**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 57/58 (1911)
**Heft:** 23

## 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:** 09.07.2025

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

Antwort zu Gunsten der Zahnstange ausfiel. Zu einer weitern Besorgnis hatte der Umstand Veranlassung gegeben, dass bei den bisher vom Eisenbahndepartement für Zahnstangenbetrieb vorgeschriebenen grösstzulässigen Geschwindigkeiten für die Fahrt von Brig nach Chur 8 Stunden erforderlich geworden wären. Auf Grund des eingeholten Gutachtens, und nachdem die Gesellschaft sich bereit erklärt hatte, den ursprünglich mit 60 *m* vorgesehenen Minimalradius auf 80 *m* zu erhöhen, konnte das Eisenbahndepartement hinsichtlich der zulässigen Fahrgeschwindigkeit diese bei Steigungen bis zu 60 ‰ auf 20 *km*, bis 70 ‰ auf 18 *km*, bis 80 ‰ auf 16 *km* und bei den Maximalsteigungen bis 90 ‰ auf 15 *km/std* bestimmen, welchen Geschwindigkeiten eine Fahrtdauer Brig-Chur von 6 Stunden entspricht. Eine fernere Konzession bestand darin, dass gestattet wurde, nur die Lokomotiven und die das Ende des Zuges bildenden Gepäckwagen mit Zahnrädern zu versehen. Auf diesen Grundlagen konnte eine Einigung über die Einlegung einer Zahnstange erzielt werden.

Dass die Linie aus Ersparnisrücksichten zunächst mit Dampf betrieben werden soll, entgegen der in den beiden ursprünglichen Konzessionen vorgesehenen elektrischen Betriebsweise, wurde schon mitgeteilt.

Die Verbindung Gletsch-Meiringen, die ebenfalls einen Teil der ursprünglichen Konzessionen ausmachte, muss vorläufig, bis die Hauptlinie erstellt ist und das Unternehmen erstarken kann, in zweite Linie gestellt werden.

## Miscellanea.

**Elektrizität, Beton und Eisenbeton.** Neuerdings wird auf die Gefahr aufmerksam gemacht, die vagabundierende Ströme den Fundamenten aus Beton und Eisenbeton gelegentlich bringen können. Fälle, in denen elektrische Ströme wirklich ein Fundament geschädigt hätten, sind zwar nicht bekannt. Die Befürchtungen stützen sich vielmehr auf Rosterscheinungen an Strassenbahnschienen, auf solche in Eisenbetonschutzhüllen von elektrischen Kabeln und endlich auf Laboratoriumsversuche. Selbst angenommen, dass die genannten in der Praxis beobachteten Rosterscheinungen dem elektrischen Strom zuzuschreiben sind, was nicht sicher nachgewiesen ist, kann doch keine Rede davon sein, daraus auf eine Gefährdung von Fundamenten zu schliessen. Denn hier handelt es sich natürlich um viel kleinere Ströme und um massige Körper von beschränkter Längenentwicklung, von denen im Gegensatz zu Röhrenkanälen und Leitungen nicht einzusehen ist, weshalb sie von vagabundierenden Strömen aufgesucht werden sollten.

Bei den Versuchen von *Gehler* (1908 bis 1909) verminderten starke elektrische Ströme die Würfelfestigkeit des Betons und zwar betrug die grösste Verminderung, die er nachwies, 37 %. Die angewendete Stromstärke war aber so bedeutend, dass der Beton bis auf Siedehitze erwärmt wurde. Wurde die Spannung von 500 Volt auf die Hälfte bis 1/3 ermässigt, so betrug die Einbusse an Druckfestigkeit nur noch wenige Prozente. Diesem Resultat fügt Gehler folgende Bemerkungen bei: „In der Wirklichkeit ist es aber wohl fast ausgeschlossen, dass ein Strom von solch hoher Spannung und grosser Stromdichte durch einen Betonkörper fliessen wird, da beispielsweise die Spannung zwischen den Schienen einer elektrischen Strassenbahn gegen Erde nur ausnahmsweise mehr als sechs Volt beträgt. Man darf daher auf Grund dieser Vorversuche wohl den Schluss ziehen, dass bei den in der Wirklichkeit auftretenden Spannungen und Stromdichten eine nennenswerte Verminderung der Druckfestigkeit des Betons nicht zu befürchten ist."

Bei diesen und ähnlichen Versuchen (Knudson 1903 bis 1907, Nicholas 1908, Schaffer 1910) wurde der Strom in eine Eiseneinlage eingeführt, *die aus dem Beton hervorragte*. Es zeigte sich dann, dass diese Einlage rostete und den Beton zersprengte, wenn sie als Anode diente. Als Kathode verwendet blieb sie intakt. Der Fall, dass ein Stromeintritt durch Eiseneinlagen erfolgt, ist aber bei richtigen Eisenbetonkonstruktionen ausgeschlossen. Sowohl die meist niedere Spannung der in der Praxis vorkommenden vagabundierenden Ströme als auch die letzterwähnte Tatsache lassen deutlich erkennen, dass aus diesen Versuchen Schlüsse auf die Praxis nicht statthaft sind. Man wird sich also den Schlussfolgerungen Gehlers anschliessen können, in denen er sagt: „Für die üblichen Eisenbetonbauten liegt nach den bisher bekannten Ergebnissen zunächst keine Veranlassung zur Beunruhigung vor."

**Ein neuer Einphasen-Repulsionsmotor für Bahnbetrieb** ist im Laufe des letzten Jahres auf den mit Meterspur angelegten und längere Steigungen von 60 ‰ aufweisenden Linien von Grasse nach Pré-du-Lac und von Lévens nach Saint Martin de la Vésubie der südfranzösischen Kleinbahn-Gesellschaft «Chemins de fer du Sud de la France» für Motorwagenbetrieb zur Anwendung gelangt. Einer im «Génie civil» veröffentlichten Beschreibung der neuen, seitens der «Société Alsacienne de Constructions Mécaniques» in Belfort, ausgebildeten Ausrüstung entnehmen wir, dass es sich um Repulsionsmotoren mit Statorwicklungen einerseits in Richtung der Axe des kurzgeschlossenen Rotorbürstensatzes und anderseits in einer dazu senkrechten Richtung handelt; die letztgenannte Statorwicklung spielt die Rolle der Erregerwicklung des Hauptfeldes und kann zum Zwecke der Zugkraft-Geschwindigkeits-Regelung des Motors bei verschiedener Spannung, sowie bei Zu- und Abschaltung von Wicklungselementen betrieben werden. Die Umsteuerung des Motors erfolgt durch Vertauschen der Zuleitungen dieser Statorwicklung gegenüber der senkrecht dazu angeordneten Statorwicklung für die Quermagnetisierung; mit der letztgenannten Wicklung ist auch noch eine kleine Hülfswicklung gleichaxig im Stator angeordnet, die zur Verbesserung der Kommutationsverhältnisse dient. Die Motorwagen der genannten Kleinbahnlinien, die mit Einphasenwechselstrom von 6000 Volt Fahrdrahtspannung und 25 Perioden betrieben werden, sind mit je zwei Repulsionsmotoren der neuen Bauart ausgerüstet, die bei einer Temperaturerhöhung von 75° eine Stundenleistung von rund 50 *PS* aufweisen. Die beiden ständig parallel geschalteten Motoren werden mit Spannungen von 200, 250, 300 und 350 Volt betrieben und laufen bei Entwicklung einer Wagengeschwindigkeit von 46 *km/std* mit 1100 *Uml/min*. Die Motorwellen sind mit den Wagenachsen durch eine einfache Zahnradübersetzung von 1 : 4,25 verbunden. Das Gewicht eines einzelnen Motorwagens beträgt 14 *t*. Die normale Zugsbildung weist Gesamtzugsgewichte von 40 bis 42 *t* auf, bei Verwendung von zwei Motorwagen, die unter Zuhilfenahme der sogen. Vielfachsteuerung von *einem* Führerstand aus gesteuert werden können.

**Die Arbeitverluste in Kammwalzgerüsten** sind seitens der Kraftbedarfskommission des Vereins deutscher Eisenhüttenleute eingehenden Versuchen unterworfen worden, über die Dr.-Ing. *J. Poppe*, Breslau, in der Zeitschrift „Stahl und Eisen" eingehend berichtet. Da die Kammwalzgerüste normale Zahngetriebe in Gestellen mit zwei Lagern links und rechts jedes Zahnrades darstellen und sich nur in Bezug auf die Grösse der übertragenen Leistungen von Zahngetrieben ähnlicher Ausführung, wie sie im Maschinenbau oft Verwendung finden, unterscheiden, so kommt diesen Versuchen ein allgemeines Interesse zu. Zur Untersuchung gelangten ein sogen. Duogerüst und ein sogen. Triogerüst mit Pfeilradübersetzungen, sowie ein sogen. Universalgerüst mit geradflankiger Zahnradübersetzung.

Für die Energieverluste in den Lagern und Zähnen bei Verwendung von übereinstimmend zwei Walzen ergaben dann die Versuche die folgenden Resultate: Für Leistungen unter 600 *PS* sind die Verluste für alle Anordnungen prozentual verhältnismässig hoch, um dann von 600 bis 1600 *PS* prozentual niedrigere und approximativ konstante Werte zu besitzen, nämlich etwa 6 bis 7,5 % der jeweiligen Leistung für eine Umdrehungszahl von beispielsweise 160 *Uml/min*; Versuche, die mit verschiedenen Geschwindigkeiten in den Grenzen von etwa 60 bis 200 *Uml/min* vorgenommen wurden, zeigten für Leistungen von 600 bis 1600 *PS* einen im allgemeinen nicht sehr bedeutenden Einfluss der Geschwindigkeit auf die Verluste. Wurden die Spindeln, mit denen die Kammwalzen einerseits an den antreibenden Elektromotor und anderseits an die bremsende Arbeitsmaschine (elektrischer Belastungsgenerator) nur wenig schief gestellt, und zwar, wie es im praktischen Walzwerkbetrieb vorkommt, bis auf etwa 6°, so ergab sich sofort eine erhebliche Vergrösserung der Verluste, die schon bei etwa 4° Schiefstellung einer Verdoppelung der ursprünglichen Verluste gleichkam.

**Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.**[1]) Der schweizerische Handels- und Industrieverein, bezw. die von ihm bestellte *Schweizerische Handelskammer* richtete an den Bundesrat das Gesuch, der Bund möchte schon für das laufende Jahr 20,000 Fr. statt nur 10,000 Fr. Beitrag an die wirtschaftliche und technische Abklärung

[1]) Band LVII, Seite 5 und 304.

des Projektes der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee bewilligen. Zur Begründung des Gesuches wird ausgeführt:

„Die Lage des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee ist dem Bundesrat ja zur Genüge bekannt, sodass wir unser Ansuchen unter Berufung auf sie nicht näher zu begründen brauchen. Doch neben diesem Verband wird es auch die Allgemeinheit lebhaft begrüssen, wenn durch eine entsprechende Mithilfe des Bundes sobald als möglich die unerlässlichen und zuverlässigen Aufschlüsse zunächst über die Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee herbeigeschafft werden. An sie erst werden sich ja dann die ausschlaggebenden Erwägungen schliessen, gefolgt von Taten oder von Entsagungen. Aber auf alle Fälle handelt es sich um Feststellungen und Untersuchungen von bedeutendster Tragweite, auf welche auch die Schweizerische Handelskammer die Aufmerksamkeit der obersten Landesbehörde, unbeschadet deren späteren Entschliessungen in der Sache selbst, lenken möchte."

Ferner haben der „Nordostschweizerische Verband für die Schiffahrt Rhein-Bodensee", der „Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein" und der „Schweizerische Wasserwirtschafts-Verband" den Bundesrat ersucht, die rechnerischen Grundlagen für die Abflussregulierungen der im Einzugsgebiete des Rheins gelegenen Seen und Stauanlagen zu beschaffen. Diesem Gesuche dürfte um so entgegenkommender entsprochen werden, als ja das „Schweiz. Departement des Innern" selbst zu den Mitgliedern des Wasserwirtschaftsverbandes zählt.

**Das Nationaldenkmal für Viktor Emanuel II.** ist am 4. Juni, dem italienischen Nationalfesttage der „Festa dello statuto" mit grösster Feierlichkeit eingeweiht worden. Nach längeren Vorbereitungen und auf Grund eines internationalen Wettbewerbes, bei dem das Projekt des genialen Grafen *Giuseppe Sacconi* den Vorzug erhielt, begannen im Januar 1885 die Bauarbeiten. Neun Millionen Lire waren dafür ausgeworfen; aber schon sechs Jahre später waren diese infolge der unerwarteten Fundierungsarbeiten nahezu aufgebraucht; heute, da der monumentale Kolossalbau, der sich den grössten Denkmälern antiker und mittelalterlicher Baukunst Roms würdig anreiht, äusserlich nahezu vollendet dasteht, sind die Auslagen bereits auf über 35 Millionen angestiegen und man rechnet, dass bei Fertigstellung des innern Ausbaues, vielleicht in 20 Jahren, die Gesamtkosten leicht 60 Millionen erreichen könnten. Nach Sacconis im September 1905 erfolgtem Tode wurden die Architekten *Gaetano Koch, Manfredi* und *Piacentini* mit der Vollendung seines Werkes beauftragt. Seitdem ist auch Koch gestorben. Ebenso konnte *Chiaradia*, der Schöpfer des Kolossal-Reiterstandbildes des „Rè galantuomo", die Vollendung seines Werkes nicht erleben.

Wir gedenken über das epochemachende Werk, dessen Erstellung auf die italienische bildende Künstlerwelt von andauerndem Einflusse geworden ist, zu geeigneter Zeit eingehender zu berichten.

**Wiederherstellung des Isartores in München.** Das Isartor in München, das demnächst eine Künstlergesellschaft aufnehmen soll, wird nach einer Mitteilung der „Deutschen Bauzeitung" einer umfassenden Wiederherstellung unterzogen. Das Tor, ein 600 Jahre altes Befestigungswerk, das unter Ludwig dem Bayern zu bauen begonnen wurde, ist in seinen Hauptmauern vollständig erhalten und das einzige der Münchener Tore, das das alte Barbakansystem, eine im Mittelalter übliche Befestigungsart, die aus dem Orient stammte und durch die Kreuzzüge bekannt wurde, erkennen lässt. 1833 bis 1835 liess Ludwig I. das Tor nach einem Entwurf Gärtner's wieder herstellen und leider nach der Art der italienischen Burgen verändern. Das schöne, von *Neher* und *Kögel* nach Cornelius Zeichnung oberhalb des Hauptportales ausgeführte Freskobild, den Einzug Kaisers Ludwig des Bayern nach der Schlacht bei Mühldorf darstellend, wurde zuletzt vor 30 Jahren (1881) nicht glücklich wiederhergestellt. Die Wappenschilder der bayerischen Ritter, die in der Schlacht bei Ampfing das Leben verloren und die am Turm angebracht sind, ebenso die Patrona Bavariae und der Stadtpatron St. Benno, dann die Standbilder des hl. Michael und des hl. Georg, alle von Konrad Eberhard in Sandstein ausgeführt, werden ebenfalls erneuert.

**Die Verteilung des Heizwertes der Steinkohle auf ihre Destillationsprodukte** ist seitens der vor etwa drei Jahren vom „Deutschen Verein für Gas- und Wasserfachmänner" gegründeten und an die Karlsruher technische Hochschule angeschlossenen *Lehr- und Versuchsgasanstalt* für etwa 70 deutsche Kohlensorten untersucht worden. Nach einem im „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung" veröffentlichten Vortrag von Professor Dr. *H. Bunte*, Karlsruhe, über die „Fortschritte der Gaserzeugung und Gasverwendung" finden sich im Gas der Ruhrkohlen durchschnittlich etwa 25 %, im Koks etwa 65 % und im Teer etwa 8 % des aus dem Rohstoff gewinnbaren Heizwertes, während die übrigen 2 % im wesentlichen auf unvermeidliche Versuchsfehler zurückzuführen sind; abgesehen von dem zur Heizung der Oefen auf die Zersetzungstemperatur verwendeten Brennstoff, der etwa 10 bis 12 % des Heizwertes der Kohle beträgt, verläuft nämlich der Destillationsprozess verlustlos. Seit der Gründung der Karlsruher Versuchsgasanstalt sind nun auch ein entsprechendes englisches Institut im Anschluss an die Universität in Leeds und ein österreichisches Institut im Anschluss an die Technische Hochschule in Wien gegründet und mit der Bearbeitung ähnlicher Probleme betraut worden.

**Ein Kabelkran mit einer festen und einer fahrbaren Stütze** wird gegenwärtig nach der „Oesterreichischen Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst" beim Bau einer neuen Donaubrücke in Ulm verwendet. Diese Anordnung ergab sich aus dem Umstande, dass der Lagerplatz für die Materialien zum Pfeilerbau der im wesentlichen in Beton zu erstellenden Brücke nur einseitig und unsymmetrisch zur Brückenachse angelegt werden konnte. Auf diesem Lagerplatz wurde daher die Schienenanlage für die fahrbare Kranstütze als Bogenelement eines Kreises, für den die auf dem andern Flussufer aufgestellte feste Kranstütze den Mittelpunkt darstellt, angeordnet. Die Spannweite des Krans beträgt 200 *m*, die Tragkraft der auf dem Tragkabel mittels Zugseilen bewegten Laufkatze 2,5 *t*. Das gleiche Triebwerk, das zum Aufwinden der Zugseile dient, kann durch Einschaltung einer Kupplung ebenfalls zum Verfahren des fahrbaren Turms, dessen Fahrschienen eine Spurweite von 9 *m* aufweisen, benutzt werden.

**III. internationaler Wohnungshygiene-Kongress** in Dresden vom 2. bis 7. Oktober d. J. (siehe Seite 123 dieses Bandes). Den Hauptgegenstand der Verhandlungen werden nach dem „Zentralblatt der Bauverwaltung" bilden: Die Bebauungsart des Geländes (Städtebau, ländliche Besiedelungsformen, Gartenstädte u. s. w.); die Bauausführung (Bauplanung, Raumabmessung, Baustoffe, Grundmauern, Keller, Küchen, Aborte, Zwischendecken, Treppen, Aufzüge, Dächer) und die innere Ausgestaltung (Belichtung, Heizung, Lüftung und Ausstattung). Eine Gruppe behandelt das Wohngebäude, und zwar das städtische und das ländliche. Einer besondern Gruppe sind die Wohnungsformen zugewiesen, und zwar Schulgebäude, Gefängnisse, Gasthäuser, Krankenhäuser, Badeanstalten, Kirchen, Theater u. s. w. Die Verhandlungen sollen in Deutsch, Englisch und Französisch geführt werden.

**Der Verband schweizer. Drahtseilbahn-Gesellschaften** hat am 27. und 28. v. M. in Biel eine Delegierten-Versammlung abgehalten unter Vorsitz von E. Zschokke, Betriebsdirektor von Lausanne-Ouchy. Der Verband zählt gegenwärtig 39 Sektionen. Neu aufgenommen wurden die Seilbahnen *Sierre-Vermala* und jene auf den *Tessenberg* am Bielersee gegenüber der Peterinsel. Ausser den laufenden Verbandsgeschäften kamen die Fragen der Mutualversicherung und der Gründung einer Hilfs- und Invalidenkasse zur Behandlung, sowie die einheitlichen Vorschriften für Lieferung von Schmieröl, dessen versuchsweise Anwendung an Stelle des Fettes vom Eisenbahn-Departement empfohlen wurde. Zur Uebernahme der nächstjährigen Versammlung meldete sich die Gesellschaft *Cassarate-Monte-Bré* in Lugano.

**Elektrischer Automobilbetrieb mit Oberleitung.** Der Grosse Rat des Kantons Freiburg hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, an die auf 450 000 Fr. veranschlagten Kosten einer „geleiselosen Strassenbahn" von *Freiburg nach Favernach* einen Staatsbeitrag von 50 % zu leisten. Die Linie soll nach dem System *Mercedes-Stoll* eingerichtet werden. (Beschrieben Bd. LVI, S. 261). Die 24-plätzigen Personenwagen erhalten je zwei Motoren zu 20 *PS*.

**Gesellschaft der Ingenieure der S. B. B.** Ihre diesjährige, die II. Generalversammlung hält die Gesellschaft Sonntag den 25. Juni in Luzern ab; am Samstag Nachmittag geht ihr die ordentliche Delegiertenversammlung voraus. Ein Mittagsbankett im Kursaal am Sonntag mit anschliessender Seefahrt wird den geselligen Teil der Zusammenkunft bilden, zu der unsere Kollegen auch ihre Damen eingeladen haben.

**Röm.-kath. Kirche an der Kannenfeldstrasse in Basel.** Die ordentliche Generalversammlung der röm.-kath. Gemeinde in Basel beschloss am 28. Mai die Kirche nach dem beim Wettbewerb

mit dem I. Preis ausgezeichneten Entwurf des Architekten *Gustav Doppler* in Basel (dargestellt S. 272 bis 274 d. B.) auszuführen.

**Oberforstinspektor Dr. J. Coaz** hat am 31. Mai d. J. seinen *90. Geburtstag* gefeiert und zwar bei gewohnter Arbeit auf seinem Bureau in Bern! Wir beglückwünschen den liebenswürdigen alten Herrn und Kollegen zu dieser seltenen Feier. Möge sich noch manches Jahr der langen Reihe der in unermüdlicher Tätigkeit dahingegangenen anschliessen.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

**Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Central-Comités vom 30. Mai 1911.**

*Die Protokolle* der Sitzungen vom 13. April und 11. Mai 1911 werden genehmigt.

*Einer Anregung zufolge wird beschlossen, in Zukunft die Protokolle der Sitzungen des Central-Comités auszugsweise in den Vereinsorganen zu veröffentlichen, soweit die Natur der behandelten Geschäfte dies zulässt.*

*Kommission für das Bürgerhaus.* Die vom Sekretär verfasste Eingabe an das Eidgen. Departement des Innern zu Handen des Bundesrates zur Erlangung einer Bundessubvention für die Fortführung des Werkes „Das Bürgerhaus in der Schweiz" wird verlesen und genehmigt. Es soll eine Audienz bei dem Departementsvorsteher, Herrn Bundesrat Schobinger, nachgesucht werden und werden als Delegierte bezeichnet: Oberst G. Naville als Präsident des Vereins; Oberst Paul Ulrich, Präsident der Kommission, sowie Architekt Fritz Stehlin, Präsident des Arbeitsausschusses der Kommission.

*Stellenvermittlung.* Nach Anhörung von Berichten über das schon in den letzten zwei Sitzungen behandelte Traktandum der Einführung der Stellenvermittlung im Verein wird beschlossen, der Delegiertenversammlung vom 26. August in St. Gallen zu beantragen, diese Institution einzuführen und das hiefür aufgestellte Reglement zu genehmigen. Vorher soll mit der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker eine Einigung betreffend event. gemeinsames Vorgehen angestrebt werden.

*Delegiertenversammlung und Generalversammlung St. Gallen.* Mit dem von der Sektion St. Gallen aufgestellten Programm der Durchführung des Festes erklärt man sich grundsätzlich einverstanden. Dasselbe ist festgesetzt auf die Tage vom 26., 27. und 28. August. Die Traktanden für die beiden Versammlungen werden vorläufig festgesetzt. Von einer besondern Rücksichtnahme für die Teilnahme von Damen wird diesmal abgesehen.

*Dienstvertrag.* Es wird von einer Eingabe des Schweizerischen Technikerverbandes betr. den „Dienstvertrag" für Angestellte mit monatlicher Kündigung Kenntnis genommen und beschlossen, eine Delegation zu Verhandlungen mit dem Vorstand des genannten Verbandes abzuordnen.

*Legat Geiser.* Auf eine Anregung aus der Mitte des Central-Comités wird beschlossen, die Frage zu prüfen, ob als nächste Preisaufgabe der Ueberbauungsplan von Solothurn zu wählen sei.

*Zürich,* den 30. Mai 1911.

Der Sekretär: Ing. *A. Härry.*

**Verzeichnis der vom Schweizer. Ingenieur- und Architekten-verein herausgegebenen Druckschriften.**

| | |
|---|---|
| Bestehende Statuten vom 25. August 1901 | gratis |
| Neue Statuten nach dem Beschluss der Delegiertenversammlung vom 11. Dezember 1910 | gratis |
| Mitgliederverzeichnis, abgeschlossen auf 1. Januar 1911 | Fr. 2,— (Für Mitglieder gratis) |
| Grundsätze für das Verfahren bei architekt. Wettbewerben | Fr. —,15 (Für Mitglieder gratis) |
| *) Norm für die Honorierung architektonischer Arbeiten | Fr. —,15 |
| *) Norm zur Berechnung des Honorars für Ingenieurarbeiten | Fr. —,15 |
| *) Vergünstigungsverträge mit Versicherungsgesellschaften | gratis |
| *) Vertrag zwischen Bauherr und Architekt (Form. A) | Verkaufspreise nach Reglement vom 26. Sept. 1910 gratis zu beziehen. |
| *) Dienstvertrag für Angestellte mit monatlicher Kündigung (Form. B) | |
| Leitsätze betr. das Submissionsverfahren bei Hoch- und Tiefbauarbeiten (Form. C) | |
| Werkvertrag (Form. D) | |
| Allg. Bedingungen für die Ausführung von Hochbauarbeiten (Form. E) | |
| Vorschriften über Bauten in armiertem Beton, aufgestellt von der Schweizer. Kommission des armierten Beton nebst Erläuterungen (Juni 1909) | Fr. 1,— (Für neu eintretende Mitglieder gratis) |

Ferner werden abgegeben: Stempel für den Aufdruck „Urheberrecht vorbehalten". Nur an Mitglieder. Fr. 1,—

Anmerkung: Die mit *) bezeichneten Drucksachen werden nur an Vereinsmitglieder abgegeben.

Zu beziehen durch das Sekretariat des S. I.- & A.-V., Seidengasse Nr. 9, Zürich I.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender
*der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.*

**Stellenvermittlung.**

*On cherche* un jeune *dessinateur* de la branche mécanique, pour une grande maison en France. Occasion de se perfectionner dans la langue française. (1698)

*On cherche* pour Alger un jeune *architecte* sérieux, sachant mettre un projet au net, et pouvant en surveiller l'exécution sur le chantier. (1699)

*Gesucht* ein *Maschineningenieur* für technische Korrespondenz in grosser schweiz. Maschinenfabrik (Gas- und Dieselmotoren). Beherrschung der deutschen und französischen Sprache in Wort und Schrift unerlässlich. (1700)

Auskunft erteilt: *Das Bureau der G. e. P.* Rämistrasse 28, Zürich I.

## Submissions-Anzeiger.

| Termin | Auskunftstelle | Ort | Gegenstand |
|---|---|---|---|
| 13. Juni | Kantonsbaumeister | Chur | Sämtliche Arbeiten für die Erweiterung der Erziehungsanstalt für schwachsinnige Kinder in Malans. |
| 13. „ | Kantonsbaumeister | Chur | Verschiedene Lieferungen und Arbeiten an kantonalen Gebäuden in Chur. |
| 13. „ | Bauführer des Kantonsschulbaues | Frauenfeld | Schlosserarbeiten und Lieferung von Wandtafeln, Schulbänken und Zeichnungstischen für den Kantonsschulneubau. |
| 14. „ | Joh. Kunz | Studen (Bern) | Erd-, Maurer- und Kunststeinarbeiten für das neue Schulhaus in Studen. |
| 14. „ | Stadtbaumeister | Zürich | Erstellung von Klär- und Abortanlagen im Schulhaus an der Kilchbergstrasse. |
| 15. „ | Joh. Meier, Architekt | Wetzikon (Zürich) | Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten für das Pumpstationsgebäude des neuen Wasserwerkes beim Schiesstand in Uster. |
| 15. „ | Hochbaubureau der Rhätischen Bahn | Chur | Erd-, Maurer-, Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten für ein Zwölffamilienhaus in Samaden. |
| 15. „ | Strasseninspektorat | Liestal (Baselland) | Erstellung einer Dole an der Basel- und Neuwilerstrasse in Allschwil. |
| 16. „ | Rheinbauleitung, Mariabergstrasse 5 | Rorschach (St. Gallen) | Erstellung von drei eisernen Brücken von je 250 *m* Gesamtlänge und 7 *m* Breite über den Diepoldsauer Durchstich. |
| 16. „ | Obering. der S. B. B., Kr. I | Lausanne | Einrichtung von Dienstlokalen im ehem. Lagerhaus des Bahnhofes Morges. |
| 17. „ | Kant. Hochbauamt | Zürich, Sempersteig 3 | Maurer- und Malerarbeiten für die alte Turnhalle und neuer Asphaltboden und Korklinoleumbelag in der neuen Turnhalle der Kantonsschule Zürich. |
| 17. „ | A. Hardegger, Architekt | St. Gallen | Gipser-, Dachdecker-, Spengler-, Schreiner- und Schlosserarbeiten zum Kirchenbau Schlatt. |
| 18. „ | Ingenieur der Brünigbahn | Luzern | Erweiterung der Durchfahrtsbrücke bei Hergiswil von 2,4 *m* auf 4 *m*. |
| 22. „ | Obering. d. S. B. B., Kr. IV | St. Gallen | Erd- und Chaussierungsarbeiten für die Erweiterung der Station Uzwil. |
| 30. „ | Obering. d. S. B. B., Kr. IV | St. Gallen | Unterbauarbeiten für die Verlegung der Station Gossau. |