

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 21

PDF erstellt am: **27.09.2024**

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.

Die elektrische Zahnradbahn auf den Gornergrat.

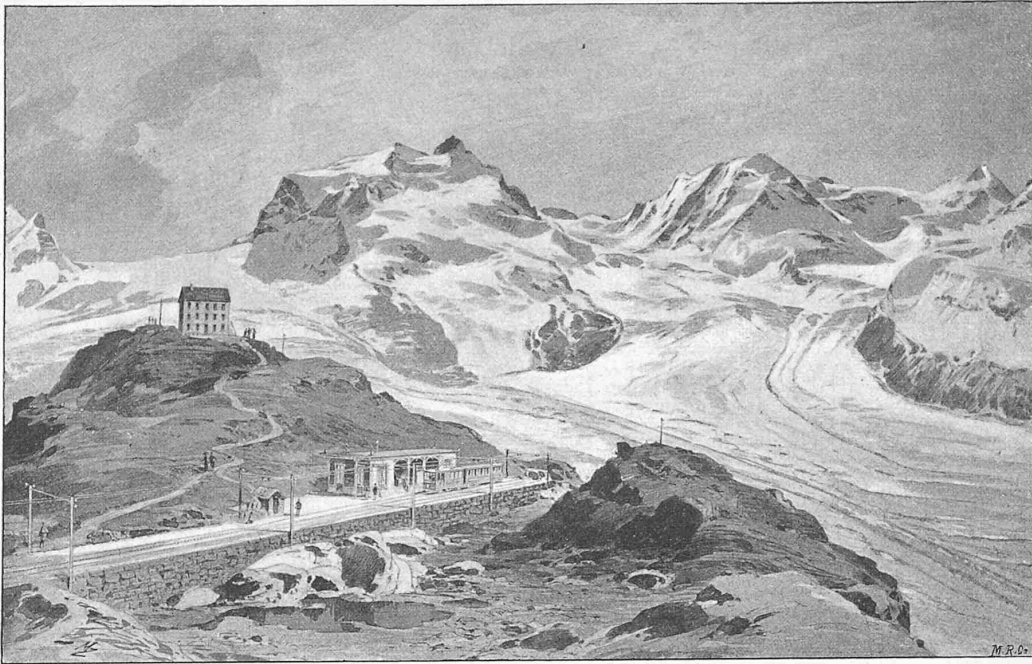


Fig. 38. Station Gornergrat.

- | | | | |
|------|----------------|-------|---------------------------|
| I. | Preis Fr. 1000 | Nr. 4 | Motto «Bürgerheim». |
| II. | » | » 700 | » 22 » «Caritas.» |
| III. | » | » 400 | » 2 » «Ruhe.» |
| III. | » | » 400 | » 27 » Zwei blaue Kreise. |

Als Verfasser dieser Projekte ergaben sich bei Oeffnung der angegebenen Couverts:

- | | |
|---------------------|---------------------------------------|
| Motto «Bürgerheim» | <i>Emil Friolet</i> in Zürich, |
| » «Caritas» | <i>Meili-Wapf</i> in Luzern. |
| » «Ruhe» | <i>A. Eisenring</i> in Basel. |
| « Zwei blaue Kreise | <i>G. und J. Ketterborn</i> in Basel. |

Die unterzeichneten Experten übergeben Ihnen hiemit den Bericht mit der Bemerkung, dass das an erster Stelle prämierte Projekt ohne grosse Abänderung sich vorzüglich für die Ausführung eignen würde. Dasselbe wird nicht bloss als Grundlage für einen schönen und zweckmässigen Bau dienen, sondern zugleich auch mit den relativ geringsten Kosten auszuführen sein.

Hochachtungsvoll

Die Experten:

H. Reese. J. Pfeiffer.
W. v. Waldkirch-Neher.

Miscellanea.

Die Eröffnung des neuen Haupt-Personen-Bahnhofes in Dresden-Altstadt. Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Dresden-Altstadt ist am 16. April d. J. eröffnet worden. Mit dem Bau des Bahnhofes, der als Kopfstation für die Hof-Dresden-Görlitzer und als Durchgangsbahnhof für die Leipzig-Bodenbacher Hauptlinie gedacht ist, wurde, wie wir der «Dresdener Eisenbahn-Ztg.» entnehmen, im Jahre 1892 begonnen. Bereits im Jahre 1895, am 18. Juni, konnte die jetzige Südhalle interimistisch für den Personenverkehr in Betrieb genommen und der alte böhmische Bahnhof abgebrochen werden.

Der neue prächtige Bahnhof, dessen Bau nur unter den grössten Schwierigkeiten und unter Aufrechterhaltung des vollen Betriebes der einmündenden frequenten Staatsbahnen ausgeführt wurde, vereinigt ein Hoch- und Tiefbahnsystem derart, dass die Tiefeisen für die Chemnitzer und Görlitzer Linien zwischen den zwei Hochbahnen, eine südliche von Leipzig nach Bodenbach und die andere nördlich von Bodenbach nach Leipzig eingebettet sind. Da die Tiefeisen den Kopfbahnhof bilden, schliesst sich an den Kopfquerbahnsteig das zwischen den Hochbahnen mit der Osthauptfront nach der Pragerstrasse gerichtete Bahnhofshauptgebäude an.

Das Hauptgebäude hat fünf Eingänge. Die grosse Haupt-(Kuppel-)Halle enthält 12 Fahrkartenschalter, gegenüberliegend die Gepäckannahmeschalter; an den rechts und links abzweigenden Hallenteilen unter den Hochbahnen liegen weitere vier Fahrkartenschalter und zwei Gepäckschalter. Die Gepäckausgaben befinden sich in längs der Wiener- und Bismarckstrasse angeordneten Korridoren. Von der Haupthalle führt eine grosse Verbindungshalle nach dem grossen Querbahnsteig; zu beiden Seiten liegen hier die grossen Wartesäle, südlich 1. und 2. Klasse, nördlich 3. Klasse. Bedürfnisanstalten, Toiletten, Bäder, Portier- und Friseurräume, Handgepäck- und Packetfahrtschalter, Aufenthalts-, Damen-, Krankenzimmer, Polizei-, Steuer- und Bahndienststräume, Depeschannahmen etc. sind in denkbar vollständigster Weise angeordnet. Für sonstige Zwecke sind ferner vorhanden 32 elektrische Aufzüge, davon sind zwei für den königlichen Hof bestimmt, 11 dienen dem Gepäckverkehr, 7 dem Postverkehr und 12 zur Fahrkartenschrank-Beförderung. Für die Reisenden der beiden Hochbahnhallen, Süd- und Nordhalle, sind im ersten Stockwerk ebenfalls Restaurationsräume vorgesehen. Hier befinden sich ferner zwei geräumige, schön ausgestattete Speisesäle mit Ausgängen auf eine Quergalerie in der grossen Mittelhalle. Zu den Hochbahngeleisen führen in der Süd- und Nordhalle je sechs Treppenaufgänge, welche dem stärksten Personenandrang genügen werden. Die bereits jetzt im Betriebe befindliche Osthallenanlage erhält ebenfalls vier Treppenaufgänge, drei davon sollen zumeist nur dem Sonntagsverkehr der sächsischen Schweiz dienen. Vom 1. Mai, mit Einführung des Sommerfahrtenplans, laufen täglich rund 300 Personenzüge im neuen Bahnhofs ein und aus; davon kommen allein 150 auf die Verbindungsbahn nach Neustadt. Hierunter befinden sich 41 Schnellzüge aller Richtungen.

Mit der Betriebsübergabe des neuen Haupt-Personen-Bahnhofes ist die Umgestaltung der Dresdener Bahnhofsanlagen links der Elbe im wesentlichen zum Abschluss gelangt. Die Kosten der Anlage des Haupt-Personen-Bahnhofes einschliesslich des Dienstgebäudes der Generaldirektion haben rd. 20,5 Millionen Fr. betragen.

Stossverschweissung bei Strassenbahnschienen. In der letzten Sitzung des «Vereins deutscher Maschinen-Ingenieure» erörterte Herr Regierungsbaumeister *Fraenkel* das Falk'sche Verfahren, nach welchem die Schienenstösse in den Strassenbahngeleisen durch Umgiessen mit Gusseisen verschweisst werden, sodass thatsächlich ein ununterbrochenes Gestänge ohne Stosslücken entsteht. Dieses Verfahren wird seit einigen Monaten in Berlin versuchsweise angewendet und ist hier bereits auf 3 km Strassenbahngeleise ausgedehnt worden. Wie die vorgezeigten Proben erkennen liessen, tritt eine so innige Verbindung zwischen den Schienen und dem umgossenen Gusseisen ein, namentlich in den unteren zwei Dritteln des Profils, dass das Schienengestänge praktisch einer einzigen, in der ganzen Länge

durchlaufenden Schiene vergleichbar ist. Dieselbe kann demnach etwaige Längenänderungen infolge der Temperatur-Einwirkung nicht mehr durch Verengung oder Erweiterung der Spielräume am Stoss ausgleichen.

Schiene in die Pflasterung in mässigen Grenzen bleibt. Vor dem Umgliessen der Stösse werden die Schienenenden in eine genau zu einander passende Lage gebracht; bei alten Gestängen wird der Spalt zwischen

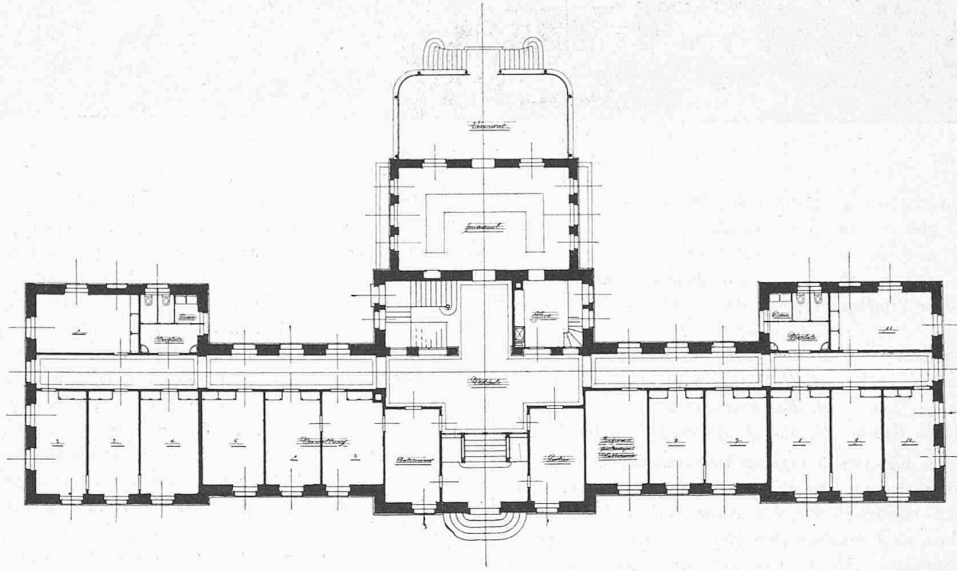
Wettbewerb für ein Bürgerasyl der Stadt Schaffhausen.

III. Preis. Entwurf von A. Eisenring, Arch. in Basel. — Kennwort «Ruhe».

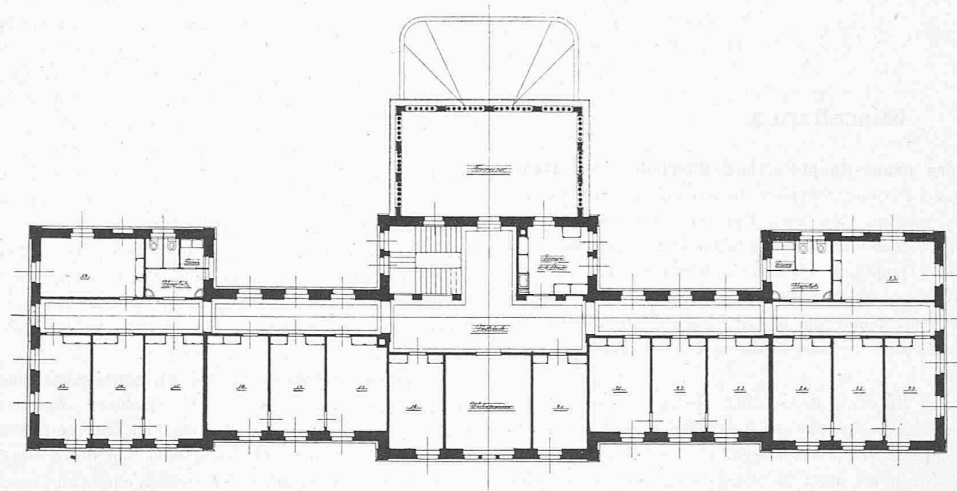


Ost-(Haupt)-Fassade.

1 : 400.



Grundriss vom Erdgeschoss.



Grundriss vom I. Stock.

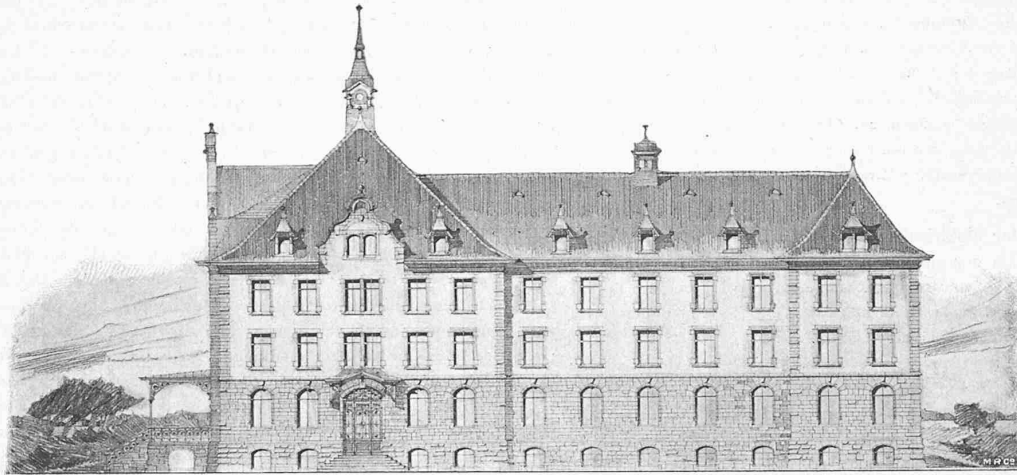
1 : 400.

Nach den mehrjährigen Erfahrungen bedarf es übrigens eines solchen Ausgleichs, also der Spielräume am Stoss, bei den Strassenbahngeleisen nicht, weil die Temperatur-Änderungen infolge der Einbettung der

denselben durch eine passende Blecheinlage geschlossen, bei neuen werden die Schienenenden scharf an einander gestossen. Die äussere Begrenzung für den «Gusseisenklumpen» bildet eine zweiteilige eiserne Form; das

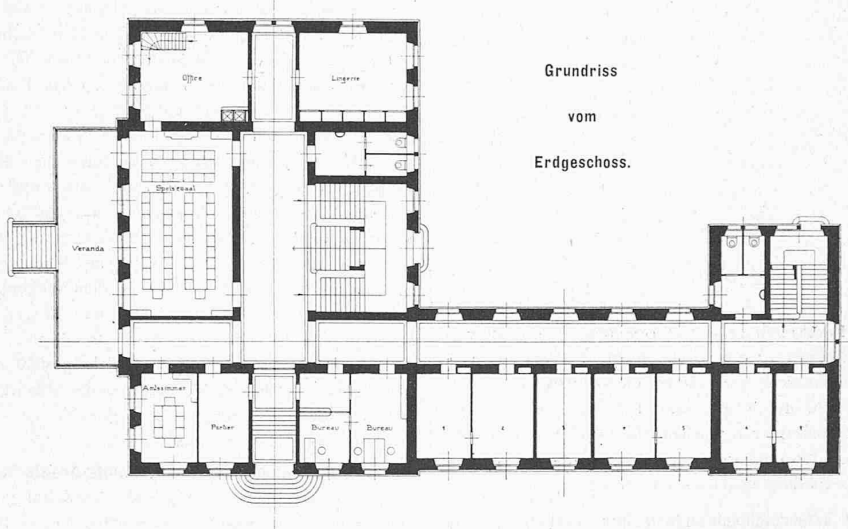
Wettbewerb für ein Bürgerasyl der Stadt Schaffhausen.

III. Preis. Entwurf von G. & J. Kellerborn, Arch. in Basel. Kennzeichen: Zwei blaue Kreise.

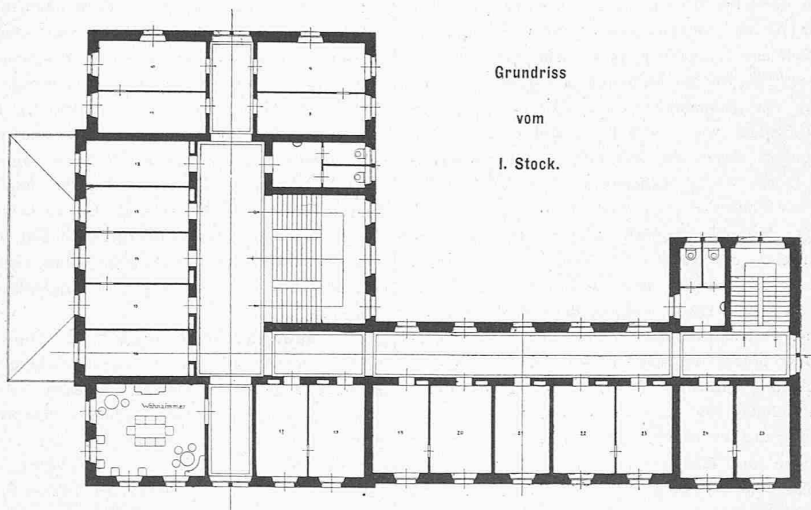


Ost-(Haupt)-Fassade.

1 : 400.



Grundriss
vom
Erdgeschoss.



Grundriss
vom
I. Stock.

Grundrisse = 1 : 400.

flüssige Gusseisen wird einem auf einen Strassenwagen gestellten Kupolofen entnommen, in welchem das Gusseisen ganz in derselben Weise niedergeschmolzen wird, wie in einer Eisengiesserei. Der Wagen trägt auch einen Dampfkessel und das nötige Gebläse; letzteres wird von einer de Laval'schen Dampfturbine angetrieben. Man erspart bei dieser neuen Stossverbindung die störenden Unterhaltungsarbeiten und erhofft eine sehr viel längere Dauer der Geleise; den Fahrgästen bietet sie die Annehmlichkeit einer stosslosen Fahrt und eine Verminderung des Geräusches. — Ob der Falk'sche Stoss sich in dem vom Vortragenden angedeuteten Sinne bewähren wird, bleibt abzuwarten. Die Möglichkeit scheint nicht ausgeschlossen zu sein, dass der nordische Winter sich störend erweisen wird, indem niedrige Temperaturen wahrscheinlich in der Gussverbindung Sprünge hervorrufen dürften.

Statistik der elektrischen Bahnen in Europa. Am 1. Januar 1898 bestanden in Europa 204 elektrisch betriebene Bahn- bzw. Trambahnlinien in einer Gesamtlänge von 2259,4 km, gegen 150 Linien mit 1459,03 km nach dem Stande vom 1. Januar 1897. Die Kraftstationen sämtlicher europäischer Linien entwickelten eine Leistung von 68106 kw (gegen 47596 am 1. Jan. 1897 und 25095 am 1. Jan. 1896), zum Betriebe von 4514 Motorwagen. Einen Ueberblick über den Stand des elektrischen Bahnwesens vom 1. Januar 1898 in den einzelnen Ländern Europas geben folgende Daten:

Länder.	Gesamtlänge in km	Gesamtleistung der Kraftstationen in kw	Gesamtzahl der Motorwagen
Deutschland	1138,2	25 868	2493
Frankreich	396,8	15 158	664
Grossbritannien	157,2	6 843	252
Schweiz	146,2	3 828	237
Italien	132,7	6 570	311
Oesterreich-Ungarn	106,5	3 404	243
Belgien	69,0	2 415	107
Spanien	61,0	930	50
Russland	30,7	1 270	65
Schweden u. Norwegen	24,0	875	43
Serbien	10,0	200	11
Bosnien	5,6	75	6
Rumänien	5,5	140	15
Holland	3,2	320	14
Portugal	2,8	110	3
	2259,4	68 106	4514

Deutschland hat 65, Frankreich 44, Grossbritannien 24, die Schweiz 23, Italien 11, Oesterreich-Ungarn 13 elektrische Bahnen. Was das verwendete System anbetrifft, so herrscht noch immer die oberirdische Stromzuführung vor. Sie ist vertreten durch insgesamt 172 Anlagen, während nur 8 mit unterirdischer Stromzuführung, ebensoviel Linien mit Mittelschiene, 13 ausschliesslich mit Accumulatoren, und 3 nach dem gemischten System (Oberleitung und Accumulatoren) betrieben werden.

Die Entwicklung des österreichisch-ungarischen Verkehrswesens in den vergangenen 50 Jahren stellt die Kaiser-Jubiläums-Ausgabe der Freytag'schen Verkehrskarte in übersichtlicher Weise dar. Im Jahre 1848 hatte das Eisenbahnnetz in Oesterreich eine Länge von 1267 km, in Ungarn eine solche von 247, am Anfang dieses Jahres dagegen in Oesterreich-Ungarn mit Bosnien eine Länge von 35000 km. Das Anlagekapital erhob sich in dieser Zeit von 90 Millionen auf 4100 Millionen Gulden bei einer Steigerung der Einnahmen von 7 Millionen Gulden auf 465 Millionen, der Ueberschuss von 2½ auf 90 Millionen Gulden. Veranlasst wurde dieses Ergebnis durch die Zunahme des Personenverkehrs, welcher in diesen 50 Jahren von 3 Millionen auf 172 Millionen beförderter Passagiere, und des Güterverkehrs, der in dieser Zeit von 1½ Millionen Tonnen auf 146 Millionen Tonnen anstieg. Das Betriebsmaterial erfuhr infolgedessen eine entsprechend bedeutende Vermehrung, indem sich in 50 Jahren die Zahl der Lokomotiven von 1530 auf 6700, die der Personenwagen von 2910 auf 14800 und die der Güterwagen von 33920 auf 158000 vermehrte. — Natürlich hat der Post- und Telegraphenverkehr in den abgelaufenen 50 Jahren des «Zeitalters des Verkehrs» eine gleich fortschreitende Entwicklung aufzuweisen, was daraus zu entnehmen ist, dass sich die Zahl der Postämter von 3740 auf 10300, die der Telegraphenstationen von 1080 auf 7220 erhöht hat, der Briefverkehr aber eine Steigerung erfuhr, für welche die Hauptangaben folgende sind: beförderte Briefe im Jahre 1848 20,8 Millionen, 1860 72 Millionen, 1870 204,7 Millionen, 1880 306 Millionen, 1890 483,8 Millionen und 1897 580 Millionen Stück.

Gründung eines Entwurf- und Detailliergeschäftes für antike und moderne Architektur. Eine gelungene Satire auf einen gewissen Teil des modernen architektonischen Schaffens bietet die vom Centralbl. der Bauverwaltung mitgeteilte Ankündigung des Programmes einer amerikanischen Gesellschaft, deren neugegründetes Unternehmen im redaktionellen Teile der New-Yorker Vierteljahrsschrift «The Architectural Record» empfohlen wird. Der Zweck der Gesellschaft, so heisst es in dieser Ankündigung, ist, dem Architekten das Entwerfen abzunehmen, wodurch ihm 20—50% seiner Bureaustkosten erspart werden. Der Architekt schickt nichts als eine kleine Freihandskizze vom Grund- und Aufriss ein, worauf die Gesellschaft sämtliche zum Bauen notwendigen Zeichnungen anfertigt. Bei «rein klassischen» Beispielen genügt sogar schon eine blosse Grundrisskizze und eine Bemerkung über die zu wählende Architektur, wie «Ordnung vom Parthenon, vom Erechtheion, vom Tempel des Jupiter Stator» u. s. w. Die Gesellschaft beruft sich auf ihre Bibliothek und Photographien-Sammlung, die in Amerika durchaus einzig dastehe. Bei Renaissance-Bauten erleichtert die Gesellschaft dem Architekten die Bestimmung dadurch, dass sie ihm Musterblätter der Architektur dieses Stiles zuschickt, auf die hin er seine Auswahl treffen kann. Es erübrigt dann nur noch, zur Grundrisskizze die Nummer der Musterblätter der gewählten Architektur zu bemerken. Wer aber nach moderner Pariser Schule bauen will, auch der findet bei der Gesellschaft die beste Bedienung, denn sie erhält allmonatlich von ihrem Vertreter in Paris die neuesten Photographien dortiger Bauausführungen und zieht jedes Jahr mehrere tüchtige Schüler der «Ecole des Beaux-Arts» in ihre Dienste.

Die Ueberführung der Strassenbahnen Brooklyns über die grosse New-Yorker Hängebrücke ist jetzt vollendet. Die über die Brücke führende Kabelbahn wird dadurch erheblich entlastet, da die neue Anlage etwa 15000 Personen in der Stunde zu befördern vermag. Eine Besonderheit der Gleisanlage ist es, dass die Schienen, welche in der hölzernen Fahrbahn für das Strassenfahrwerk verlegt sind, rechteckigen Querschnitt haben mit je einer Rinne in der oberen und in einer Seitenfläche; die obere ist für den Spurranz, die seitliche für das Rückleitungskabel. Besondere Rückleitungskabel waren notwendig, um zu verhindern, dass der Strom seinen Weg durch die die Brücke tragenden Kabel nimmt, und diese durch Elektrolyse an den Verankerungsstellen beschädigt. Die oberirdische Leitung ist aussergewöhnlich stark konstruiert. Zur Umkehr der Wagen auf der New-Yorker Seite dienen vier Schleifen, sodass die Fahrzeuge in richtiger Reihenfolge wieder abgelassen werden können. Von einem Centralstellwerk aus erfolgt die elektrische Bethätigung der Einfahrtsweichen, gleichzeitig durch optische Signale dem Wagenführer angehend, in welche Schleife er einzufahren hat. Hat der Wagen die Weiche passiert, so schliesst ein Kontakt den Nebenstromkreis, durch welchen dann die Signale automatisch wieder auf «Halt!» gestellt werden. Optische Signale in Verbindung mit Glockenzeichen geben die Abfahrt bekannt. Die Wagen folgen sich in Zwischenräumen von 15 Sekunden bei einer Geschwindigkeit von etwa 11 km in der Stunde.

Ueberbauung des Obmannamts-Areals in Zürich. Behufs Errichtung eines Neubaues für die kantonale Verwaltung und das Obergericht hat der Regierungsrat das durch Erwerb des alten Theaterplatzes und der Liegenschaft Wild-Nägeli zu arrondierende Obmannamts-Areal in Aussicht genommen. Entsprechend der Bedeutung und Tragweite dieses Projektes ist die Ausschreibung einer Ideenkonkurrenz unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten beabsichtigt mit einer Preissumme von 10000 Fr., deren Bewilligung beim Kantonsrat beantragt wurde. Den Studien über die Beschaffung neuer und genügender Räumlichkeiten für die kantonale Verwaltung lag der Gedanke zu Grunde, sämtliche Direktionen in einem Neubau unterzubringen und in diesen gleichzeitig den Sitzungssaal für Regierungs- und Kantonsrat zu verlegen; ferner sollen angegliedert werden die notwendigen Räume für die Staatsanwaltschaft und das kantonale Gerichtswesen, mit Zellen für diejenigen Verhafteten, die der schwergerichtlichen Beurteilung unterliegen. Damit sind die Grundzüge des Bauprogramms gegeben. Für die Konkurrenz will der Regierungsrat ein aus sieben Mitgliedern bestehendes Preisgericht bestellen.

Abwässerkanäle in Chicago. Von der Stadt Chicago wird gegenwärtig die Anlage grosser Kanäle vorbereitet, um die bisher dem Michigan-See zugeführten Abwässer in einen Nebenfluss des Chicago-Flusses abzuleiten, welcher in den neuerdings erbauten grossen Entwässerungskanal nach dem Mississippi einmündet. Die Herstellungskosten dieser Kanäle sind auf mehr als 25 Millionen Fr. veranschlagt. Zunächst sollen Sammelkanäle von kleinerem Querschnitt in zwei Strassen gebaut werden, zur Abführung von etwa 40% der durch die Wasserleitung gelieferten Wassermengen; die in Strasse 39 und Lawrence Avenue projektierten Kanäle

hingegen werden nach «Engineering Record» zu den bedeutendsten derartigen Bauwerken des Landes zählen.

Modelle für die Bauten der Pariser Weltausstellung. Der Generalkommissär der nächsten Pariser Weltausstellung, Picard, hat bald nach Genehmigung der Pläne für die Ausstellungsbauten, von einigen derselben wie den Palästen auf den Champs-Élysées Gipsmodelle im Masstab von 1:100 anfertigen lassen, damit an Hand derselben die Wirkung der dekorativen Einzelheiten und der Beleuchtungsverhältnisse endgültig studiert werden könne. Auch von dem dekorativen Teil der Brücke Alexander III. wurde ein solches Modell hergestellt. Die Modelle sollen auf der Ausstellung selbst figurieren und später der Sammlung des Museums Carnavalet für die Geschichte der Stadt Paris einverleibt werden.

Elektrische Strassenbahn in Peking. Die erste elektrische Tram-bahn in China soll die Reichshauptstadt Peking jetzt erhalten. Die geplante Linie, mit deren Bau nach deutschen Zeitungsberichten die Firma Siemens & Halske beauftragt worden ist, bezweckt die Herstellung einer Verbindung von Peking mit einem seiner Vororte, Ma-chia-pu, wo die von der Hafenstadt Tientsin in das Innere des Landes neu hingeführte Eisenbahn endet.

Innere Ausschmückung eidg. Bauten. Die eidg. Kunstkommission hat die neuen Entwürfe Hodlers für die Wandgemälde im Waffensaal des Landesmuseums genehmigt. — Für die im Vestibül des neuen Bundeshauses aufzustellende Gruppe des Rättschwurs soll ein Wettbewerb unter den schweizerischen Künstlern ausgeschrieben werden.

Der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein in Wien wird Ende November d. J. die Feier seines 50-jährigen Bestandes in festlicher Weise begehen. Bei diesem Anlass ist die Begründung einer Stiftung für bedürftige Fachgenossen und deren Hinterbliebene, sowie die Herausgabe einer Jubiläums-Festschrift des Vereins in Aussicht genommen.

Die VI. Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker wird in der Zeit vom 8.—11. Juni d. J. in Frankfurt a. M. stattfinden.

Konkurrenzen.

Neubauten für die Universität von Kalifornien in Berkeley bei San Francisco. (Bd. XXXI. S. 36.) Zu der im Programm dieses internationalen Wettbewerbs enthaltenen Bestimmung, dass die Zimmer der Studierenden zu zweien oder dreien mit einander verbunden sein sollen, sendet uns Herr Maybeck in Paris folgende erläuternde Angaben: Die Anlage der Wohnungen für die Studierenden ist hotelartig durchzuführen; diese Wohnungen sollen aber weder den Charakter von Kasernen haben, noch kleine Pavillons sein, sondern in Gruppen von zwei und drei Zimmern vereinigt, in den einzelnen Stockwerken angeordnet werden. Jedes Zimmer soll Raum für ein, zwei oder drei Betten bieten. Ferner sind in den verschiedenen Stockwerken Bäder, Toiletten u. s. w., von den Studentenzimmern aus bequem erreichbar, vorzusehen.

Preisausschreiben.

Die Erfindung einer Vorrichtung zur Verhinderung einer willkürlichen Ueberlastung der Sicherheitsventile bei Schiffsdampfkesseln. (Bd. XXX. S. 177.) Ein Preis wurde nicht erteilt. Dagegen hat das Preisgericht den Verfasser des Entwurfes «Dampfschloss», Herrn Civilingenieur C. Schlüter in Witten a. Rhur, für eine Vorrichtung bei Hebelventilen mit einer Anerkennung von 500 M. bedacht.

Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten:

Ergebnisse der Untersuchung der Hochwasserverhältnisse im deutschen Rheingebiet. Bearbeitet von dem wissenschaftlichen Hilfsarbeiter des Centralbureaus für Meteorologie und Hydrographie im Grossherzogtum Baden, M. v. Tein, kgl. bayer. Bauamtsassessor. V. Heft. Auftreten und Verlauf des Hochwassers vom März 1896. Mit zwei Tafeln. Berlin 1898. Verlag von Ernst & Sohn. Preis 12 M.

Die Technikerfrage eine Titelfrage. Eine Flugschrift von Carl Hagemann, erster Vorsitzender im Ausschuss der Studierenden der kgl. techn. Hochschule zu Hannover. 1897. Verlag der Druckerei der Akademischen Mitteilungen» Carl Fr. Augustin in Hannover.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Bauingenieur für drei Monate zur Ausarbeitung eines Brückenprojektes in Oesterreich. (1139)

Gesucht ein jüngerer Bauingenieur, womöglich mit etwas Praxis auf das Bureau einer städtischen Wasserversorgung. (1140)

Gesucht ein junger Ingenieur mit Erfahrung im Projektieren von städt. Leitungsnetzen für elektrische Centralanlagen. (1141)

Gesucht ein erfahrener Maschineningenieur und Konstrukteur, vertraut mit dem Bau von Corlissmaschinen. (1142)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

XXIX. Adressverzeichnis.

Die Mitglieder werden ersucht, für den Text des Adressverzeichnisses

Adressänderungen

und Zusätze beförderlich einsenden zu wollen.

Der Sekretär: H. Paur.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
23. Mai	Direktion der eidg. Bauten	Bern Bundeshaus, Westbau, Zimmer Nr. 105	Schreinerarbeiten, erster Teil (Fenster und Glashüren) und das Verglasen der Dachlichter für das schweiz. Archiv- und Landesbibliothekgebäude in Bern.
23. »	Städtisches Bauamt	Agram (Dalmatien)	Asphaltierung der Trottoire im Stadtrayon Agram. Fläche der Trottoire 38 200 m ² .
24. »	Gemeinderatskanzlei	Hettlingen (Zürich)	Bau einer neuen Brücke über den Dorfbach und Neuauführung einer Stützmauer aus Cementbeton von etwa 100 m ³ in Hettlingen.
24. »	Eidg. Baubureau	Thun	Erd-, Maurer-, Kanalisations-, Zimmer-, Spengler- und Schieferbedachungs-Arbeiten für das neue Glühhaus der Munitionsfabrik in Thun.
24. »	Kanzlei der Baudirektion	Zug Regierungsgebäude	Sämtliche Arbeiten für die Trottoir-Anlage Cham-Dorf bis Waldhaus. Lieferung von 820 m Trottoir-Randsteinen 30/25, franko Station Cham.
25. »	Bureau der Spar- und Leihkassa	Sissach (Baselland)	Erd-, Maurer-, Cement- und Zimmerarbeiten für das Anstaltsgebäude der Spar- und Leihkassa in Sissach.
25. »	Joh. Lämmli, Gemeinderat	In der Leimgrube (St. Gallen)	Kirchturmreparatur in Niederglatt. (Eindeckung des Turmhelmes mit Schiefer und Zinkblech, Erstellung eines Blitzableiters und Vergoldung von Kreuz und Knopf.)
25. »	Huter, Architekt	Uznach (St. Gallen)	Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten für ein Wohnhaus in Uznach.
26. »	Martin, Architekt	Kreuzlingen (Thurgau)	Maurer-, Zimmermanns-, Flaschner- und Schlosserarbeiten zu einem neuen Kohlenschuppen der Irrenanstalt Münsterlingen.
28. »	Städt. Baubureau	Schaffhausen	Malerarbeiten an den Geländern und Portalen des Friedhofes auf dem Emmersberg in Schaffhausen.
30. »	C. Walcher-Gaudy, Architekt	Rapperswyl (St. Gallen)	Schlosserarbeiten (Kunstschlosserei), Gipsarbeiten, Wasserleitung, Abtritteinrichtung, harter Bodenbelag für den Neubau der Schweiz. Volksbank in Uster.
31. »	Kant. Strassen-Inspektion	Schaffhausen	Neubau der 3,6 km langen Strassenstrecke Schleithem-Beggingen, bestehend aus: Erdarbeiten in sechs Losen zu 13 985 Fr., Maurerarbeiten zu 14 183 Fr., Cementröhrendohlen zu 1389 Fr.
31. »	Städt. Baubureau	Schaffhausen	Herstellung eines eisernen Geländers längs dem Klusbache im Bahnthal (zwischen Nordost- und Bad. Bahn).
4. Juni	Gemeindeverwaltung	Binningen (Baselland)	Gips-, Spengler-, Schreiner- und Malerarbeiten für die neue Turnhalle in Binningen.