

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 17

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

XIV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure.

Miscellanea.

An der vom 2. bis 5. Oktober d. J. im Kanton Zürich tagenden Jahresversammlung der schweizerischen beamteten Kulturingenieure nahmen teil die Herren: Abteilungs-Chef Weidmann für Bodenverbesserungen vom schweiz. Landwirtschaftsdepartement, Regierungsrat Nägeli, Vertreter des Kantons Zürich, Professor C. Zwicky für die Eidg. Technische Hochschule, die Kulturingenieure der Kantone Zürich, Bern, Uri, Glarus, Aargau, St. Gallen, Thurgau, Appenzel A.-Rh., Graubünden, Freiburg, Waadt, Wallis und Tessin.

Die beiden ersten Tage waren ausschliesslich Besichtigungen von bereits ausgeführten oder in der Ausführung begriffenen Meliorationsprojekten gewidmet. In Neerach-Höri-Ried bekamen die Teilnehmer eine reine Ueberstauung eines Streuegebietes von 107 ha zu Gesicht, die in den Jahren 1890 bis 1893 zur Ausführung gekommen ist. Auf der Weiterfahrt nach Neerach zeigte der Exkursionsleiter, Kulturingenieur *Girsberger*, die jüngst ausgeführte Ueberstauungsbewässerung im Neeracherried.

In Rafz war Gelegenheit geboten, von drei ausgeführten Rebstrassen Einsicht zu nehmen. Allgemein wurde anerkannt, dass die Unterstützung der Rebweinanlagen sehr gerechtfertigt ist. Mit dem Besuche des Rheinfallles fand der erste Tag seinen Abschluss.

Mit grossem Interesse wurde am zweiten Tage der ganze Vormittag der Besichtigung des grossen Güterzusammenlegungsprojektes im Oerlikoner Ried gewidmet. Ein treffliches Beispiel von der guten Wirkung der Zusammenlegung, verbunden mit Drainageentwässerung und Furchenbewässerung, legte Herr Grossmann dar, der uns an seinem Boden zeigte, was nach der Durchführung des Projektes erzielt werden kann. Im Laufe der letzten drei Jahre hat er fast wertlosen Boden, wo der m^2 um 12 Cts. geschätzt war in richtiges ertragreiches Gemüseland umgewandelt, was allerdings nur mit einem grossen Aufwand von Mühe und Arbeit möglich gewesen ist. Damit aber hat er für die Interessenten den Weg gewiesen, wie sie die Erträge des Gebietes erheblich steigern können.

Bei der Besichtigung des Meliorationsgebietes im Oberried in Dübendorf war Gelegenheit geboten, eine weitgreifende natürliche Entwässerung durch die Erstellung von genügend tiefen Kanälen zu beobachten, da der Untergrund aus reinen Kiesschichten aufgebaut ist. Grosses Interesse erweckten nebenbei auf dem Dübendorfer Flugfelde die einzelnen Aeroplane, wie Rumpflertaube, Bleriot, ein Dreidecker usw., die alle noch im Bau begriffen waren.

Auf dem Rückwege nach Zürich wurde sodann noch von dem 161 ha grossen Meliorationsgebiet Schwamendingen-Dübendorf Einsicht genommen. Durch Kanalisationen, Güterzusammenlegung, Drainage und Urbarisierungen wird eine Umwandlung von bisher äusserst extensiv genutztem Boden in gutes Kulturland in wenigen Jahren möglich sein.

Unter dem Vorsitz von Kulturingenieur *Renfer* fand hierauf die offizielle Konferenz in Zürich statt.

In klaren Zügen bot Kulturingenieur *Girsberger* einen historischen Rückblick über das Meliorationswesen im Kanton Zürich. Er machte darin besonders auf das Gesetz betreffend die Förderung der Landwirtschaft vom 24. September 1911 aufmerksam. In der anschliessenden Diskussion führte die neu eingeführte Methode der Subventionierung von Güterzusammenlegungen durch das schweiz. Landwirtschaftsdepartement zu lebhaften Auseinandersetzungen.

Als zweiter Referent behandelte Professor *Zwicky* das in neuerer Zeit für eine Reihe von Kantonen sehr wichtige Thema der Drahtseilriesenanlagen vom theoretischen Standpunkte aus. Sehr gerne hat man vom Referenten vernommen, dass er demnächst in ausführlicher Weise diesen Vortrag publizieren werde.

Nach kurzen Erörterungen über die Schweiz. Landesausstellung in Bern im Jahre 1914 wurde beschlossen, die nächstjährige Konferenz anlässlich der Ausstellung und nur für zwei Tage in Bern abzuhalten.

Die Regierung des Kantons Zürich bot den Teilnehmern im Waldhaus Dolder ein Bankett, an dem Herr Regierungsrat Nägeli den offiziellen Willkommensgruss darbrachte.

Die Teilnehmer der XIV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure waren alle hoch erfreut von den sehr lehrreichen Besichtigungen und Anregungen, die sie der vorzüglichen Führung von Kulturingenieur *Girsberger* und seinem Adjunkten erhalten haben und äusserten ihren lebhaften Dank für den liebenswürdigen Empfang von Seiten des Kantons und der Korporationen. L.

Aufzugsmotor für Einphasenbetrieb nach System Oerlikon.
Im Anschluss an unsere Erwähnung des Einphasenmotors System „Prox“ der Siemens-Schuckertwerke auf Seite 209 laufenden Bandes können wir jetzt unsern Lesern mitteilen, dass nunmehr auch die Maschinenfabrik Oerlikon mit einem Einphasen-Spezialmotor für Aufzugsbetrieb hervorgetreten ist. Dieser neue Aufzugsmotor verwirklicht den sehr wesentlichen Vorteil, dass die Schaltung des Motors zwischen Anlauf und Lauf nicht geändert zu werden braucht und doch der Motor einerseits mit sehr kräftigem Drehmoment angeht und andererseits seine Geschwindigkeit bei Lauf unabhängig von der Belastung, ohne Rücksicht auf die synchrone Drehzahl, gewählt werden kann. Der neue Aufzugsmotor ist als Ausführungsform eines Einphasen-Kommutatormotors anzusprechen; sein rotierender Teil stimmt im Aufbau mit einem Gleichstromanker völlig überein, während die Statorwicklung eine besondere Ausführung gefunden hat. Auf dem Kommutator schleifen zwei Bürstensysteme, von denen das eine kurzgeschlossen, das andere entweder direkt oder unter Zwischenschaltung eines Transformators an einen Teil der Statorwicklung angeschlossen ist. Zum Anlassen und Reversieren des Motors ist lediglich ein normaler zweipoliger oder dreipoliger Umschalter zu verwenden, je nachdem die Unterbrechung in einer oder in beiden Zuleitungen stattfinden soll. Wird ein besonders kräftiges Anlaufmoment gewünscht, das den meist genügenden zweifachen bis zweiundeinhalbfachen Betrag des normalen Drehmomentes übertrifft, so kann dieser Forderung durch Zwischenschaltung einer einfachen billigen Drosselspule in den Hilfsstromkreis der Armatur entsprochen werden. Die Motoren besitzen eine vorzügliche Kommutierung und laufen mit einem Leistungsfaktor in der Gegend von 1 bei Umdrehungszahlen in der Gegend des synchronen Ganges, bzw. mit Leistungsfaktoren zwischen 0,9 und 0,8 bei stärkerer Abweichung vom Synchronismus. In den Fällen, wo eine Nebenschlusscharakteristik den Anforderungen der Drehzahlregelung nicht entspricht, kann die Tourenzahl in einem bestimmten Verhältnis mittels eines Regulierschalters stufenweise geregelt werden. Für die meist vierpolig ausgeführten Motoren sind für Leistungen von 0,5 bis 15 PS bei Tourenzahlen von normal 800 bis 1500 $Uml./min$ acht Typen von 42 bis 400 kg Gewicht geschaffen worden.

Rheinbrücke der Basler Verbindungsbahn. Der neue Badische Bahnhof in Basel, von dem wir kürzlich (auf Seite 166 lfd. Bandes) berichtet haben, ist ein Hochbahnhof, dessen Planum etwa 3 bis 4 m über dem Gelände liegt. Infolgedessen hat die Verbindungsbahn von der Rheinbrücke bis zum Badischen Bahnhof auf ungefähr 300 m Länge eine Steigung von rund 3,5 m zu überwinden, während sie vom Zentralbahnhof auf einer Rampe von etwa 8‰ sich zum Rhein senkt. Eine Hebung dieser Rheinbrücke um 2 bis 3 m, deren Kosten auf gegen 200 000 Fr. geschätzt werden, würde somit die Gefällsverhältnisse der Verbindungsbahn wesentlich verbessern und durch Ersparnisse im Betrieb dürften die Kosten zum grossen Teil eingespart werden. Noch ein weiterer Umstand spricht für Hebung dieser Brücke: von allen Basler Rheinbrücken hat sie mit etwa 6,8 m (bei 2 m über B.-P.-Wasserstand) die geringste lichte Durchfahrts Höhe. Da nun die S. B. B. östlich von Basel bei Birsfelden eine grosse Hafenanlage in Verbindung mit dem stark zu erweiternden Güterbahnhof Muttenz planen, wäre es auch im Interesse einer kommenden Rheinschiffahrt gelegen, wenn die Brücke der Verbindungsbahn gehoben würde. Dazu bietet sich jetzt die Gelegenheit, da die S. B. B. im Begriff sind, mit einem Aufwand von 1,2 Millionen Fr. das durch den gesteigerten Verkehr notwendig werdende II. Geleise der Verbindungsbahn zu bauen. Dem Vernehmen nach befindet sich die Angelegenheit noch im Studium. Wir erwähnen sie, gestützt auf einen Artikel der „Basler Nachrichten“ vom 25. September d. J., heute schon, weil unsere Leser auf Seite 227 dieser Nummer einen Uebersichtsplan von Basel vor sich haben, auf dem der Badische Bahnhof, die Verbindungsbahn, Birsfelden u. s. w. ersichtlich sind. Wir werden, wie gesagt, auf die interessanten Basler Eisenbahn-Verhältnisse zu gelegener Zeit zurückkommen.

Schmalspurbahn Ulrichen-Airolo. Mit Botschaft vom 3. Oktober d. J. beantragt der Bundesrat eine durch die Ingenieure *A. Beyeler* und *H. H. Peter* vertretenen Initiativkomitee die Konzession zu erteilen für eine die Kantone Wallis und Tessin direkt verbindende Schmalspurbahn (teilweise mit Zahnstange), die von der

Station Ulrichen an der im Bau begriffenen Furkabahn durch das Enginen- und Bedrettotale Airolo bezw. die Gotthardbahn erreicht.

Die Länge der meterspurigen Bahn beträgt 26 800 m, wovon 9200 m mit Zahnstange. Als grösste Steigung sind auf der Zahnstangenstrecke 170 ‰, auf der Adhäsionsstrecke 60 ‰ angenommen bei Minimalkrümmungshalbmesser von 80 m für die erste und 100 m für die zweite. Haltestellen sind acht vorgesehen. Ueber die Art des Betriebes ist noch nichts bestimmt; immerhin ist in Aussicht genommen, ihn auf die Sommermonate zu beschränken. Das Tracé überschreitet bei Ulrichen (Kote 1350,6) die Rhone, durchzieht das Enginental bis zu der langen Horizontalstrecke bei der Haltestelle Gällern und erreicht die Haltestelle Nufenen am Eingang des 1800 m langen Tunnels. Ungefähr 3 km jenseits des Tunnels liegt bei der Haltestelle Cruina der Kulminationspunkt der Nivelette auf Kote 2250. Dem Tessin folgend senkt sich die Linie zur Station Monigolo-All'acqua hinab, wo die Adhäsionsstrecke beginnt und weiter dem Tessin bald auf dem rechten bald auf dem linken Ufer folgend und über die Haltestellen Bedretto und Osasco nach der Station Airolo (Kote 1144,85) der Gotthardbahn.

Der summarische Kostenanschlag beziffert sich auf 8 Mill. Fr., worunter 3 700 000 Fr. Unterbau, 1 200 000 Fr. Oberbau, 900 000 Fr. Rollmaterial, 750 000 Fr. Unvorhergesehenes u. s. w.

In der Herbstsession haben Ständerat und Nationalrat der Konzessionserteilung zugestimmt.

Schweiz. Unfallversicherungsanstalt in Luzern. Zu spät, um noch in unserer letzten Nummer aufgenommen zu werden, kam uns die Einladung der Direktion der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt zu, ihre Mitteilung über die *Obligatorische Versicherung* ebenfalls zu verbreiten, die seither durch die Tagespresse allgemein bekannt geworden ist.

Immerhin wollen wir nicht unterlassen, auch unsererseits auf diese Kundgebung ausdrücklich aufmerksam zu machen, da durch die rechtzeitige und möglichst vollständige Anmeldung aller in Frage kommenden Betriebe, von denen eine Grosszahl durch unsere Fachgenossen geleitet werden, die überaus umfangreiche Arbeit der Direktion dieser schweizerischen Anstalt wesentlich gefördert wird.

Zu den Betrieben und Industrien, die obligatorisch versichert sind, zählen u. a.: die Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, die dem Bundesgesetz betr. die Arbeit in den Fabriken unterstellten Betriebe, das Baugewerbe, einschliesslich aller mit ihm in Beziehung stehenden Arbeiten, Transportunternehmungen, Installationsarbeiten technischer Art, der Eisenbahn-, Tunnel-, Strassen- und Brückenbau, die Ausbeutung von Steinbrüchen und Bergwerken, die Unternehmungen, in denen gewerbmässig Explosivstoffe erzeugt oder verwendet werden, u. a. m.

Bezüglich näherer Einzelheiten sei auf die eingangs erwähnte ausführliche Kundgebung verwiesen. Ebenso halten wir eine uns von der Direktion zugesandte wegleitende Broschüre zur allfälligen Einsichtnahme durch unsere Leser bereit.

Der „Bund Schweiz. Architekten“ tagte in ausserordentlicher Sitzung verbunden mit der alljährlichen Herbstzusammenkunft am 4. und 5. Oktober d. J. in Langenthal. Unter den Verhandlungsgegenständen ist besonders die Gründung eines neuen Vereinsorgans gemeinsam mit dem Schweiz. Werkbund hervorzuheben. Ein bezüglich vorgelegter Vertrag mit der Verlagsanstalt Benteli, A.-G. in Bern, fand einstimmige Annahme. Das neue Organ, das als Schweiz. Kunstzeitschrift auszubauen beabsichtigt wird, soll vornehmlich die Gebiete der Baukunst, Kunsthandwerk, Plastik, Malerei u. s. w. kultivieren. Die Herausgabe ist vorläufig monatlich vorgesehen; ein Bulletin, das wöchentlich erscheint, wird die Abonnenten über alles Wichtige innerhalb des Interessenkreises auf dem Laufenden halten.

Den Anregungen der Ortsgruppe Zürich betreffend die Verschiebung der Eingabetermine der ausgeschriebenen Wettbewerbe für das Rathaus in Luzern und das Kunstmuseum in Basel wurde zugestimmt, ebenso einer Eingabe an das Departement des Innern, um zu erwirken, dass die in Bälde auf dem ehemaligen Areal der Bundesbahnwerkstätten in Zürich zu erstellenden grossen Transitpostbauten auf dem Konkurrenzwege gelöst werden möchten.

Nach dem Besuch des nahen St. Urban, wo nunmehr das so lange im Ausland befindliche Chorgestühl in alter Pracht wieder zu sehen ist (beschrieben und dargestellt in Band LVIII, Seite 347 Red.), fand die leider vom Wetter nicht sehr begünstigte Zusammenkunft ihren Abschluss.

H.

Güterzugsbremse Westinghouse. Ueber den Verlauf der auf Seite 181 dieses Bandes angekündigten Versuche wird uns folgendes mitgeteilt:

In den Tagen vom 25. September bis 4. Oktober haben die königl. ungarischen Staatsbahnen einer internationalen Kommission und etwa 60 andern Gästen die von ihnen vorgeschlagene, mit *Luftdruck arbeitende Güterzugsbremse*, System Westinghouse, vorgeführt. Es wurden auf der Flachlandstrecke Pressburg-Budapest Züge von bis zu 201 Achsen und bis zu 1100 t Gewicht (ausschliesslich Lokomotiven) mit verschiedenen Last- und Bremszusammensetzungen aus Geschwindigkeiten bis zu 70 km/std gebremst. Auf der Bergstrecke Lič-Fiume, die eine nur von den Stationen unterbrochene 35 km lange Rampe von 25 ‰ bildet, wurden Gefällsfahrten und Bremsungen mit bezüglich Last- und Bremsverhältnissen verschiedenartig zusammengesetzten Zügen von maximal 153 Achsen und 1100 t Gewicht ausgeführt.

Die sämtlichen Versuche, die zur Erfüllung des von der internationalen Kommission im Jahre 1909 in Bern aufgestellten Programms, des sogen. Bernerprogramms, veranstaltet wurden, sind tadellos gelungen. Den Vorsitz bei den an die Versuche sich anschliessenden Beratungen hatte die Kommission auch diesmal dem Vertreter des schweizerischen Bundesrates übertragen.

Oekonomie der Metalldrahtlampen. Die in unserer Notiz auf Seite 54 von Band LXII gebrachte Notiz über Feststellung eines Wattverbrauchs von nur 0,8 Watt pro Kerze für sog. Starklichtlampen von 200 bis 1000 Kerzen ist heute durch weitere Fortschritte bereits übertroffen. Von der Auergesellschaft wird nämlich soeben die „Osram-Halbwatt-Lampe“ auf den Markt gebracht, bezw. eine Starklicht-Metalldrahtlampe von 600 bis 3000 Kerzen, die pro Kerze nur 0,5 Watt konsumiert. Andererseits offeriert jetzt auch die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft eine „A.-E.-G.-Nitrallampe“, die bei Lichtstärken von 600 bis 3000 Kerzen nur 0,5 Watt pro Kerze verbraucht. Die neuen Halbwattlampen genannter Firmen sind für Wechselstrom und Gleichstrom bei Spannungen von 50 bis 240 Volt brauchbar. Weiter treten nun auch die Siemens-Schuckertwerke mit der Wotan-Halbwatt-Lampe an die Öffentlichkeit, die ebenfalls für Lichtstärken von 600 bis 3000 Kerzen gebaut wird.

Erhöhung der Leitfähigkeit von reinem Aluminium. Die elektrische Leitfähigkeit von reinem Aluminium, die bekanntlich nur etwa halb so gross wie diejenige des Kupfers ist, geht bei der Bearbeitung des Aluminiums zurück. Von Dr.-Ing. H. Gewecke, Nürnberg, ist nun durch eingehende Versuche festgestellt worden, dass sich diese Abnahme der Leitfähigkeit durch eine einfache Wärmebehandlung des Aluminiums wieder rückgängig machen lässt, eine Erscheinung, die übrigens auch bei Kupfer festgestellt werden kann. Wie Gewecke kürzlich in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ mitteilte, hat auf seine Anregung hin eine bedeutende Aluminiumfabrik den Versuch unternommen, während des Bearbeitungsprozesses durch zweckmässige Anwendung von Zwischenerhitzungen die Leitfähigkeit von Aluminium bleibend zu verbessern und dabei tatsächlich eine Verbesserung von rund 10 % erreicht.

Denkmal für Ascanio Sobrero. Die Turiner Gesellschaft für chemische Industrie hat dem Erfinder des Nitroglycerins zu seinem 100. Geburtstag in seinem Heimatort Casale Monferrato ein Denkmal errichtet. Seine Verdienste sind in einer Festschrift¹⁾, die dieser Tage erschienen ist, klargelegt. Darin sind auch seine Beziehungen zu Justus v. Liebig, dessen Schüler Sobrero gewesen ist, hervorgehoben. Nachdem 1846 Schönbein in Basel und Böttcher in Frankfurt die Schiessbaumwolle erfunden hatten, fand 1847 Sobrero das „zündende Glycerin“, worüber er in der Akademie der Wissenschaften zu Turin im gleichen Jahre einen experimentellen Vortrag hielt.

Rhätische Bahn. In der Zeit vom 1. bis zum 11. Oktober fanden, jeweils während der Nacht die Abnahmeversuche für elektrische Anlagen und Lokomotiven der Unterengadiner Linie statt. Die letzten fahrplanmässigen Abendzüge und ersten Morgenzüge wurden mit Dampflokomotiven geführt, sodass je während zwölf Stunden die gesamten elektrischen Einrichtungen ununterbrochen für die Versuche zur Verfügung standen. Das Ergebnis der letztern soll in jeder Hinsicht befriedigend ausgefallen sein.

¹⁾ Prof. E. Molinari und Ing. F. Quartieri: „Notizie sugli esplodenti in Italia.“ Herausgegeben von der Società Prodotti Esplosivi in Mailand. Erschienen bei Ulrico Hoepli in Mailand (in einer italienischen und einer französischen Ausgabe).

Schiffahrtskanal Budapest-Fiume. Das ungarische Handelsministerium lässt neuerdings durch deutsche und holländische Fachmänner das Projekt einer Wasserstrasse von Budapest nach Fiume prüfen. Es ist dafür ein Kostenaufwand von 100 bis 120 Mill. Fr. vorgesehen.

Wasserkräfte der Maggia. Der Bundesrat hat die Unternehmung zur Ausbeutung der Wasserkraft der Maggia, wofür bekanntlich der Kanton Tessin dem „Motor“ eine Konzession erteilt hat, ermächtigt, davon 15000 PS während 20 Jahren ins Ausland auszuführen.

Konkurrenzen.

Kunstmuseum auf der Schützenmatte in Basel (Bd. XLII S. 110). Am 22. d. M. hat der Regierungsrat von Basel beschlossen, den Einreichungstermin für den Wettbewerb zum Kunstmuseum auf den 30. März 1914, d. h. um zwei Monate zu verschieben.

Verwaltungsgebäude der Stadt Luzern (Bd. LXII, S. 94). Der Stadtrat Luzern hat die *Eingabefrist* vom 20. Dezember d. J. auf den 30. Januar 1914 *erstreckt*.

Nekrologie.

† **Ernst Haggenmacher.** Der nach langer Krankheit am 10. d. M. zu Winterthur im Alter von nicht ganz 56 Jahren verstorbene Architekt Ernst Haggenmacher hatte s. Z. die Industrieschule seiner Vaterstadt Winterthur besucht und sodann in Paris seine Ausbildung als Architekt erhalten. In die Heimat zurückgekehrt, entfaltete er da eine rege Tätigkeit und zog rasch die Aufmerksamkeit seiner Mitbürger auf sich, die ihn 1889 in den Stadtrat wählten; in diesem wurde ihm die Leitung des Bauamts und die Güterverwaltung übertragen. Mit grosser Hingebung lag er seinen Verpflichtungen ob und hat der Stadt während seiner Amtsdauer grosse Dienste geleistet. Seine Privatverhältnisse nötigten ihn jedoch, schon nach sechs Jahren der Stelle zu entsagen, um ungehindert seinem Berufe leben zu können. Mit Vorliebe hat er sich der Innenausstattung gewidmet und war seiner zahlreichen Kundschaft ein sehr beliebter Berater.

Literatur.

Meyers Deutscher Städteatlas. 50 Stadtpläne mit 34 Umgebungskarten, vielen Nebenplänen, einer gefalteten Planbeilage (Gross-Berlin) und vollständigen Strassenverzeichnissen. Herausgegeben von Kartograph P. Krauss und Dr. E. Uetrecht. Leipzig und Wien 1913, Verlag des Bibliograph. Instituts. Preis in Leinen geb. 8 M.

In Darstellung und Beschriftung ungefähr im Charakter der Stadtpläne im bekannten „Bædecker“ und im Buchformat von 19 × 26 cm, in runden Massstäben von meist 1:20 000, auch 1:12 500, 25 000, 30 000 und 40 000 wird hier eine Sammlung von Stadtplänen in neuester Bearbeitung geboten. Bei den grösseren Städten finden wir entsprechende Abstufungen, wie z. B. München: Hauptplan mit Vororten 1:40 000, innere Stadt 1:20 000 und Umgebung 1:200 000. Ueberall sind die verschiedenartigen Bahnen in Farben und Signatur deutlich gekennzeichnet, auch sind im Bau begriffene neue Bahnanlagen, wie z. B. Stuttgart, in besonderer Farbe und sehr deutlich der Darstellung der bestehenden Verhältnisse aufgedruckt. Von besonderem Interesse ist der beigelegte Uebersichtsplan von Gross-Berlin im Masstab 1:40 000. Das Werk kann als zweckmässiges Nachschlagbuch bestens empfohlen werden.

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

Widerstandsmomente. Trägheitsmomente und Gewichte von Blechträgern nebst numerisch geordneter Zusammenstellung der Widerstandsmomente von 59 bis 113 930 zahlreichen Berechnungsbeispielen und Hilfstabeln. Bearbeitet von B. Böhm, kgl. Gewerberat, Bromberg, und E. John, kgl. Reg.- und Baurat, Essen. Zweite verbesserte und vermehrte Auflage. Berlin 1913, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 12 M.

Betonpfahl „System Mast“. Ein Gründungsverfahren mit „Betonpfählen in verllorener Form“. Von H. Struif, ständiger Assistent an der Kgl. Techn. Hochschule Berlin. Zweite, vermehrte Auflage. Mit 75 Textfiguren. Berlin 1913, Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 1,60.

Die mechanischen Stellwerke der Eisenbahnen. Von S. Scheibner, kgl. Oberbaurat in Berlin. I. Band. Signale und deren Anordnung. Selbständige mechanische Stellwerke. Mit 38 Abbildungen. Berlin und Leipzig 1913, Verlag von G. J. Göschen. Preis geb. 90 Pfg.

Das Bauhandwerker-Pfandrecht nach dem schweizer. Zivilgesetzbuch. Für die Praxis dargestellt von Dr. Max Stahel, Rechtsanwalt, Zürich. Zürich 1913, Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis kart. Fr. 1,20.

Die Berechnung der Rahmenträger. Mit besonderer Rücksicht auf die Anwendung. Von Professor Dr.-Ing. Fr. Engesser. Mit 42 Abbildungen. Berlin 1913, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 1,20.

Die Berechnung von bogenförmigen Staumauern. Dissertation von Dipl.-Ing. Hugo Ritter aus Zürich. Karlsruhe 1913, Verlag von J. Lang, Waldstr. 13. Preis geh. M. 2,50.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein junger *Maschineningenieur* mit mathematischer Begabung nach Paris in eine Fabrik für optische und Präzisionsinstrumente. Artillerieoffizier und französischer Schweizer bevorzugt. (1889)

Gesucht mehrere Schweizer *Maschineningenieure* für die Zentrifugalpumpen-Abteilung einer Maschinenfabrik in Frankreich. Gehalt 225 Fr. pro Monat. (1891)

Gesucht ein junger *Maschineningenieur* französischer Zunge für die Offert- und Verkaufsabteilung einer grossen deutschen Pumpen- und Armaturenfabrik. (1892)

On cherche un ingénieur-chimiste ayant déjà séjourné à l'étranger parlant l'Espagnol et possédant une grande expérience, spécialement pour le traitement du cuivre, pour une fonderie au Chili située dans une localité saine. Engagement de quatre années. (1893)

Gesucht ein junger *Maschinen-Ingenieur* zur Leitung einer elsässischen Maschinenwerkstätte mit kleiner Giesserei. (1894)

Gesucht ein *Elektro- oder Maschineningenieur* von 30 bis 35 Jahren zum Studium elektrischer Zuförderung nach Java. (1895)

Auskunft erteilt

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
26. Okt.	Bauverwaltung	Grenchen (Solith.)	Strassenschalenpflasterung (800 m ²), Trottoirrandsteine aus Granit (200 m).
26. "	Gemeindeschreiber Rast	Inwil (Luzern)	Sämtliche Arbeiten für ein Käseereigebäude und eine Scheune.
27. "	Meili-Wapf, F. Amberg, Arch.	Luzern	Alle Arbeiten und Lieferungen für den Schulhaus-Neubau Erstfeld.
27. "	A. Frölich, Architekt	Zürich, Sihlhofstrasse 3	Gipser- und Malerarbeiten, Boden- und Wandplattenbeläge für den Neubau des städtischen Krematoriums im Friedhof Sihlfeld.
27. "	Bauverwaltung	Grenchen (Solith.)	Erd-, Maurer-, Zimmer- und Dachdeckerarbeiten zu einem Kohlenschuppen.
28. "	Joh. Meier, Gemeinderat	Hüntwangen (Zch.)	Legen von 150 m Zementröhren, Erstellen von Sammel- u. Kontrollschächten.
1. Nov.	Möri & Krebs, Architekten	Luzern, Kapellplatz 6	Glaser-, Schreiner-, Schlosser- und Malerarbeiten, Bodenbeläge (Asphalt und Plättli) für den Neubau der Armenanstalt Schötz.
2. "	Ingenieur- und Kataster-Bureau	Kilchberg (Zürich)	Erstellung einer Gasleitung in Muffenstahl- event. Gussröhren samt Grab- und Chausseearbeiten, Länge 1300 m, Kaliber 125 mm.
5. "	Gemeinderatskanzlei	Vitznau (Luzern)	Korrektion der Gemeindegasse, sowie Anlage eines Trottoirs von 2 m Breite und 2160 m Länge in Vitznau.