Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 31/32 (1898)

Heft: 4

Artikel: Das neue Justizgebäude in München: Architekt Prof. Fr. von Thiersch in München

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-20727

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: 15.07.2025

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

nuierlich mit den Obergurten der übrigen Gerüstbrücken verbunden. Nachdem dieser erste Abschnitt der Bogenmontage erreicht war, wurde zunächst durch eine feste Verbindung mit dem 30 *m* -Felde die anstossende 15 *m* lange Gerüstbrücke und dann auch das darunter befindliche Bogenstück montiert. Darauf kam in gleicher Weise das nächste Feld an die Reihe u. s. w.

Die Hauptarbeiten der Bogenmontage fielen in die Wintermonate. Das Bauwerk war mit den in belastetem Zustande je rund 42 *t* wiegenden Drehkrahnen an den Spitzen der Vorkragungen den stärksten Windangriffen ausgesetzt. Während der Bogenschlussarbeiten in der dritten Märzwoche d. J. tobten fast Tag für Tag Stürme, begleitet von starken Gewittern, Ingenieure und Werkleute harrten dabei an den gefährdetsten Punkten bei der Arbeit aus, und wohl keinem der Beteiligten ist auch nur der leiseste Zweifel an der genügenden Sicherheit des Bauwerkes gekommen. Die Konstrukteure und ausführenden Ingenieure waren sich vollständig über das auftretende Kräftespiel klar, und die Werkleute hatten ein unbedingtes Vertrauen zum Werk und seinen Leitern.

Die Montage-Arbeiten an den Gerüstpfeilern wurden im Frühjahr 1895, der Bogenvorbau im Juli 1896 begonnen. In den ersten Tagen des Monats Juli 1897 war die Brücke mit den Geleisanschlüssen zum Betriebe fertig. Am 3. Juli mittags 12 Uhr ging der erste Zug mit bekränzter Lokomotive unter begeisterten Zurufen der versammelten Bauleute über das Bauwerk. Unmittelbar im Anschluss daran fand während vier Tagen eine eingehende Probebelastung unter Zuhülfenahme von Dehnungs- und Einbiegungsmessern und anderen einschlägigen Instrumenten statt. Die verwendeten zwei Probezüge bestanden je aus drei schwersten Güterzuglokomotiven und 40 beladenen Wagen. Die drei Lokomotiven folgten unmittelbar aufeinander und hatten die ungünstigsten Stellungen. Die Wagen waren teils vor, teils hinter den Lokomotiven angehängt. Aus den Ergebnissen der Probebelastung sei nur erwähnt, dass irgend eine Bewegung der Bogenwiderlager nicht festzustellen war, und dass der Bogen bei Belastung beider Geleise mit den erwähnten zwei Zügen in seinem Scheitel die maximale Einbiegung von 15,4 *mm* zeigte.

Die feierliche Eröffnung und Verkehrsübergabe der Linie Solingen-Remscheid nnd damit der Brücke erfolgte am 15. Juli v. J. Das Bauwerk wurde hierbei „Kaiser Wilhelms-Brücke" getauft.

Das neue Justizgebäude in München.

Architekt Prof. *Fr. von Thiersch* in München.

(Mit einer Tafel.)

I.

Auf dem Areal des ehemaligen „Herzoggartens" am Karlsplatz in München, an der Stelle des Ende 1890 abgebrochenen Kadettenkorpsgebäudes, erhebt sich der nach den Plänen *Fr. von Thierschs* erbaute, am 10. Mai 1897 eröffnete, neue Justizpalast der bayerischen Hauptstadt. Anlässlich der Einweihungsfeier hatte der Erbauer in einer reich illustrierten Denkschrift über die Entstehung, Anlage und Einrichtung dieses Monumentalbaues berichtet. Bei der hervorragenden Bedeutung, welche dem Gebäude sowohl nach seiner Zweckbestimmung als auch hinsichtlich der künstlerischen Lösung der hier zu bewältigenden, grossen baulichen Aufgabe zukommt, wird es unsern Lesern erwünscht sein, wenn wir aus der erwähnten Veröffentlichung Thierschs das Wesentliche der Baugeschichte und Baubeschreibung, letztere durch bildliche Darstellungen veranschaulicht, wiedergeben.*)

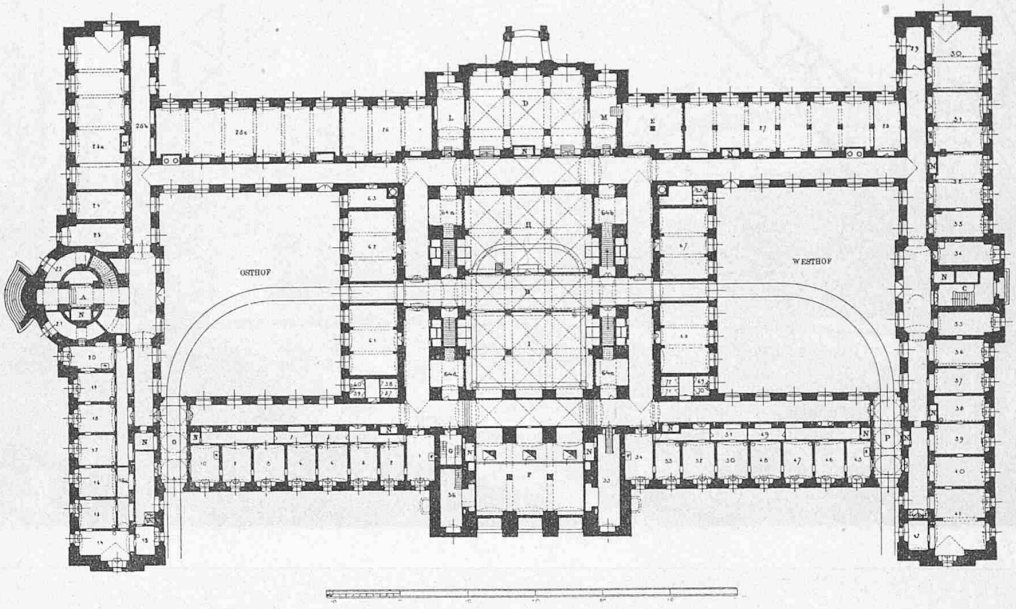
Das Grundstück des sog. „Herzoggartens", das nach Uebersiedlung der Militärbildungs-Anstalten auf das Marsfeld für den Justiz-Neubau zur Verfügung gestellt wurde, liegt unweit des Bahnhofes und des Karlsthores, östlich durch den Karlsplatz, südlich durch die Prielmayerstrasse und nördlich durch die am botanischen Garten entlang laufende Elisenstrasse begrenzt. Zwischen dem Centralbahnhof und dem Mittelpunkte der alten Stadt gelegen, war mit dieser Baustelle der denkbar günstigste Standort für das so wichtige öffentliche Gebäude gefunden. Ohne von dem Geräusch eines allzugrossen Verkehrs bedroht zu sein, ist die Lage des Gebäudes für das Publikum insofern eine bequeme, als der Schwerpunkt der ganzen Stadt sich immer mehr nach Nordwesten hin verschiebt und sich in der Nähe des Justizpalastes die wichtigste Trambahnkreuzung befindet. Den ersten mit Rücksicht auf diesen Platz bearbeiteten Entwurf für einen Justiz-Neubau hatte die oberste Baubehörde geliefert; in der architektonischen Ausstattung

Das neue Justiz-Gebäude in München.

Architekt: Prof. *Fr. von Thiersch.*

Legende:

A. Osttreppenhaus.
B. Durchfahrt.
C. Westtreppenhaus.
D. Maschinenraum.
E. Akkumul. Raum.
F. Centr.-Luft-Vorw.-Kammer.
G. Gefangenen-Treppe.
H. Kesselhaus.
I. Kohlenraum.
L. Werkstätte.
M. Lagerraum.
N. Heizkammern.
O. Einfahrt.
P. Ausfahrt.
1—10. Wohnungen für Boten.
11—12. W. C.
13—16. Wohnung f. d. Centralheizer.
17—20. Wohnung f. d. Hausinspektor.
21 u. 22. Keller.
23. Verfügbar.
24. Wasch- u. Baderaum.
25 a—c. Verfügbar.
26. Repon. Registr. Amtsgericht.
27. Verfügbar.
28 Keller.



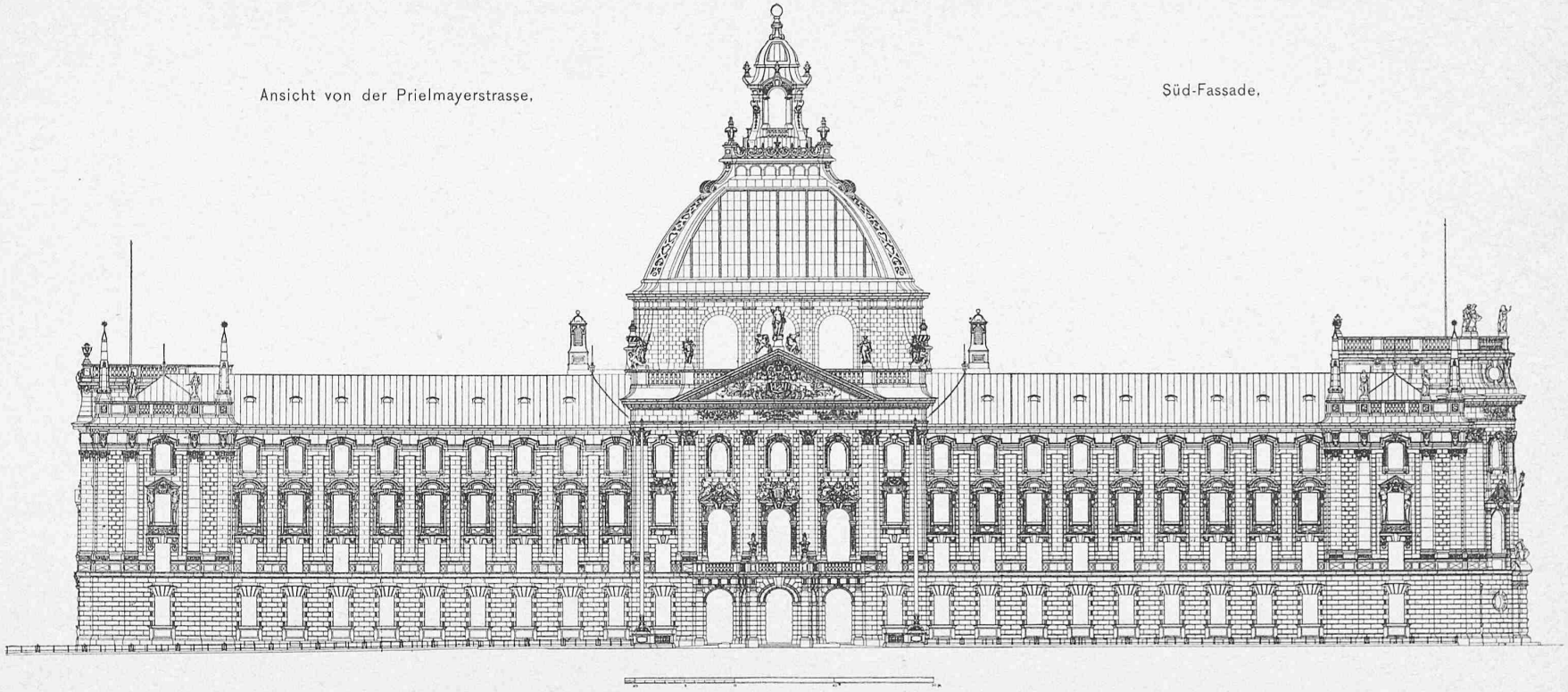
Legende:

29. Geräte.
30. Repon. Registr. Staatsanw. Münch. I.
31. Versteiger.-Lokal.
32. Verwahrungs-Lokal.
33. Versteig.-Beamter.
34. Gemeinsame Waschküche.
35—38. Wohnung des Hausverwalters.
39 - 42. Autogr. Presse.
43—44. W. C.
45 - 54. Wohn. f. Boten.
55—56. Keller.
57—58. Holzlege.
59—60. W. C.
61. Rep. Registr. Oberlandesgericht.
62. Garderobe f. Rechtsanwälte.
63. Dienstzimmer für den Heizer.
64 a—d. Verfügbar.
65—66. W. C.
67—68. Rep. Registr. -Landsgericht München I u. II.
69—70. W. C.
71—72. Holzlege.

Untergeschoss. — Masstab 1 : 1000.

Das Grundstück des sog. „Herzoggartens", das nach Uebersiedlung der Militärbildungs-Anstalten auf das Marsfeld für den Justiz-Neubau zur Verfügung gestellt wurde, liegt unweit des Bahnhofes und des Karlsthores, östlich durch den Karlsplatz, südlich durch die Prielmayerstrasse und nördlich durch die am botanischen Garten entlang laufende Elisenstrasse begrenzt. Zwischen dem Centralbahnhof und dem Mittelpunkte der alten Stadt gelegen, war mit dieser Baustelle der denkbar günstigste Standort für das so wichtige öffentliche Gebäude gefunden. Ohne von dem Geräusch eines allzugrossen Verkehrs bedroht zu sein, ist die Lage des Gebäudes für das Publikum insofern eine bequeme, als der Schwerpunkt der ganzen Stadt sich immer mehr nach Nordwesten hin verschiebt und sich in der Nähe des Justizpalastes die wichtigste Trambahnkreuzung befindet. Den ersten mit Rücksicht auf diesen Platz bearbeiteten Entwurf für einen Justiz-Neubau hatte die oberste Baubehörde geliefert; in der architektonischen Ausstattung

*) Das neue Justizgebäude in München. Denkschrift zur Feier der Eröffnung, herausgegeben von Friedrich Thiersch. — München. Verlag von L. Werner, 26 S. Text und mit 13 Abbild. und 20 Tafeln in Folio. In Mappe Preis 18 M. Dieser Veröffentlichung sind auch grösstenteils die beigegebenen Abbildungen mit Genehmigung des Verfassers und Verlages entnommen worden. Die Red.



Masstab 1 : 600.

Das neue Justizgebäude in München.

Architekt: Prof. *Fr. von Thiersch* in München.

Seite / page

28(3)

leer / vide / blank

schlicht gehalten, folgten die Bauteile genau den unregelmässig verlaufenden Grenzen des Bauplatzes, was jegliche monumentale Gruppierung ausschloss; die Ausführungs-Kosten des Projektes waren auf 3 100 000 M. veranschlagt und vom bayerischen Landtag bewilligt worden.

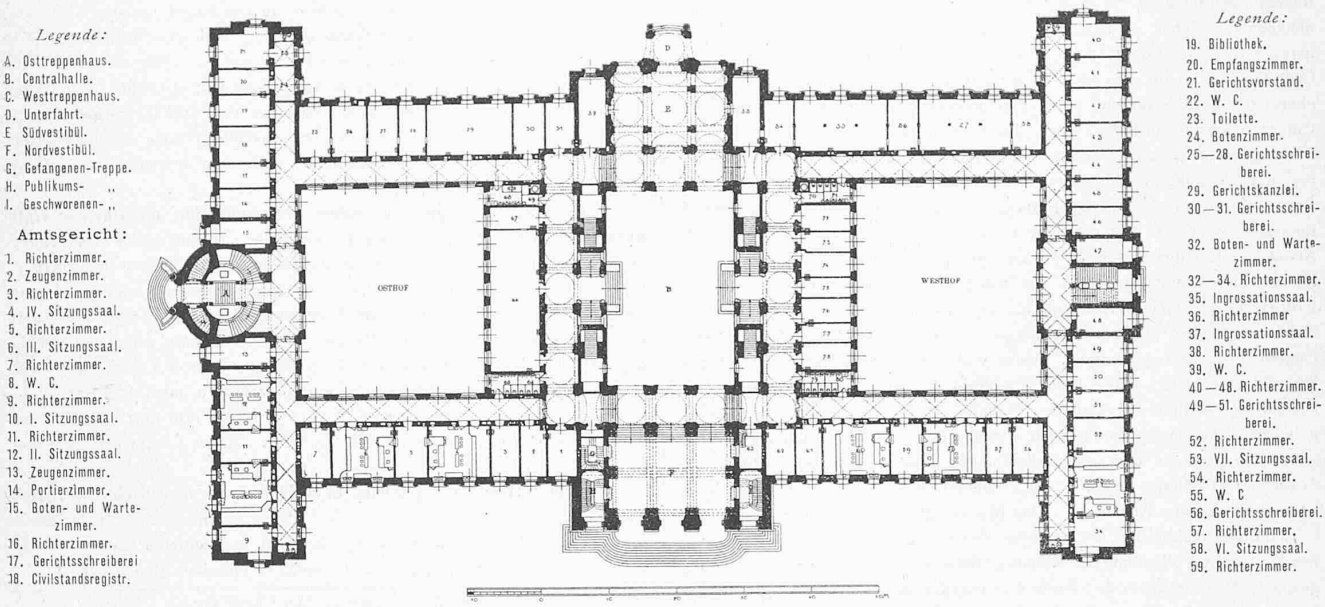
Im Februar 1887 erfolgte die Uebertragung der Planbearbeitung an Prof. *Friedrich Thiersch*, und im Juni desselben Jahres die Feststellung des massgebenden Bauprogrammes, demzufolge das neue Justizgebäude folgende Räumlichkeiten aufnehmen sollte: die Diensträume des Justizministeriums, des Oberlandesgerichtes, der Oberstaatsanwaltschaft bei diesem Gerichtshofe, die Landgerichte München I und II nebst den zugehörigen Staatsanwaltschaften, das Schwurgericht zum Landgericht München I und das Amtsgericht München I; ferner die Dienstwohnungen des Justizministers, sowie der Heizer und Maschinisten. Nach Westen sollte das Justizgebäude durch eine senkrecht zur Elisenstrasse anzulegende neue Querstrasse von 18 *m* Breite von dem benachbarten Häuserviertel getrennt werden, um eine allseitig freie Lage des Baues zu ermöglichen. Das Bauprogramm verlangte, dass das Justizgebäude als „würdiger Monumentalbau", nicht aber als Luxusbau in Erscheinung trete. Die Bausumme war auf den von der Kammer bewilligten Betrag festgesetzt. — Im Februar 1888 kam das Vorprojekt zur Vorlage, das bei 8550 m^2 überbauter Fläche und einem Bauinhalte von 239 379 m^3 einen Kostenaufwand von 5 984 482 M. für die Ausführung ergebend, wegen der zu hohen Kosten und namentlich wegen Ueberschreitung der Baufläche abgelehnt wurde. Im Grundplan zeigte dieser Vorentwurf bereits das Schema der späteren Ausführung. Die Gruppierung geschah durch zwei Längs- und vier Querbauten, in deren Mitte unter einer hochaufsteigenden Kuppel eine Centralhalle mit den Haupttreppen angeordnet war bei Verteilung sämtlicher Räume auf vier Geschosse. Um den übernommenen Verpflichtungen gerecht zu werden und alle massgebenden Kreise, besonders was den Kostenpunkt betraf, zu befriedigen, mussten nach diesem Vorentwurfe noch vier weitere Vorentwürfe mit je einem annähernden Kostenvoranschlag angefertigt werden, bevor die Bearbeitung des eigentlichen Bauentwurfes in die Hand genommen werden konnte.

Die Versuche, durch Beschränkung auf drei Geschosse und durch doppelte Bebauung der Längskorridore u. dgl. die Baukosten herabzudrücken, ergaben so ungünstige Beleuchtungsverhältnisse, dass bei der Ausarbeitung des vierten Vorentwurfes wieder das Schema des ersten Vorentwurfes herangezogen wurde, unter Verzicht auf den Kuppel-Aufbau über der Centralhalle und die Dienstwohnung des Justizministers.

Da der erste Bauentwurf mit eingehendem Kostenvoranschlag jedoch eine Bausumme von rund $9\frac{1}{4}$ Mill. M. aufwies, erhielt er nicht die Genehmigung des Justizministeriums; immerhin hatte sich inzwischen die Ueberzeugung Eingang verschafft, dass ein Betrag von weniger als fünf Millionen M. nicht einzuhalten sei. Innerhalb zwei Monaten war nun unter Beibehaltung der ganzen als richtig erkannten Disposition des Grundrisses ein neues Projekt zu schaffen, das um beinahe die Hälfte billiger werden sollte. Um die bedeutende Minderung von fast vier Millionen zu erzielen, war es nötig, eine durchgreifende und einschneidende Verringerung der Längen und Höhen einerseits und der Güte der Materialien und der Ausstattung anderseits vorzunehmen. So entstand der letzte Entwurf mit einem Voranschlag von 5 456 220 M., wonach bei 7431 m^2 überbauter Fläche und einem Gebäudeinhalt von 183 711 m^3 der Einheitspreis für den m^3 29,7 M. betrug. Infolge verschiedener Konstruktions- und Preisaufbesserungen durch die den Entwurf begutachtende oberste Baubehörde und der Entschliessung des Justizministeriums, auch der inneren Ausstattung noch etwas zuzuwenden, steigerte sich der Anschlag auf 5,6 Millionen M., eine Summe, die schliesslich im Landtag auf 5 990 000 M. erhöht wurde, nachdem man eingesehen hatte, dass allzuweitgehende Ersparnisse am unrechten Platze gemacht seien. Dementsprechend wurde die Ausführung sämtlicher Fassaden in Haustein, die Herstellung massiver Decken und die Anlage elektrischer Beleuchtung beschlossen.

Das Endergebnis der zweijährigen Entwurfsarbeiten traf ziemlich genau mit den im ersten Vorentwurf gemachten Vorschlägen zusammen; denn nicht nur war man fast genau auf die damals angenommene Gliederung und Raumverteilung zurückgekommen, sondern auch die schätzungsweise erhaltene Baukostensumme stimmte mit der nach so langen

Das neue Justizgebäude in München.
Architekt: Prof. *Fr. von Thiersch.*



Erdgeschoss. — Masstab 1 : 1000.

Kgl. Amtsgericht München I. — Abteilung A für Civilsachen.

Legende: 60. V. Sitzungssaal, 61. Zeugenzimmer, 62. Richterzimmer, 63. Portierzimmer, 64—65. W. C., 69. Geräte, 70—71. W. C., 72. Hypotheken- und Grundbuchamt, 73. Wartezimmer, 74. Registratur, 75—76. Richterzimmer, 77. Gerichtsschreiberei, 78. Pensions- und Unterstützungsverein, 79—80. W. C.

mühseligen und zeitraubenden Verhandlungen endlich erreichten überein. Durch Vertrag vom 19. Mai 1890 wurde Thiersch mit der Ausführung des Baues betraut, dessen Bauzeit man einschliesslich der Vorarbeiten auf sieben Jahre festsetzte. Im April 1891 konnte mit dem Rohbau begonnen werden. (Fortsetzung folgt.)

Miscellanea.

Die neuen Pläne für den Panama-Kanal. Im Oktober des Jahres 1894 ist es den Liquidatoren der Panama-Gesellschaft nach mehrjährigen Bemühungen bekanntlich gelungen, eine neue Gesellschaft, die «Compagnie nouvelle du Canal de Panama» zu gründen. Wie das 65 Millionen Fr. betragende Kapital der Compagnie erkennen lässt, handelte es sich bei dieser Gründung nicht um eine Gesellschaft zur Vollendung des Kanals, sondern eher um eine Vereinigung zu Studienzwecken, um die materielle Lage des Unternehmens festzustellen, sowie die Kosten zu ermitteln, welche dessen Beendigung erfordert. Gemäss dem Gutachten der schon 1889 unmittelbar vor der Liquidation der alten Gesellschaft zur Prüfung des technischen Programmes derselben eingesetzten, internationalen Kommission hervorragender Ingenieure hat die neue Gesellschaft die Lesseps'sche Idee eines Niveaukanals fallen lassen und sich principiell für die Herstellung eines Schleusenkanals entschieden.*) Um nun eine verlässliche Grundlage für die Kosten, sowie die Ueberzeugung zu gewinnen, ob die Durchquerung des Culebra-Gebirges möglich sei, hat sie in jenem Teile des Isthmus eine Cunette in Angriff genommen, welche eine ernste Probe für den künftigen Kanal bildet. Der aus diesem Einschnitt bewirkte Aushub überschreitet bereits eine Million m^3 und die Verhältnisse, unter welchen die Arbeit geleistet wurde, lassen voraussehen, dass die Schwierigkeiten der Ausführung wesentlich geringer sind, als bisher angenommen wurde. Die Bedeutung dieser der «Pacifique» entlang vorgenommenen Arbeiten der Erdaushebung ist übrigens aus der Anzahl der dabei beschäftigten 3100 Arbeiter ersichtlich. — Von der technischen Kommission der neuen Panamakanal-Gesellschaft werden für die Vollendung des Kanals gegenwärtig zwei Projekte in Erwägung gezogen, über welche in der, Ende vergangenen Jahres zu Paris abgehaltenen Versammlung der Compagnie näheres berichtet wurde. Der eine Plan geht dahin, die obere Strecke des Kanals ziemlich hoch zu legen und den Durchstich durch den Höhenzug nur mit geringer Tiefe vorzunehmen, da, wie schon gesagt, der Plan eines Niveaukanals ohnehin endgiltig aufgegeben ist. In diesem Falle würden auf jeder Seite fünf Schleusen von 9 *m* Gefällshöhe notwendig sein. Das obere Thal des Chagres soll durch Errichtung eines Dammes einen See bilden, der das nötige Wasser für die Speisung der Schleusen zu liefern und als Reservoir während der trockenen Jahreszeit zu dienen hätte. Ein zweiter Damm im unteren Chagresthal wäre bestimmt, auf der atlantischen Seite einen zweiten grösseren See zu erzeugen. Die so geschaffenen Seen würden einen doppelten Vorteil bieten: einerseits könnten sie als eine infolge der grossen Länge sehr günstige Schiffahrtsstrasse dienen, anderseits infolge ihres grossen Umfangs die Regulierung der Hochwasserfluten des Chagres bewirken. Bei dem zweiten Projekt ist ein niedrigeres Kanalniveau vorgesehen, so dass nur drei Schleusen auf jeder Seite mit 10 *m* Gefällshöhe notwendig sein würden; dabei soll durch einen Damm bei Bohio das mittlere Chagresthal in einen einzigen grossen See verwandelt werden. Die Vermessung des unteren Thales hat eine sehr tiefe Lage des Rio Gigante, eines Nebenflusses des Chagres ergeben, was einen natürlichen Abfluss für den See ermöglicht. Man glaubt, dass die Vollendung der Arbeiten für 750 Millionen Fr. innerhalb 10 Jahren zu erzielen sei. Wie diese beträchtlichen Mittel zu beschaffen sind, das ist eine bisher noch ungelöste Frage. Anscheinend erwartet die Gesellschaft die Unterstützung der Vereinigten Staaten, deren Kongress demnächst eine Kommission zur Untersuchung der gegenwärtigen Sachlage nach Panama entsenden wird.

Die Herstellung einer Strassenbahnlinie von 4 *km* Länge innerhalb eines Zeitraums von 22 Stunden ist als interessantes Beispiel eines wohl unübertroffenen Geschwindigkeitsrecords im Strassenbahnbau zu verzeichnen. Nach «Electrical Engineer» hat diese fast unglaubliche Leistung neuerdings die «New York and Philadelphia Traction Comp.» in Bound Brook N. Y. zu stande gebracht. Anlass zu einem derartig forcierten Bau gab der Umstand, dass in genannter Stadt noch eine Konkurrenzgesellschaft bestand, welche gleichfalls das Recht auf den Bau und Betrieb der Linie zu besitzen behauptete. Um den zu erwartenden Einspruch dieser Gesellschaft bei den Behörden gegen die Inangriffnahme der Arbeiten und deren Fortführung zu umgehen, entschloss sich die «New York and Philadelphia Traction Comp.», die Bahn zu einer Zeit vollständig fertigzustellen, wo ein rechtskräftiger Erlass zur Einstellung der Arbeiten nicht zu erwirken war, nämlich zwischen Samstag Mitternacht und Sonntag Mitternacht. Mit Hilfe von 550 insgeheim aus Baltimore und Philadelphia herangeschafften Arbeitern gelang es auch thatsächlich, die Strecke im oben angegebenen Zeitraum betriebsfertig herzustellen; um 11 Uhr Sonntag abends konnte der erste Wagen über die neuerbaute Linie laufen. Natürlich war die Kraftstation schon vorher vorhanden, der Zweck ihrer Errichtung jedoch verheimlicht worden.

*) Vgl. Schw. Bztg. Bd. VIII Nr. 6—9.

Kuriosum eines architektonischen Wettbewerbs. In der Ausschreibung einer öffentlichen Projektkonkurrenz lesen wir die Programmnotiz: «dem Preisgericht ist als Aktuar Herr Pfarrer X. beigegeben». Bei diesen Aktuariatsgeschäften handelt es sich doch in der Regel um die Abfassung des Berichtes über die eingelaufenen Arbeiten und die Bestellung dieses Berichterstatters ist sonst Sache des Preisgerichtes. Wir sind nun sehr gespannt auf diesen von Herrn X. selbstverfassten Jurybericht. Wir fragen uns, würde bei einer eventuellen Konkurrenz über eine Lithurgie für die reformierte Kirche umgekehrt auch ein Architekt zum Aktuar bestellt werden? Wir denken mit Recht, nein, nach dem bekannten Sprichwort «Jedem das Seine».

Ein Panorama der sibirischen Eisenbahn für die Pariser Weltausstellung 1900 wird von der Bauverwaltung dieser Bahn vorbereitet. Die Herstellung des in Aquarell auszuführenden Panoramas, welches sowohl die bereits vollendeten als im Bau begriffenen Strecken der Bahn darstellen soll (5290 *km*), ist dem Kunstmaler Dr. *Pjassezkij* übertragen worden. Ein Teil des Panoramas und zwar die bereits vollendete Strecke der westsibirischen Bahn von der Wolga bis zur Station Kainsk (2130 *km*) ist schon fertiggestellt. Diese 178 *m* in der Länge messende Partie des Bildes hat einen Kostenaufwand von 18 500 Rbl. erfordert; die Herstellungskosten des ganzen Panoramas von etwa 450 *m* Länge sind auf rund 60 000 Rbl. veranschlagt.

Villa Nabholz-von Grabow im Belvoir-Park in Zürich. Der Baubeschreibung dieses Landhauses in der letzten Nummer u. Z. ist ergänzend nachzutragen, dass die Fassadenbekleidung aus zugerichteten Kalksteinbossen besteht, geliefert von der Lägernsteinbruch-Gesellschaft Regensberg.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

V. Sitzung im Winterhalbjahr 1897/98.

Mittwoch den 5. Januar, abends 8 Uhr im Hôtel Central.

Vorsitzender: Herr Ingenieur H. Peter.

Anwesend 28 Mitglieder und Gäste.

Nach Begrüssung der anwesenden Gäste durch den Vorsitzenden wird das Protokoll der letzten Sitzung verlesen und genehmigt. Der Präsident teilt mit, dass der Vorstand des Bauwesens I dem Vereine das Gutachten zur Verfügung gestellt habe, welches Herr Ingenieur C. O. Gleim über die in Betracht kommenden Projekte für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn, bezw. deren Einführung in den Hauptbahnhof ausgearbeitet hat. Dasselbe wurde zunächst der Specialkommission überwiesen, und soll später, dem Wunsch des Bauvorstandes gemäss, im Gesamtverein zur Behandlung kommen.

Hierauf folgt der Vortrag des Herrn Prof. Rud. Escher über unsere «Wärmemotoren», der vom Vorsitzenden verdankt wird. Die Diskussion wird benutzt von den Herren Ingenieur Peter, Professor Stodola, Ingenieur Walther und Direktor Huber. Schluss der Sitzung 10½ Uhr.

Im Protokoll der III. Sitzung sind die Angaben über das Rechnungsergebnis, die auf Missverständnis beruhen, wie folgt zu korrigieren: Einnahmen 1092.65 Fr., Ausgaben 556.— Fr., Baufonds 4233.15 Fr., Inventar 2000.— Fr. *A. W.*

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittelung.

On *cherche* un *Ingénieur-mécanicien* pour la représentation industrielle concernant spécialement l'éclairage en vue de l'application de l'acétylène. (1122)

On *demande* pour la France un *Ingénieur-dessinateur* au courant de la construction des machines marines. (1123)

Gesucht ein *Ingenieur* auf ein Wasserbaubureau. (1124)

Gesucht ein *Ingenieur* für geodätische Arbeiten (Triangulation und Präcisionsnivellement). Derselbe muss sehr gesund und rüstig, guter Mathematiker und Schweizer sein. (1125)

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