

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 10

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Hundert Jahre Dampfschiffahrt in Europa. Eine Notiz von C. Matschoss in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ weist darauf hin, dass in den ersten Tagen des Augustmonats vom Jahre 1812 durch den Schotten *Henry Bell* die erste europäische Dampferverbindung — zwischen Glasgow und Greenock — ins Leben gerufen wurde, während die durch Robert Fulton begründete amerikanische Dampfschiffahrt fünf Jahre älter ist. Der erste europäische Dampfer, der „Comet“, war 12,2 m lang und 3,2 m breit; seine Schaufelräder wurden durch eine vierpferdige Dampfmaschine betrieben. Nachdem der „Comet“ in seinem ursprünglichen Kurs durch leistungsfähigere Dampfboote ersetzt wurde, fand er selbst für weitere Fahrten noch Verwendung. Im Dezember 1828 scheiterte dieses erste Dampfschiff. Dem Begründer Bell der europäischen Dampfschiffahrt ist 1838, acht Jahre nach seinem Tode in Helensburg am Ufer des Clyde ein Denkmal errichtet worden.

Ein Fortbildungskurs über Statik des Eisenbetonbaus, sowie über Fragen des Städtebaus wird für Baubeamte, Lehrer an technischen Schulen und Ingenieure industrieller Werke an der kgl. Technischen Hochschule in Aachen vom 7. bis 26. Oktober 1912 veranstaltet. Die Vorträge wurden übernommen von den Professoren *Domke*, *Dr. Gemünd*, *Dr.-Ing. Henrici*, *Hertwig*, *Dr. Kähler*, *Dr. techn. Mautner*, *Dr. Passow*, *Reg.-Baumstr. Petry*, *Reg.-Baumstr. Riepert* und Professor *Dr. M. Schmid*. Die Gebühr für den Kurs beträgt 100 Mark. Nähere Auskunft erteilen die Herren Professor *Domke* und Professor *Hertwig* an der kgl. Techn. Hochschule zu Aachen.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Am Samstag den 14. d. M., nachmittags 2 Uhr, findet die *Generalversammlung des „Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein“* statt, im Bürgerratsaal des Stadthauses zu Basel. Hieran schliesst sich eine Besichtigung der Rheinhafenanlagen und weiter eine Dampferfahrt nach Augst, eventuell durch die Rheinschleuse nach Rheinfelden. Anmeldungen sollen auf der den Mitgliedern zugestellten Einladungskarte bis spätestens am 13. d. M. erfolgen.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die Eidgen. Technische Hochschule hat dem diplomierten Chemiker Herrn *Eduard Albrecht* aus Pabianice (Russ. Polen) [Dissertation: Untersuchungen über Polyphenyläthane] die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften und dem diplomierten Fachlehrer in Naturwissenschaften Herrn *Emil Giger* aus Stein (St. Gallen) [Dissertation: *Linnaea borealis L.*, eine monographische Studie] die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften verliehen.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan Gerhalde Tablat. Unter sechs Bewerbern, jeweils einer Architektenfirma in Verbindung mit einem Ingenieur, eröffnete der Gemeinderat von Tablat, dem östlichen Vorort St. Gallens, einen Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan des rund 90 ha grossen Gerhalde- und Hompelgebietes am östlichen Hang des Rosenberges. Dem Programm entnehmen wir, als von allgemeinem Interesse aus bemerkenswert, dass, wie schon aus der Verbindung von Architekt und Ingenieur als Bewerber hervorgeht, Arbeiten gewünscht werden, die auf den genauen Kurvenplan-Unterlagen (1:2000 mit 2 m- und 1:1000 mit 1 m-Kurven) beruhend, die *rationelle Ausführbarkeit* erkennen lassen sollen. So werden verlangt ausser dem Uebersichtsplan 1:2000 und dem Bebauungsplan 1:1000 mit Baulinien, ein Uebersichtsplan der Längenprofile 1:1000 und 1:100, ferner Längen- und Querprofile (Bleistiftskizzen) mit eingeschriebenen Kubaturen. Beim Trassieren der Strassen ist auf möglichst *ökonomische Materialverteilung* zu achten, sodass dort, wo die Strassen mit Rücksicht auf gute Bebaubarkeit mehr in das Terrain hineingelegt werden, die möglichst ökonomische Verwendung überschüssigen Aushubs nachzuweisen sein wird. Zu dessen Deponie werden die im Programm verlangten, ungefähr gleichmässig zu verteilenden *Aussichtsplätze und Anlagen* in Verbindung mit vorhandenen tief eingeschnittenen Wasserläufen Gelegenheit geben. Auch der Aufschluss des Geländes durch die *Trambahn* ist sorgfältig zu studieren (Maximalsteigung 7%, Minimalradius 25 m). Der prächtige Hang mit seinen Gehölzstreifen eignet sich trefflich zur Anlage eines Wohnquartiers, sodass man auf das Ergebnis dieser Zusammenarbeit von Architekten und Ingenieuren gespannt sein darf. Bemerkenswert ist noch der Satz: „Perspektivische Ansichten und Skizzen werden nicht gewünscht und von der Beurteilung und Ausstellung ausgeschlossen.“ — Jeder der sechs Bewerber erhält für

seinen rechtzeitig (30. November 1912) und programmgemäss eingereichten Entwurf 800 Fr., überdies werden zur Verteilung von zwei bis drei Preisen 3500 Fr. unter allen Umständen ausgerichtet. Das Preisgericht besteht aus dem Bauvorstand von Tablat, *Dr. Alfred Ziegler* als Vorsitzendem, den Architekten Stadtbaumeister *Max Müller* in St. Gallen und *Hans Bernoulli* in Basel, und den Ingenieuren *L. Auf der Maur*, Gemeindeingenieur in Tablat, Stadtgenieur *W. Dick*, St. Gallen, und *Carl Jegher*, Zürich; ferner gehört Hr. *Dr. Diem* in St. Gallen dem Preisgericht an.

Korrespondenz.

Im Anschluss an die Entgegnung von Dir. R. Winkler auf den Artikel „Ueber Eisenbetonvorschriften“ (Seite 78 und 97) erhalten wir noch folgende Zuschrift des Herrn Ing. O. Bolliger:

An die Redaktion der „Schweizerischen Bauzeitung“
Zürich.

Sie veröffentlichten in Nr. 6 der „Schweizerischen Bauzeitung“ vom 10. ds. Mts. einen Artikel, betitelt „Ueber Eisenbeton-Vorschriften“ aus der Feder des Herrn Ingenieur Elskes, z. Zt. Direktor der Zementfabrik St. Sulpice. Herr Elskes ist den Lesern der Bauzeitung kein Unbekannter; wir kennen ihn namentlich aus Vorträgen als angenehmen Causeur. Was er aber diesmal in seinem Artikel seinen Fachgenossen vorgesetzt hat und vor allem die Kritik, die er an dem schweiz. Eisenbahndepartement und seinen Beamten unter diesem harmlosen Titel ausübt, kann höchstens den armierten Beton-Fanatikern Freude gemacht haben. Wollte man über die von ihm nur gestreiften Fragen diskutieren, so müsste man den Raum der Bauzeitung allzusehr in Anspruch nehmen. Wir wollen uns deshalb darauf beschränken an Herrn Elskes einige Fragen zu stellen, auch einige Bemerkungen daran zu knüpfen, soweit sie nicht durch die Entgegnung des Herrn Direktor Winkler bereits erledigt sind.

1) Warum haben Sie, Herr Elskes, in der Vergleichstabelle auf S. 81 der Bauzeitung es unterlassen zu betonen, dass sich die Werte der schweizerischen und der württembergischen Vorschriften gar nicht direkt mit einander vergleichen lassen? So, wie Sie diese Tabelle aufgestellt haben ist sie direkt irreführend, weil verschwiegen wird, dass die verschiedenen Werte auf verschiedener Rechnungsgrundlage beruhen.

2) Ist Ihnen nicht bekannt, dass in den neuesten österreichischen Beton- und Eisenbetonvorschriften unter anderem auch der Nachweis der Ihnen so unsympathischen Beton-Zugspannungen verlangt wird, oder gehören in Ihren Augen auch die österreichischen Ingenieure und Behörden, welche diese Vorschriften aufgestellt haben, zu den rückständigen Bürokraten?

3) Was veranlasst Sie solche übertriebene Differenzen in den zulässigen Betonspannungen der beiden Vorschriften herauszurechnen und dabei über die Differenzen in den zulässigen Eisenspannungen zu schweigen?

4) Wann und bei welchen Objekten hat das Eisenbahndepartement zu den Nutzlasten Stosszuschläge von 50% verlangt?

5) Ist Ihnen nicht bekannt, dass wir im eignen Lande eine ganze Anzahl der von Ihnen abgebildeten Objekte besitzen, und dass wir bis zur schweizerischen Landesausstellung 1914 die weitest gespannte und höchste Eisenbahnbrücke der Welt in Eisenbeton besitzen werden?

6) Wie würden Sie einer Bahn helfen, die mit Eisenbetonbrücken reicher gesegnet ist, als mit Betriebseinnahmen, wenn sich wenige Jahre nach ihrer Erstellung die Notwendigkeit herausstellt, dass der Achsdruck bzw. das Laufmeter-Gewicht der Betriebsmittel verdoppelt werden muss? Einstweilen ist es eben noch nicht erfunden wie man solche Bauwerke möglichst wirtschaftlich verstärken bzw. wieder entfernen kann.

7) Dass Betonzugrisse doch nicht so harmlose Erscheinungen sind, wie Sie es darstellen, kann man an der Rhonebrücke in Chippis konstatieren, einer Eisenbetonbrücke, die s. Z. als technische Leistung in allen Zeitschriften gefeiert worden ist.¹⁾ Dieselbe ist noch keine 10 Jahre alt und trotzdem Eisenbetonbrücken theoretisch keinen Unterhalt erfordern, verrät jene heute schon einen bedenklichen Grad von Altersschwäche. Man wäre Ihnen an zuständiger Stelle für geeignete Reparaturvorschläge an dieser Brücke jedenfalls sehr dankbar.

¹⁾ Beschrieben in Bd. II, S. 307 und 319.

Es ist überhaupt auffallend, wie ein Vertreter der Zementindustrie dazu kommt, sich zu beklagen, wenn eine Behörde solid bauen will; der Zementkonsum muss doch dadurch nur zunehmen. Entweder muss das Bedürfnis nach Kritik als Triebfeder vermutet werden oder dann der Umstand, dass überhaupt Vorschriften eingehalten werden müssen. Nicht die Vorschriften weichen so sehr von einander ab, sondern die Praxis. Wo werden heute die schweiz. „Kommissions-Vorschriften“ selbst bei Staatsbauten genau eingehalten? Wohl nirgends; überall trifft man Eisenspannungen von 1600 bis 2000 kg/cm^2 und Betonspannungen von 40 bis 50 kg/cm^2 und noch mehr, und dies selten für genau eingehaltene Nutzlasten und Mischungen. Wenn die Aufsichtsbehörde der Eisenbahnen dieses Vabanquespiel der heutigen Eisenbetonindustrie nicht mitmachen will, so darf sie sich dafür ruhig der Gefahr aussetzen, bei einigen sich geschädigt glaubenden Interessenten unbeliebt zu machen; sie hat doch wohl die Mehrheit des Volkes und auch der Technikerschaft auf ihrer Seite.

O. Bolliger, gew. Brückenkontrollingenieur.

Zürich, den 20. August 1912.

Die Antwort des Herrn Ing. *Elstes* auf die gestellten Fragen lautet folgendermassen:

„Raum und Zeit nötigen mich, mich sehr kurz zu fassen und die vielen, langen, zum Teil sophistischen Fragen des Herrn Ing. O. Bolliger wie folgt zusammen zu beantworten:

Ich habe absichtlich in meinem ersten Aufsatz alles vermieden, was Berechnungen, Formänderungszahlen und dgl. betrifft, weil man damit die Fragen nur zu gerne trübt und den nicht eingeweihten Leser verwirrt. Ich war mir übrigens der Unvollkommenheit jenes Aufsatzes bewusst und erwartete mit Sicherheit Entgegnungen, wie er sie seitens der HH. Dir. Winkler und Ing. O. Bolliger hervorgerufen hat. Sind aber wirklich die württembergischen Vorschriften ebenso streng, wie die schweizerischen vom Jahre 1906, wie es beide Herren behaupten, oder auch nur schärfer als ich sie aus dem eben angegebenen Grunde dargestellt habe, so beweist deren Erfolg um so klarer die bedauerliche Tatsache, dass die unsrigen mit bureaukratischem und engem Geiste ausgelegt wurden. „Nicht die Vorschriften weichen so sehr voneinander ab, sondern die Praxis“, sagt ja Herr Bolliger selbst!

In der Hauptsache führt Herr Direktor Winkler den Lesern der „Bauzeitung“ die bekannten Einwände allgemeiner Natur vor, die gegen den Eisenbeton vom ersten Tage an erhoben wurden; heute schon beweisen zahllose Bauten in der ganzen Welt, dass jene Befürchtungen nicht stichhaltig sind.

Hr. O. Bolliger bringt mehr Neuigkeiten vor, zeigt sich aber, namentlich in seinen beiden letzten Fragen und in seiner sinnreichen Bemerkung über den Zementkonsum so ganz wie er ist, unerbittlich pessimistisch; auch wer ihn und seine Leistungen nicht kennt, und seine Bemerkungen liest, wird sich darüber Rechenschaft geben, in welcher Gesinnung Hr. Ingenieur O. Bolliger über Industrie und Volkswohl zu urteilen vermag.

Ausschliesslich gegen diesen engen, ängstlichen Geist, der im Bundeshaus trotz Todesfällen und Rücktritten und trotz dem anerkannten guten Willen des technischen Direktors noch immer vertreten ist, nicht aber gegen den einen oder andern Beamten, hielt ich es für meine Pflicht, einmal öffentlichen Protest zu erheben und Lärm zu schlagen, weil Kundgebungen anderer Art in den Akten des Eisenbahndepartementes vergraben oder als unpassend zurückgewiesen wurden.

Aufsätze mit Formeln und Berechnungen werden von der Mehrheit nicht gelesen: der Titel allein meines Artikels soll ja schon manchen Leser abgeschreckt haben, den ich gerne aufmerksam gemacht hätte.

Die Hauptpunkte meines leider lang verschleppten und doch noch unvollkommenen Aufsatzes sind nicht widerlegt worden; meine Herren Gegner haben sich mit einzelnen Beispielen aus allerjüngster Zeit zu retten versucht und mich persönlich mehr missandelt, als ich sie, was ich übrigens auch erwarten musste.

Die Kollegen, die uns kennen, werden am besten beurteilen können, in wie weit jeder Recht hat. Im ferneren wird die Zukunft zeigen, ob die Pessimisten, wie Hr. Ingenieur O. Bolliger, oder die von ihm als Fanatiker bezeichneten, heute schon zahlreicheren Vertreter des Fortschrittes sich täuschen.

St. Sulpice, 26. August 1912.

Es.“

Literatur.

Chemins de fer funiculaires, Transports aériens. Par A. Lévy-Lambert, ingénieur, Chef des services de l'éclairage et du chauffage du Chemin de fer du Nord. Deuxième édition, revue et augmentée. Paris 1911. Gauthier-Villars. Prix broché 15 fr.

Die vorliegende Neuauflage des erstmals 1893 erschienenen, zur Zeit noch einzigen französischen Lehrbuches über das Gebiet der Drahtseilbahnen und Hängebahnen, mit 526 Textseiten in Oktav und 213 Textabbildungen, teilt den behandelten Stoff in drei Gruppen ein, die folgendermassen unterschieden werden: Normale Drahtseilbahnen (Funiculaires à mouvement alternatif), Standbahnen mit Ringseilbetrieb (Funiculaires à câble sans fin) und Hängebahnen (Câbles porteurs). Die normalen Drahtseilbahnen für Personenbeförderung, die hinwiederum in solche mit Motorantrieb und in solche mit Betrieb durch Wasser-Übergewicht klassifiziert sind, wurden vom Verfasser mit besonderer Ausführlichkeit behandelt; die typischen Ausführungen, namentlich auch diejenigen schweizerischer Provenienz, sind eingehend beschrieben unter Beilage von vielen, zum Teil allerdings schlecht reproduzierten Illustrationen. Der Abschnitt über Standbahnen mit Ringseilbetrieb behandelt vornehmlich die heute für Personenbeförderung völlig veralteten und durch die elektrische Traktion weit überholten sogen. Kabelbahnen, wie solche vor etwa zwei Jahrzehnten namentlich in amerikanischen Grosstädten sehr verbreitet waren; das Interesse, das wir diesem Abschnitt entgegenbringen, ist ein rein historisches. Zum Schlussabschnitt über Hängebahnen haben wir zu bemerken, dass der Autor offenbar übersehen hat, dass dieser Gegenstand schon 1907 in mustergültiger Weise in dem bei Julius Springer, Berlin, erschienenen Buche von P. Stephan behandelt wurde, an das er sich füglich hätte anlehnen dürfen. Im übrigen scheint er die bezügliche Literatur, auch die deutsche, wohl zu kennen; es finden sich in diesem Abschnitt typische Beispiele, worunter auch der Wetterhornaufzug, an Hand der massgebenden Publikationen ausführlich erörtert.

W. K.

Geschichte der Renaissance in Italien von Jacob Burckhardt. Fünfte Auflage, bearbeitet von Professor Dr. Heinrich Holtzinger, mit 340 Abbildungen im Text. Als I. Band der „Geschichte der Neuern Baukunst“ von Jacob Burckhardt, Wilhelm Lübke, Cornelius Gurlitt, Otto Schubert und Paul Klopfer. Esslingen a. N. 1912, Verlag von Paul Neff (Max Schreiber). Preis geh. 12 M., geb. 15 M.

Prof. Dr. Holtzinger, der unter Mitarbeit des Verfassers schon die dritte und vierte Auflage des klassischen Buches von Jacob Burckhardt bearbeitete, ist bei dieser fünften Auflage mit der grössten Pietät vorgegangen; namentlich ist er auch, um den durchaus individuellen Stil des Verfassers zu wahren, auf eine von anderer Seite angeregte Verdeutschung der Fremdwörter nicht eingetreten. Das Abbildungsmaterial ist abermals durch Photographieabdrücke vermehrt und verbessert worden; dabei wurden aber die Holzschnitte der älteren Ausgaben bis auf wenige Aenderungen im Masstabe einzelner grosser Fassaden unverändert beibehalten. Es erhalten somit die Freunde des Buches dasselbe auch in der neuen Auflage durchaus in der altgewohnten Anordnung wieder.

Dass in Druck und Ausstattung des Bandes der Verlag demselben die bei ihm übliche Sorgfalt zuwandte, braucht kaum besonders versichert zu werden.

Die österreichische automatische Vakuum-Güterzugsbremse in ihrem wahren Lichte. Luftsauge- oder Druckluftbremsen? Von Richard Bruck. Mit 16 in den Text gedruckten Abbildungen. Wien 1912, Verlag von Lud. Mutschel, Buchhandlung, Wien XII/2, Niederhofstrasse 19.

Motto: „Wenn ein Gelehrter, ich bitte, eine wissenschaftliche Versuchsreihe anstellen soll, ich bitte, so muss man ihm doch wenigstens vorher deutlich sagen: Das und das soll damit bewiesen werden. Darnach richtet man die Versuche ein, und sie gelingen.“

Der Verfasser untersucht kritisch, leider in stark pamphletischem Ton, das Problem einer österreichischen Güterzugsbremse und kommt zu dem Schluss, dass der Millionenaufwand öffentlicher Mittel für die geplante Einführung der Vakuumbremse eine weitere wirtschaftliche Isolierung Oesterreichs gegenüber ganz Mitteleuropa einschliesslich Ungarn zur Folge hätte.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Der Bahnmeister. Handbuch für den Bau- und Erhaltungsdienst der Eisenbahnen. Herausgegeben von *Emil Burok*, Bahnmeister der k. k. priv. österreich. N. W.- & S. N. D.-Verbindungsbahn. Zweiter Band. „Die Praxis des Bau- und Erhaltungsdienstes der Eisenbahnen.“ Bearbeitet von Dipl.-Ing. *Alb. Birk*, o. ö. Professor für Strassen-, Eisenbahn- und Tunnelbau und für Betriebstechnik an der k. k. Deutschen Technischen Hochschule in Prag, Eisenbahn-Oberingenieur a. D. 3. Heft: Oberbau und Bahnhofsanlagen. Mit 131 Abbildungen. Zweite Auflage. Halle a. d. S. 1911, Verlag von Wilh. Knapp. Preis geh. 5 M.

Die Strassenreinigung in den deutschen Städten unter besonderer Berücksichtigung der Dresdener Strassenreinigung. Von Dr.-Ing. *Franz Niedner*, Stadtbaumeister, Privatdozent an der kgl. Technischen Hochschule zu Dresden. Mit 66 Abbildungen im Text und fünf Tabellen. Leipzig 1911, Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geh. 4 M.

Ein Beitrag zur Lösung der Wohnungsfrage. Von *Ed. Werdenberg*. Im Anschluss an den Wettbewerb und die Ausstellung von Entwürfen und Kostenberechnungen zu Kleinhäusern für Arbeiter und Angestellte. Veranstaltet von der St. Jakobsstiftung der Safran-zunft. Basel 1912, Verlag von Kober, C. F. Spittlers Nachfolger. Preis geh. 75 Cts.

Der standsichere Mauerdamm. (Sparmauerdamm, österr. Patent Nr. 44121.) Ein Beitrag zur Lösung der Talsperrenfrage. Herausgegeben von den Ingenieuren der Wasserkraft-Abteilung der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger in Wien. Mit einer Tafel und 21 Abbildungen. Wien und Leipzig 1912, Verlag von Franz Deuticke. Preis geh. M. 3,60.

Eisenbeton. Seine Art, Berechnung und Ausführung. Ein Hilfs- und Nachschlagewerk für Praktiker und Studierende. Von Dr.-Ing. *Ludwig Hess*, k. k. Professor. Zweite, neubearbeitete und ergänzte Auflage. Mit zahlreichen Beispielen, Abbildungen und Tabellen. Leipzig und Wien 1912, Verlag von Spielhagen & Schurich. Preis geh. 5 M.

Grundlagen der Zugförderung beim elektrischen Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen. Von Dr. techn. *Arth. Hruschka*, k. k. Baurat. Sonderabdruck aus: „Elektr. Kraftbetriebe & Bahnen“ 1910, Heft 25 bis 30. München u. Berlin 1912, Verlag von R. Oldenbourg.

Lehrbuch der Mathematik. Für mittlere technische Fachschulen der Maschinenindustrie. Von Dr. phil. *R. Neuendorff*, Oberlehrer an der kgl. höhern Schiff- und Maschinenbauschule, Privatdozent an der Universität Kiel. Mit 245 Textfiguren und einer Tafel. Berlin 1912, Verlag von Jul. Springer. Preis geb. 5 M.

Das hamburgische Eigenwohnhaus. Mit Text von *Paul Bröcker*, Hamburg. Wiesbaden 1912, Westdeutsche Verlagsgesellschaft m. b. H. Preis geh. 4 M.

Le Problème de Snellius. Par *A. Ansermet*, Ingenieur. Vevey 1912, Impr.-Lith. Säuberlin & Pfeiffer. Prix 1 fr.

Heizung und Heizungsanlagen. Von *Karl Radunz*, Ingen. Mit 23 Abbildungen. Leipzig, Verlag Theod. Thomas. Preis geh. 40 Pfg.

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

Vereinsnachrichten.**Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.**

Zirkular des Central-Comité
an die

Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Kollegen!

Vom 13. bis 16. September 1912 findet in München die Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine statt. Das Programm bietet sowohl für Ingenieure als Architekten sehr viel Interessantes und Lehrreiches. Der Empfang der Teilnehmer findet statt Freitag den 13. September im Festsaal des kgl. Hofbräuhauses. Die Versammlung wird Samstag den 14. September morgens 9 Uhr im alten Rathaussaal eröffnet.)

Die Mitglieder unseres Vereins sind zur Teilnahme an der Versammlung freundlichst eingeladen.

Anmeldungen sind behufs Weiterleitung bis spätestens Donnerstag den 12. September an das Sekretariat des S. I. A. zu richten.

Mit kollegialem Gruss

Zürich, den 4. September 1912.

Für das Central-Comité des S. I. & A. V.

Der Präsident: Der Sekretär:
H. Peter. Ing. *A. Härry.*

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour la Pologne russe un ingénieur dessinateur, français au suisse capable d'étudier des ponts roulants et appareils de levage à commande électrique et connaissant aussi les applications de la vapeur. (1800)

Gesucht jüngerer Elektro-Ingenieur, Nationalität Deutscher oder Schweizer, für das technische Bureau einer grossen Elektrizitätsgesellschaft. Spezielle Verwendung als Konstrukteur für Schaltanlagen und Transformatorenstationen. Gewünscht wird Erfahrung in Verwendung von Hochspannungsmaterial. (1801)

Gesucht Ingenieur, guter Statiker, auf ein Bureau für Eisenbeton der Zentralschweiz. Eintritt 1. Januar oder früher. (1805)

Gesucht tüchtiger selbständiger Ingenieur-Bauführer für einen Bahnbau in Kleinasien. Verlangt wird eine Praxis von 2 bis 5 Jahren hauptsächlich in Tunnelbau und Absteckungsarbeiten im Gebirge. Gehalt 350 bis 500 Fr. nebst freier Station. Antritt baldmöglichst. (1806)

Gesucht junger Elektroingenieur, dessen Muttersprache das Französische ist, für das literarische Bureau einer bedeutenden Fabrik der deutschen Schweiz. Bewerber mit Kenntnissen der deutschen Sprache und der englischen Korrespondenz werden bevorzugt. (1807)

On cherche un ingénieur électro-technicien, comme chef de fabrication pour une fabrique de petits appareils électriques pour l'éclairage des automobiles à Genève. Il doit être bien au courant du calcul et de la construction des magnétos et connaître parfaitement la fabrication mécanique en grande série. (1808)

Gesucht jüngerer Ingenieur, guter Statiker, auf das Konstruktionsbureau einer Tiefbau- und Eisenbetonfirma in einer grösseren Stadt Süddeutschlands. Antritt möglichst bald. (1809)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

1) Nähere Angaben siehe unter Miscellanea auf Seite 141 dieser Nummer.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
8. Sept.	Gemeindeamt	Sils i. D. (Graubünden)	Ausführung der Wasserleitungs- und Klosettanlagen im Schul- und Gemeindehaus in Sils im Domleschg.
10. "	Katharina Hofmann, zum „Paradies“	Küsnacht (Zürich)	Alle Arbeiten zur Ausführung eines Neubaus und Kanalisation an der Weinmangasse in Küsnacht.
12. "	E. Grob, Präsident d. Kirchenpflege	Wiesendangen (Zürich)	Maurer-, Dachdecker-, Zimmermanns-, Spengler-, Schreiner- und Malerarbeiten für die Aussen- und teilweise Innen-Renovierung von Kirche und Turm.
14. "	Gemeinderatskanzlei	Wildhaus (St. Gallen)	Bau der Güterstrasse Schönenboden-Alp Oberhag (Länge 1375 m), sowie der neuen Güterstrasse Lisighaus-Schwendi (Länge 2717 m).
15. "	Gemeindekanzlei	Döttingen (Aargau)	Erstellung einer neuen 386 m langen Waldstrasse.
15. "	Präsident Peter	Oberwinterthur (Zürich)	Erstellung einer Zementstrassenschale in Reutlingen (300 m).
18. "	Gemeindehaus	Rieden (St. Gallen)	Bau der neuen Güterstrasse Rieden-Bürgli (Länge 698 m).
20. "	Brückenbaubureau des Obering. d. S. B. B., Kr. III	Zürich, Kasernenstr. 101	Lieferung und Montierung einer eisernen Bahnbrücke bei Koblenz, sowie einer eisernen Strassenbrücke bei Ebikon.
21. "	Obering. d. S. B. B., Kr. III	Zürich	Bauarbeiten für das neue Aufnahmegebäude im Bahnhof Oerlikon.
22. "	Oberingenieur der S. B. B., Kreis IV	St. Gallen	Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion (etwa 127 t) und der Wellblechendeckung (etwa 1980 m ²) für die Ueberdeckung der Perrons I und II im Personenbahnhof St. Fiden.