatsleistung	m	—	117	117
Stand am 30. Juni	m	8184	7953	16137
Widerlager:				
Monatsleistung	m	—	93	93
Stand am 30. Juni	m	8184	7812	15996
Gewölbe:				
Monatsleistung	m	—	120	120
Stand am 30. Juni	m	8184	7780	15964
Tunnel vollendet am 30. Juni	m	8184	7780	15964
In % der Tunnellänge	%	41,2	39,3	80,5
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel		67	268	335
Im Freien		47	144	191
Im Ganzen		114	412	526

Auf der Nordseite wurde an 28 Tagen gearbeitet. Auf der Südseite wurde an 26 Arbeitstagen der Abbruch der Installationen fortgesetzt.

Bahnbau in Marokko. Am Ausbau der von Casablanca an der Küste des atlantischen Ozeans bis zur algerischen Grenze führenden Hauptlinie der marokkanischen Bahnen wird eifrig gearbeitet. Von Casablanca aus führt die Linie zuerst der Küste entlang über Rabat bis Kenitra und wendet sich dann nach Osten gegen Meknes und Fez, bis zu welchem letzterem Ort, 344 km vor Casablanca, sie bereits fertiggestellt ist. Der von Udja an der algerischen Grenze aus vorgestreckte Bau der östlichen Strecke erreicht gegenwärtig den 247 km von der Grenze entfernten Ort Taza; bis Fez bleibt noch eine 90 km lange Strecke zu erstellen. Die gleichfalls in Casablanca beginnende Südbahn nach Marakesch ist bis zum Flusse Um-er-Rebia fertig. — Dieser dem „Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens“ entnommene Mitteilung sei hinzugefügt, dass es sich hier um Bahnen von 60 cm Spurweite handelt, die in erster Linie für militärische Zwecke gebaut werden; sie werden von Zügen für 120 t Nutzlast und 130 Personen befahren. Als erste Normalspurbahn ist jene von Tanger nach Fez in Aussicht genommen, über die kurz vor Kriegsbeginn ein französisch-spanisches Abkommen getroffen wurde. Mit dem Bau dürfte bisher kaum begonnen worden sein.

Gesellschaft selbständig praktizierender Architekten Berns. Unter dem Vorsitz ihres Obmanns Arch. F. Widmer fand am 7. Juli in Worb die *ordentliche Quartalsversammlung* statt, die gut besucht war. Nach Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung nahm die Versammlung einen mündlichen Bericht des Sekretärs entgegen über die Tätigkeit des Vorstandes und des Sekretariates im zweiten Quartal. Als Suppleanten wurden in den Vorstand gewählt die Architekten H. Pfander und H. Klausner in Bern. Zu längerer Aussprache führte die Frage, ob die freien Architekten bei den nächsten, im Dezember stattfindenden Halberneuerungen in den Berner Stadtrat wieder auf eine eigene Vertretung Anspruch erheben sollten. Bis zu seinem Tode hatte als Vertreter der Architektenschaft Arch. Ed. Joos als Mitglied der freisinnigen Fraktion dieser angehört. Die Versammlung beschloss, zu gegebener Zeit an diese politische Partei zu gelangen und um Berücksichtigung eines ihrer Vertrauensmänner bei Aufstellung der Wahllisten zu ersuchen. Nach Erledigung der übrigen Vereinsgeschäfte vereinigten sich die Mitglieder zu einem gemeinsamen Nachtessen.

Entwicklung der Elektrizitätswerke in der Türkei. Unter der Regierung des Sultans Abdul Hamid war in der Türkei die Elektrizität als „staatsgefährlich“ verboten. Seither hat nun Konstantinopel nicht nur ein Elektrizitätswerk, sondern auch eine elektrische Strassenbahn erhalten, und diesem Beispiel wollen auch Eskischehir und Konia folgen. Weitere Elektrizitätswerke von Bedeutung bestehen in Damaskus, wo Wasserfälle zur Energiegewinnung ausgenutzt werden, ferner in Brussa und Jerusalem. In letzter Zeit wird nun wegen des auch in der Türkei herrschenden Kohlenmangels der Verwertung der zahlreichen im Lande vorhandenen Wasserfälle zur Kraftgewinnung erhöhte Aufmerksamkeit entgegengebracht. In erster Linie dürfte wohl an den Ausbau der beim Bau der Hedschasbahn in der Gegend von Deraa entdeckten Wasserfälle geschritten werden, die zur Energiegewinnung (rd. 9000 PS) für den Betrieb der Bahn Damaskus-Jerusalem in Aussicht genommen ist.

Reformationsdenkmal in Genf. Am letzten Samstag den 7. Juli wurde das an der alten Ringmauer der Cité, an der „Promenade des Bastions“ in Genf errichtete internationale Reformationsdenkmal der Stadt übergeben. Das Denkmal, dessen Ausführung auf Grund des Ergebnisses eines internationalen Wettbewerbs den Architekten *Monod & Laverrière* und *Tailens & Dubois* in Lausanne unter Mitwirkung der Pariser Bildhauer *Bouchard* und *Landowski* übertragen worden war, entspricht im Grossen und Ganzen den in Band LII (Nr. 20 vom 14. November 1908) und Band LIV (Nr. 9 vom 28. August 1909) wiedergegebenen Ansichten des erstprämierten Entwurfs.

Glaser's Annalen. Die technische Zeitschrift „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen“, das Organ des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure, blickte am 1. Juli d. J. auf ihr 40-jähriges Bestehen zurück. Gegründet 1877 von F. C. Glaser, wurde sie während einer langen Reihe von Jahren von L. Glaser erfolgreich weitergeführt und ist, nach dessen Tode, vor kurzer Zeit in die Hände seines Sohnes, Dr.-Ing. L. C. Glaser, übergegangen.

Technische Hochschule Warschau. An der im Vorjahre gegründeten Technischen Hochschule in Warschau waren im Wintersemester 1916/17 insgesamt 1158 Studierende eingeschrieben gegenüber 594 im ersten Wintersemester. Von dieser Zahl entfallen auf die einzelnen Abteilungen: Maschineningenieurwesen 342 (203), Bauingenieurwesen 286 (115), Chemie 231 (133), Architektur 122 (56), Elektrotechnik 95 (57), Kulturingenieurwesen 82 (30).

Die Schöllenenbahn von Göschenen nach Andermatt ist nach am 5. dies erfolgter Kollaudation am 11. dies offiziell eröffnet worden.

Literatur.

Oelmaschinen. Wissenschaftliche und praktische Grundlagen für Bau und Betrieb der Verbrennungsmaschinen. Von Professor St. Löffler, Privatdozent, und A. Riedler, Professor an der Kgl. Techn. Hochschule zu Berlin. Mit 288 Textabbildungen. Berlin 1916. Verlag von Jul. Springer. Preis geb. 16 M.

Das vorliegende Werk behandelt die Grundlagen für den Bau und den Betrieb der Verbrennungsmaschinen, wobei die Oelmaschine als Beispiel für die Behandlung der wesentlichen Fragen aller Verbrennungsmaschinen benutzt wird. Der Bau selbst der Oelmaschinen sowie deren Betrieb sollen in einem besondern, in Bearbeitung befindlichen Werk dargestellt werden. Eine wesentliche Neuerung gegenüber früheren Werken besteht in der Erläuterung der massgebenden Grundsätze in stetem Zusammenhang mit den zugehörigen Betriebserfahrungen der Praxis, die, jeweiligen im Text eingeflochten, sich an die erstern unmittelbar anschliessen. Diese neuartige Methode zeichnet sich durch grosse Uebersichtlichkeit aus und dürfte, besonders bei Studierenden, starken Anklang finden.

Der erste Abschnitt des Werks befasst sich mit der Entwicklung der Verbrennungsmaschinen. Es ist aber hier nicht die Entstehungsgeschichte in der üblichen Weise lediglich anhand von Beschreibungen veralteter Konstruktionen dargestellt, sondern es handelt sich vielmehr um „eine kurze Uebersicht über die allmählich gewonnene Erkenntnis der massgebenden Grundlagen, die zu einer wirklichen Weiterbildung der Verbrennungsmaschinen beigetragen und den ursächlichen Zusammenhang aufgeklärt hat.“ Die eigenartigen Schwierigkeiten, die bis zur Schaffung der heutigen gangbaren Typen zu überwinden waren, werden dadurch in klarer Weise von Anfang an in den Vordergrund gerückt.

Als zweites Kapitel folgt eine Besprechung der wärmetech-nischen und Rechnungs-Grundlagen. Dabei wird auch eine eingehende Kritik der verschiedenen gebräuchlichen Wirkungsgradwerte vorgenommen und gezeigt, wie wenig sie für eine zuverlässige Wertung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs geeignet sind. Im Anschluss daran behandelt das dritte Kapitel in sehr übersichtlicher Weise die mit der Verwendung in der Verbrennungsmaschine zusammenhängenden wichtigsten Eigenschaften der Brennstoffe, sowie die Grundlagen ihrer Verbrennung.

Der Gemischbildung, als dem Ausschlaggebenden für die Güte der Verbrennung und der Wärmeausnutzung, und den damit aufs engste zusammenhängenden Aufgaben der Regelung der Maschinen ist das umfangreichste Kapitel gewidmet. Besonders eingehend ist sie für Dieselmotoren behandelt. Die für die Beherrschung des Wärmezustandes äusserst wichtige Kühlung ist seiner Bedeutung entsprechend in einem besondern Abschnitt erörtert. Schliesslich folgt auf die in den fünf besprochenen Kapiteln zusammengestellten Grundlagen der Verbrennungsmaschine naturgemäss als sechstes Kapitel deren Berechnung. Gewissermassen als Anhang sind dann noch zwei Abschnitte „Wissenschaftliche Ergänzungen“ und „Rückschau und Ausblick“ beigegeben.

Überall sind die grundlegenden Rechnungen „auf das Wesentliche und praktisch notwendige beschränkt, und anstelle der ‚Vernachlässigungen‘, die in ‚exakten‘ Rechnungen und ihren langen Formeln in der Regel gemacht werden, sind Vervollständigungen der Rechnung eingeführt, wo der Zwang dazu vorliegt“.

Dem Werk, das sich durch eine kurze und äusserst klare Behandlung der gestellten Aufgabe auszeichnet, dürfte eine weite Verbreitung gesichert sein.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Cie.*, Rathausquai 20, Zürich.

Förderung von Kleinhauassiedlungen und Kleinhau-bauten. Runderlass vom 26. März 1917 des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, sowie Leitsätze. Berlin 1917, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis geh. 50 Pf. (Besprechung siehe auf S. 15 dieser Nummer im Aufsatz „Frontwechsel im Berliner Kleinwohnungs-bau“.)

Grundzüge des Unterwassertunnelbaues. Von A. Haag, Ing. Mit 56 Textabbildungen. Berlin 1916, Verlag von Jul. Springer. Preis geh. 2 M.

Das allgemeine Krankenhaus St. Georg in Hamburg. Von Baurat Dr. Ing. *Ruppel*. Mit 45 Abbildungen im Text und 6 Tafeln. Berlin 1917, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis geh. 8 M.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

■ Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

AENDERUNGEN

im Stand der Mitglieder im II. Quartal 1917.

1. Eintritte.

Sektion Basel: *Jak. Emil Meier-Braun*, Arch., Florastr. 40, Basel. *Walter Buss*, Masch.-Ing., Schützenmattstr. 61, Basel (Ma) (Telephon-Nr. 2545). *Oskar Bosshard*, Ingenieur, Sternengasse 21, Basel (5992). *Erw. von Waldkirch*, Masch.-Ing., Neubadstrasse 7, Basel (Ma) (3652).

Sektion Neuenburg: *Edouard Dellenbach*, arch., 3a, rue de l'orangerie, Neuchâtel (584). *Adrien V. Walter*, arch., 3a, rue de l'orangerie, Neuchâtel (584). *François Wavre*, arch., Saint Nicolas 3, Neuchâtel. *J. J. Wey*, ingénieur-rural, Poudrières 35, Neuchâtel.

Sektion Schaffhausen: *Ernst Leuenberger*, Giesserei-Ing., Weinsteig 154, Schaffhausen (Ma).

Sektion Zürich: *Gottl. Leuenberger*, Arch., Usteristr. 10, Zürich (5855). *Emil Bartholdi*, Bauingenieur, Thalwil.

2. Austritte.

Sektion Neuenburg: *Jean Carbonnier*, architecte, Neuchâtel.

Sektion Tessin: *Carlo Maggetti*, ingegnere, Locarno.

Sektion Waadt: *J. Savary*, architecte, Montreux. *Louis de Vallière*, ingénieur, Lausanne.

Sektion Winterthur: *O. Fröhlich*, Ing., Prof., Winterthur.

Einzelmitglieder: *Heinrich Grossmann*, früher Gemeinde-Ingenieur, Herisau.

3. Gestorben.

Sektion Bern: *Eduard Joos*, Architekt, Bern.

Sektion Genf: *Georges Schüle*, ingénieur, Genève.

Sektion Solothurn: *U. Brosi*, Ingenieur, Solothurn.

Sektion Zürich: *O. Brennwald*, Architekt, Zürich.

Einzelmitglieder: *Emil Mertz*, Masch.-Ingenieur, Basel.

4. Uebertritte.

Sektion Winterthur: *M. ten Bosch*, Masch.-Ing., Heiligbergstrasse 25, Winterthur (früher Einzelmitglied).

Sektion Zürich: *Ernst Steiner*, Dipl.-Ingenieur, Stapferstr. 11, Zürich (früher Solothurn).

5. Adressänderungen.

Sektion Basel: *Rudolf Hoffmann*, Masch.-Ing., Neustrasse, Romanshorn.

Sektion Bern: *Alfred Bürgi*, Ingenieur, Länggasstr. 29, Bern. *Arnold Müller*, Ingenieur, Berchtoldstr. 58, Bern.

Sektion Genf: *M. Brémond*, ingénieur, 88, rue St-Jean, Genève (Téléphone No. 8310).

Sektion Schaffhausen: *Rudolf Heinrichs*, Arch., Zentralstr. 667, Neuhausen.

Sektion St. Gallen: *Ed. Arbenz*, Kontroll-Ing., Englischviertelstrasse 43, Zürich 7.

Sektion Waadt: *Rodolphe Pérusset*, ing. civil, Fribourg.

Sektion Zürich: *Otto Müller*, Bau-Ing., Hallwylstr. 22, Zürich 4. Dr. ing. *Árpád Nadai*, Königstrasse 3, Posen.

Einzelmitglieder: *Ulrich Sutter*, Architekt, Hebelstrasse 16, St. Georgen, St. Gallen.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. e. P.

Eine am 11. dieses Monats abgehaltene, von 50 Kollegen aus Zürich und Umgebung besuchte Versammlung von ehemaligen Studierenden der Maschineningenieur-Abteilung an der E. T. H. hat die Bildung einer *Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. e. P.* beschlossen. Die neue Vereinigung, die ausdrücklich nicht als „Verein“ aufgefasst werden will, setzt sich als Ziel die Förderung der Kollegialität, im Sinne der G. e. P., unter den in Zürich und nächster Umgebung ansässigen Absolventen der Maschineningenieur-Schule, insbesondere zur Anbahnung regerer Beziehungen zwischen frühern Studierenden aller Jahrgänge (auch der jüngern) dieser Abteilung. Ferner soll durch die gebotene Möglichkeit zur öftern, zwanglosen Aussprache das Interesse für Fragen beruflichen und allgemeinen Charakters geweckt und gefördert werden. Ganz speziell soll die neue Gruppe einen innigen Kontakt zwischen den „Ehemaligen“ und dem Akademischen Maschineningenieur-Verein herstellen und unterhalten.

Mit der weitem organisatorischen Tätigkeit wurde ein Ausschuss von drei Mitgliedern betraut, dem die Kollegen M. Misslin, E. Payot und G. Zindel angehören.

Vorläufig ist monatlich eine freie Zusammenkunft in Aussicht genommen. Ort und Zeit deren Abhaltung werden auf dem Zirkularwege bekannt gegeben werden. G. Z.

Stellenvermittlung.

Gesucht für die Schweiz *Maschineningenieur*, im Bau von Zentrifugal-Pumpen bewandert. (2087)

On cherche pour l'Espagne un *ingénieur* connaissant à fond la construction du matériel isolant applicable aux machines électriques et capable d'en organiser la fabrication. Place stable et de grand avenir. (2088)

Gesucht nach Deutschland junger *Ingenieur* für Eisenbetonbauten. (2089)

On demande pour la France un *ingénieur-mécanicien* de langue française, comme chef d'exploitation d'un atelier de grosse mécanique actuellement en construction. Les candidats devront être au courant des procédés modernes de fabrication et posséder une longue expérience d'atelier. Situation stable. (2090)

On cherche pour Paris un *architecte*, chef de bureau, bon dessinateur et connaissant très bien la pratique des travaux. (2091)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich.