

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 25

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

umbauten Raum vom Kellerboden bis Oberkant Kehlgebälk gemessen, dem Einheitssatz von rund Fr. 38,25 auf den m^3 entspricht, oder auf die 35 Betten verteilt rund 8000 Fr. für ein Krankbett. — Die Baukosten des Oekonomiegebäudes werden zu rund 40000 Fr. angegeben.

Das Krankenhaus Rehalp.

Erbaut von Architekt E. Usteri in Zürich.

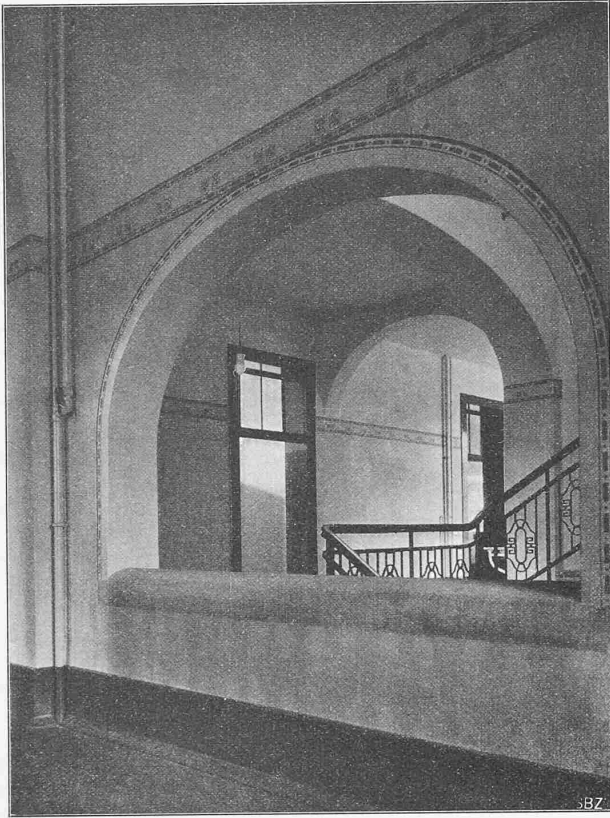


Abb. 3. Treppenhaus im I. Stock.

Miscellanea.

Heidelberger Schloss. Zur Sicherung der Fassade des Otto-Heinrichbaues im Heidelberger Schloss ist nun endgültig beschlossen worden, nach den Vorschlägen von Geh.-Oberbaurat Eggert in Berlin deren Innenseite mit Strebepfeilern zu versehen.¹⁾ Die Arbeit ist zu rund 300 000 Mark bewertet, von denen 180 000 Mark in den Jahren 1910 und 1911, der Rest in der nächstfolgenden Bauperiode zur Verfügung gestellt werden sollen.

Auf den Innenausbau des Erdgeschosses zu Museumszwecken ist verzichtet, dagegen wird eine Abtragung der Fassade behufs Auswechslung der in allen Stockwerken ziemlich zahlreich vorhandenen teilweise sehr schadhafte Steine als unvermeidlich bezeichnet und geltend gemacht, dass bei Niederlegung und nachfolgender Wiederaufrichtung pietätvoller vorgegangen werden kann, als bei einer Auswechslung der schadhafte Teile in der aufrechtstehenden Mauer. Das letztere Verfahren wurde bei der Erneuerung des Hauses „Zum Ritter“ in Heidelberg angewendet. Dabei seien jedoch Beschädigungen unvermeidlich gewesen, die nachher durch eine Kittmasse wieder bedeckt wurden, was sich für die umfangreiche freistehende Fassade des Otto-Heinrichbaues mit seiner wertvollen Ornamentik nicht empfehlen würde. Es wäre also damit zu rechnen, dass die Fassade während eines Sommers niedergelegt wäre. Zur Gewinnung eines völlig einwandfreien Steinmaterials wird nach angestellten kleineren Versuchen empfohlen, die für die Ergänzungsarbeiten bestimmten Sandsteine einen Winter hindurch im Freien liegen zu lassen. In dieser Weise durchgeführt, würden die Arbeiten wieder auf hundert Jahre und länger den Bau in seinem jetzigen Zustand sichern; damit wäre die Frage einer völligen Wiederherstellung mit Dach usw. für einen sehr langen Zeitraum also gegenstandslos.

¹⁾ Siehe unsere Darstellungen in Bd. XLVI, Seite 259.

Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.

November 1909.

(Tunnellänge = 14536 m)	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im Nov.	m 142	138	280
Länge des Sohlenstollens am 30. Nov.	m 3654	4666	8320
Gesteinstemperatur vor Ort	°C 13,2	30,5	
Am Portal ausfliessende Wassermenge	l/Sek. 213	71	
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:			
Ausserhalb des Tunnels	374	1505	1879
Im Tunnel	867	464	1331
Im Ganzen	1241	1969	3210

Nordseite. Von Km. 3,550 an ist im Sohlenstollen den Trias-sedimenten das Karbon gefolgt, in Form von bituminösen stark gequälten Schiefen mit eingelagerten Quarzitäbänken. Das Streichen der Karbonschichten war anfangs genau O—W und drehte später nach NO—SW um. Die Fallrichtung blieb im allgemeinen um die Horizontallage; nur lokal trat stärkeres Süd- oder Nordfallen auf. Gegenüber der nordfallenden Trias besteht deutliche Diskordanz. Mit mechanischer Bohrung wurden in 19 Tagen 113 m aufgeföhren, d. h. im Mittel 5,95 m im Arbeitstag mit vier Meyerschen Perkussionsmaschinen. Von Hand wurden 29 m, d. i. im Arbeitstag durchschnittlich 2,63 m ausgebrochen.

Südseite. Der Sohlenstollen durchfuhr Gastergranit und Quarzporphyr. Das Streichen der Schichten war N 65° O, ihr Fallen 50° S. Es wurde mit vier Ingersollbohrmaschinen ein mittlerer Tagesfortschritt von 4,76 m erzielt.

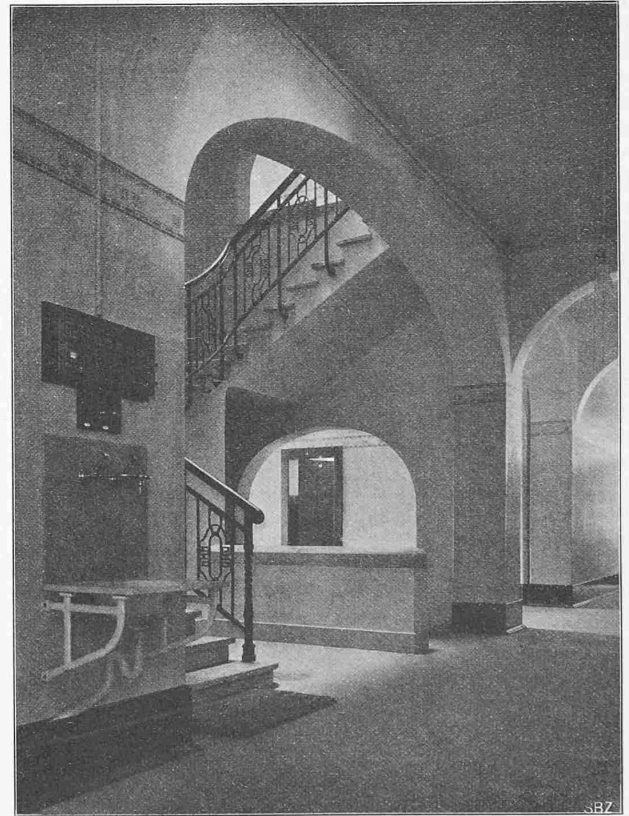


Abb. 9. Treppenhaus im Erdgeschoss.

Schweizerischer Wasserwirtschafts-Verband. Die am 20. November d. J. eingesetzte Kommission, von der wir auf Seite 316 dieses Bandes berichteten, ist am 4. Dezember vollzählig zusammengesetzt und hat einen Statutenentwurf aufgestellt; in der „Schweizerischen Wasserwirtschaft“ vom 10. d. M. ist derselbe veröffentlicht. Als Mitglieder des Verbandes sind in Aussicht genommen: politische Körperschaften, Korporationen, Vereine und Verbände, Werke mit eigener Wasserkraft, Firmen und Einzelpersonen. Die Mitgliedsbeiträge sollen von 150 Fr. bis 50 Fr. abgestuft werden. Als Zweck des Verbandes bezeichnet der Entwurf: Eine den Bedürfnissen der Zeit entsprechende gemeinsame und harmonische Wahrung und Förderung der sämtlichen wasserwirtschaftlichen Interessen (Wasserwirtschaft und Wasserwirtschaftspolitik, eidgenössisches und

kantonales Wasserrecht, Konzessionswesen, Kraftgewinnung und Kraftverwertung, Talsperrenbau, See- und Flussregulierungen, Schifffahrt, Fischerei und verwandte Gebiete).

Der Statutenentwurf soll eine auf den 15. Januar 1910 nach Zürich einzuberufenden Versammlung von Interessenten vorgelegt werden.

Ausstellung München 1910. Die Vorarbeiten für die vom Mai bis Oktober nächsten Jahres geplante *Ausstellung Muhamedanischer Kunst* in München sind in bestem Gange und versprechen vollen Erfolg. Die damit beauftragten Kommissäre haben fast ganz Europa bereist und bei den Verwaltungen der Museen der meisten Länder das erhoffte Entgegenkommen gefunden, sodass ein ziemlich vollständiges Bild der Muhamedanischen Kunstentfaltung zur Zeit ihrer höchsten Blüte erwartet werden darf.

Die grosse Prinz Ludwighalle der Ausstellungsbauten wird nach Prof. Dr. Th. Fischers Entwürfen zu einem Festsaal umgewandelt, der in amphitheatralischer Anordnung mehrere tausend Zuschauer fassend auch den abendlichen Veranstaltungen der Ausstellung dienen soll. Der Südpark des Ausstellungsplatzes erfährt ebenfalls eine durchgreifende Umgestaltung, namentlich auch um den Besuchern den Aufenthalt auch bei ungünstiger Witterung angenehmer zu gestalten, als es bisher der Fall war.

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Auf den Antrag von Nationalrat R.-R. Mächler hat der Schweizerische Nationalrat dem Nordostschweizerischen Schifffahrtsverband einen Beitrag von 10000 Fr. bewilligt, an seine Untersuchungen zur Abklärung der Fragen über die Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee.

Wie aus den Verhandlungen des Arbeitsausschusses der „Internationalen Schifffahrtsvereinigung Rhein-Bodensee“ vom 22. Nov. d. J. hervorgeht, sind die Beiträge zu den Kosten für diese Studien von badischer Seite schwieriger flüssig zu machen. Die gleichzeitig mit grösster Energie betriebene Sammlung zur Deckung der Mehrkosten für die 90×12 m Schleuse in Augst von 380000 Fr. scheint hier erstere Bestrebungen zu beeinträchtigen; und doch sollte logischer Weise beides gleichzeitig erwogen und geprüft werden, um die Gefahr zu vermeiden, je nach Ergebnis der Studien, bei der Schleuse ungerechtfertigte Mehrkosten veranlasst zu haben.

Schmalspurbahn Waldenburg-Balsthal. Mit Botschaft vom 30. November d. J. beantragt der Bundesrat die Konzessionserteilung für eine elektrisch zu betreibende Meterspurbahn von Waldenburg über Langenbruck nach Balsthal zum Anschluss an die Bahn Balsthal-Oensingen. Von der Haltestelle St. Wolfgang soll zugleich eine Zweiglinie nach Mümliswil erstellt werden. Die Länge der zu konzessionierenden Linien beträgt 15,455 km. Die Höhenkoten sind: Waldenburg 518,34 m, Kulminationspunkt 732,50 m, Balsthal 492 m, Mümliswil 555,20 m. Als kleinster Krümmungshalbmesser ist 50 m, als grösste Steigung 61,67‰ angenommen; letztere wird mit Adhäsion überwunden. Der Kostenvorschlag sieht für Bau und Ausrüstung zusammen 1513000 Fr. vor.

Schweizerische Bundesbahnen. An Stelle des verstorbenen Direktors Emil Frey hat der Bundesrat auf den Vorschlag des Verwaltungsrates der S. B. B. zum Mitglied der Kreisdirektion II gewählt Herrn *Paul Baldinger* von Zürich, bisher Oberbetriebschef der S. B. B. in Bern.

Literatur.

XLIII. Assemblea generale della Società Svizzera Ingegneri ed Architetti, nel Cantone Ticino 4, 5 e 6 Settembre 1909. Pubblicazione commemorativa.

In einem Prachtband von nicht weniger als 414 Seiten Grossquartformat, in denkbar vornehmster Ausstattung, legen uns die Kollegen aus dem Tessin ihre

Festschrift

zur diesjährigen Generalversammlung vor. Wer dem Feste beigezogen hat und die herrlichen Tage miterleben konnte, die die Freunde aus dem Tessin uns bereitet haben, wird ihre aussergewöhnliche Denkschrift als den harmonischen Abschluss zu all ihren Darbietungen entgegennehmen. Er wird, dankbar, ihnen nicht zürnen, dass sie in ihrer Begeisterung auch hierin alles hinter sich gelassen haben, was zu solchen Anlässen in unserem Vereine sonst üblich ist; galt doch die Feier zugleich auch dem 25jährigen Bestehen ihrer kantonalen Vereinigung.

„Fra gli scopi che con questa pubblicazione la S. J. A. T. si è prefisso“ — so beginnt das kurze Vorwort des Buches — „oltre al commemorare il XXV anniversario della sua fondazione in Bellinzona, contemporanea alla apertura della *Via delle Genti*, lungo il territorio del Cantone Ticino, oltre ad adempiere ad un impegno di fronte alla Società Svizzera Ingegneri ed Architetti in occasione alla sua XLIII Assemblea generale, per la prima volta, a nostra richiesta, tenutasi nel nostro Cantone, ed a condecorarne i relativi festeggiamenti — ha avuto pur quello — riassumendo i progressi compiutisi nel campo tecnico nel nostro Paese, nel trascorso primo secolo di sua vita, come Stato autonomo confederato svizzero — di rivelare da questo punto di vista il nostro Cantone ai Confederati ed a noi stessi — di dimostrare come il Popolo Ticinese abbia con sano adattamento saputo avvantaggiarsi e dei progressi della Scienza e della Libertà, all'ombra della Croce Federale, e di additargli i suoi migliori destini.“

Dieses Ziel haben die Verfasser der Festschrift in vollem Masse erreicht. Sie haben darin der Geschichte ihres Kantons und dem hervorragenden Anteil, den Ingenieure und Architekten an seiner Entwicklung genommen, einen würdigen Denkstein gesetzt.

Den reichen Inhalt der Schrift auch nur summarisch wiederzugeben, kann nicht Sache dieser Zeilen sein. Wir müssen uns für heute auf die Aufzählung der Abschnitte beschränken, in die sie eingeteilt ist, uns vorbehaltend, bei späterer Gelegenheit unsern Lesern aus dem überreichen Inhalt Einzelnes mitzuteilen.

Ueber den ersten Abschnitt, der der Architektur gewidmet ist, haben wir schon auf Seite 130 dieses Bandes berichtet. Ihm schliesst sich das Kapitel über „Verkehrsmittel“ an, das auf 77 Seiten vom Strassenwesen ausgehend, die Hauptbahnen und alle die mannigfaltigen Nebenbahnen und lokalen Zwecken dienenden Verkehrseinrichtungen mit vielen technisch interessanten Einzelheiten behandelt und illustriert. Dem „Forstwesen“ sind 20 Seiten gewidmet. Der „Wasserbauliche Teil“ berichtet auf 61 Seiten, denen eine Zusammenstellung der vom Bunde geleisteten Subventionen vorausgeschickt ist, mit vielen Karten, Plänen und Schmuckbildern über die Flussverbauungen und die Wasserversorgungen. Ein besonders reich ausgestatteter Abschnitt ist der über die „Wasserverwerke und die hydroelektrischen Anlagen“. Diesen sind manche eingehende Darstellungen gewidmet, mit zahlreichen Plänen und Abbildungen, von den alten „Molini Bassi“ ausgehend bis zu den modernen, zum Teil noch im Entstehen begriffenen Werken. So finden sich u. a. reiche Darstellungen der Werke Morobbia, Pontebrolla, Verzasca und vor allem eine eingehende Beschreibung der im Bau begriffenen Anlagen in der Biaschina aus der Feder von Direktor A. Nizzola der A.-G. Motor; diese nimmt von den 51 Seiten des Kapitels nicht weniger als 28 ein und ist besonders reich ausgestattet. In einem kürzeren Abschnitt von 20 Seiten wird ein Ueberblick geboten über die industrielle Entwicklung des Kantons und den Schluss macht Guidinis glänzender Vortrag „Bellezze naturali ed artistiche“, den er an der Generalversammlung in Locarno gehalten hat und über den im Protokoll der Generalversammlung und in der Festbeschreibung berichtet ist. Nach einem kurzen geschichtlichen Rückblick und Ausblick für die nächste Zukunft, der sich den technischen Unternehmungen im Kanton eröffnet, folgt als Anhang ein kleiner Festbericht mit der Liste der Teilnehmer an der Generalversammlung.

Soweit sie am Feste teilgenommen haben, werden unsere geehrten Leser beim Lesen dieser Zeilen wohl schon im Besitze des Buches sein; den andern sei die Anschaffung des Werkes, das von dem Tessinischen Ingenieur- und Architekten-Verein (Präsident *Fulgenzio Bonzanigo*, Ingenieur in Bellinzona), solange der Vorrat reicht, zum Preise von 25 Fr. brochiert und Fr. 27,50 mit Einbanddeckel bezogen werden kann, auf das wärmste empfohlen. Unsern Tessiner Freunden aber auch für diese Tat nochmals aufrichtigen Dank!

A. J.

Spiel und Arbeit. Allerhand anziehende Beschäftigungen für die Jugend. Herausgegeben von *Otto Robert*.

Heft 1: „Segeljacht“, selbständige Herstellung einer lenkbaren Segeljacht. Von Heinrich Cranz, neu bearbeitet von Professor W. Schleyer. Mit 22 Textzeichnungen und vier Modellbogen. Preis M. 1,80.

Heft 6: „Wasserräder“, zum Antrieb beweglicher Figuren und Apparate. Von Eugen Honold. Mit 17 Textzeichnungen und fünf Modellbogen. Preis M. 0,80.

Heft 8: „Drachen und Luftballon“. Von Eugen Honold. Mit 25 Textzeichnungen und zwei Modellbogen. Preis M. 0,60.

Heft 19: „Wasserturbine“ (Hochdruckrad). Von Otto Mayser. Mit sechs Textzeichnungen und drei Modellbogen. Preis M. 0,70.

Heft 20: „Elektrisches Licht“ (Dynamomaschine). Von Otto Mayser. Mit Textzeichnungen und Modellbogen. Preis M. 1,20. Verlag von Otto Maier in Ravensburg.

Ingenieure, deren hoffnungsvolle Söhne Neigung zeigen in die Fusstapfen ihrer Väter zu treten, seien auf diese Sammlung sehr

praktischer und anregender Beschäftigungs-Anleitungen aufmerksam gemacht. Jedes Heft ist für sich abgeschlossen (und einzeln käuflich) und enthält nach einer ganz knappen und klaren Erläuterung der auf den Gegenstand bezüglichen physikalischen Grundbegriffe eine ebenso klare Anleitung zum Selbstanfertigen betriebsfähiger Modelle. Die jeweils beiliegenden Modellbogen sind geometrische Zeichnungen in Naturgrösse der Bestandteile, die grösstenteils aus Holz gefertigt werden; für den Bezug gegossener und geschmiedeter Eisenteile und kleinerer Armaturen sind Bezugsquelle und Preise angegeben. Es sei noch besonders hervorgehoben, dass sich diese Modelle durch ihre ansehnliche Grösse auszeichnen, so z. B. ist die Segeljacht 60 cm lang, die Wasserräder 40 bis 50 cm hoch, so hat das Rad der Wasserturbine 23 cm \ominus und es kann mit ihr z. B. die in Heft 20 beschriebene Dynamomaschine von 23,5 \times 22,5 cm Grundplatte betrieben werden, sodass die Arbeit der Knaben durch den Erfolg auch belohnt wird.

Das Bürgerhaus in der Schweiz. I. Band. Das *Bürgerhaus in Uri*. Herausgegeben vom *Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein*. Basel 1910. Verlag von Helbing & Lichtenhahn. Preis 8 Fr.

Der erste Band des von der „Bürgerhaus-Kommission“ des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins bearbeiteten Werkes ist soeben zur Ausgabe gelangt. Das Buch, an das Kommission und Verlag gleich liebevolle Sorgfalt gewendet haben, ist ein vielversprechender Anfang für das ganze Unternehmen und berechtigt zu der Erwartung, dass es den vereinten Kräften, die dabei tätig sind, gelingen werde, dieses in einer dem Ansehen des Vereins entsprechenden Weise durchzuführen. Obgleich durch die vom Verlag fleissig verbreiteten Prospekte das Wesen und die Bedeutung des Werkes den weitesten Kreisen vorgeführt wurden, behalten wir uns vor, darauf zurückzukommen.

Die Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- u. Architekten-Vereins machen wir nochmals auf das bezügliche Rundschreiben des Zentralkomitees aufmerksam, das auf Seite 332 dieses Bandes enthalten ist.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Besichtigung der wichtigsten Konkurrenzentwürfe für die Erweiterungsbauten des

EIDGENÖSSISCHEN POLYTECHNIKUMS

Dienstag den 21. Dezember, nachmittags 2 bis 4 Uhr

in der *Aula des Polytechnikums*.

Die Sitzung vom 22. Dezember fällt aus.

Der Präsident.

Bericht über die Exkursion an den Sitterviadukt der B.-T.

Als am 5. Dezember, Sonntag Morgen nach 8 Uhr der Bericht-erstatte pflichtgemäss am Bahnhof wartete, blieb er lange allein, denn es regnete. Trotzdem kamen nach und nach ein paar wetterfeste Kollegen zusammen, sogar der Herr Präsident erschien auf der Bildfläche, um zu sagen, er komme nicht mit. Als die Entscheidung, ob gehen oder nicht gehen, drängte, waren wir unser sieben Mann, die dem Wettertelegramm der S. B. B. „St. Gallen sehr schön“ natürlich keinen Glauben schenkten. Da stellte es sich heraus, dass von Kriens die Herren Direktor *Scheitlin* und Ingenieur *Ackermann* von der Firma Th. Bell & C^o eingetroffen seien und das gab den Ausschlag. Gegen Winterthur zu hörte der Regen auf, d. h. es begann zu schneien, was als relative Besserung angesehen wurde. In Winkeln angekommen vereinigten sich mit uns etwa

acht St. Galler Kollegen unter Führung ihres Präsidenten Kollega *Dick*, ferner hatten sich zum Empfang eingefunden Herr Oberingenieur Dr. *Häuser* nebst einigen Ingenieuren der Unternehmung, sodass eine rund 20 Mann starke, sehr gewählte Gesellschaft den Weg zum Sitterobel, an den Fuss des gewaltigen Gerüstturms¹⁾ unter die Füsse nahm. Dort gaben die Herren uns jede erdenkliche Auskunft; in zuvorkommender Weise war dafür gesorgt worden, dass sowohl mit der Kabelwinde Granitblöcke aufgezogen und mit bemerkenswerter Schnelligkeit längs der Seil-Schwebbahn hinbewegt wurden, als auch, dass an der Brückenmontage auf dem Turm gearbeitet werde. Ein elektrischer Aufzug, dessen Kabine 10 bis 12 Mann fasst, brachte uns im Nu in die Höhe, wo wir weitere Erklärungen über den Bauvorgang erhielten. Es waren hier zwei Trupps mit dem Nieten beschäftigt; dieses geschieht mit Luftdruckhämmern und auch die Nietenöfen werden aus der Druckluftleitung bewindet. Die gesamte Installation macht einen vorzüglichen Eindruck, weshalb der Besuch der aussergewöhnlichen Baustelle allen Fachkollegen sehr empfohlen werden kann. Der hierfür günstigste Zeitpunkt dürfte Anfang Januar sein, da alsdann die Brücke nahezu vollständig vorgebaut sein wird.

Nach der Besichtigung ging man der Strecke nach, auf der die Kunstbauten und Erdarbeiten ihrer Vollendung entgegengehen, ins Heinrichsbad, wo ein gutes Mittagessen uns erwärmte. Gegen 4 Uhr Aufbruch zu den Arbeiten im Bahnhof Herisau,²⁾ wo Lehnenrutschungen zu kostspieligen Mehrarbeiten Anlass gaben und wo eine grosse Dampfschaufel im Betriebe vorgeführt wurde. Diese füllt mit spielender Leichtigkeit (= 70 PS) so im Vorüberfahren den Materialzug mit dem durch Sprengung in 4 bis 5 m tiefen Bohrlöchern vorgelockerten Konglomerat der abzubauenen Böschung. Um 5 Uhr hatten wir alles gesehen, der Betrieb wurde eingestellt, desgleichen auch Schnee und Regen, und bei fast blauem Himmel ging zum Abendschoppen. Auch dieser nahm bei Gesang und Produktionen aller Art den animiertesten Verlauf, denn ausser einigen jungen Herisauer Kollegen war auch der bekannte Kriminal-Polizeiwachtmeister a. D. Temperli zu der Gesellschaft gestossen. So enteilten unversehens die schönen Stunden fröhlichen Beisammenseins und um 7 Uhr trennten wir uns von den Freunden, dankbar für den trotz, oder vielleicht gerade wegen des schlechten Wetters in allen andern Beziehungen äusserst genussvollen Tag, den sie uns geboten. Bald wieder!

C. J.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Maschineningenieur, tüchtiger, selbständig arbeitender junger Mann, gewandter Konstrukteur, wenn möglich mit Erfahrung im Bau von Sägerei- und Holzbearbeitungsmaschinen. Dauernde Stelle. (1617)

Gesucht ein Ingenieur, guter Rechner (auch in graphischer Statik) und vor allem geschäftsgewandt, als Inspektor einer grossen Unternehmung in New-York. (1618)

Gesucht ein Ingenieur, bewährter Spezialist im Zentrifugalpumpenbau, ferner ein *Spezialingenieur* für Kompressorenbau, beide mit längerer Praxis. (1619)

Gesucht auf Frühjahr 1910 nach Afrika, Congogebiet, *zwei junge Ingenieure* für Wassermenge-Messungen und Aufnahmen. Dauer einschliesslich Hin- und Rückreise 20 Monate. (1620)

Gesucht ein der deutschen und französischen Sprache mächtiger *Ingenieur* für eine Spezialfabrik für Pumpen und Armaturen. Derselbe würde später Verwendung als Reiseingenieur oder Filialleiter finden. (1621)

Auskunft erteilt:

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

¹⁾ Seite 315 mit Bildern und Tafel.

²⁾ Lageplan Band II, Seite 291.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
22. Dez.	A. Romang & R. Calini, Architekten	Basel, Utengasse 33	Schreiner- u. Installationsarbeiten; Bodenbeläge: Terrazzo-, Kunstholz-, Plättli- und Parkettboden; Maler- und Schlosserarbeit.
22. „	Gemeindekanzlei	Suhr (Aargau)	Fassen von zwei Quellen im Obertal, Erdarbeiten und Zuleitung.
22. „	Wiss., Genossenschaftspr.	Malters (Luzern)	Alle Arbeiten zur Erstellung eines neuen Käseereigebäudes.
25. „	Robert Zollinger, Architekt	Zürich, Mühlebachstr. 40	Schreinerarbeiten für den Bau und die Möblierung, Rolljalousien, Malerarbeiten, Linoleumbeläge für das Primarschulhaus Dorf-Meilen.
26. „	Kantonsbaumeister	Luzern	Sanitäre und Hydrantenanlage des neuen Zellenhauses St. Urban.
31. „	Obering. d. S. B. B., Kr. III	Zürich	Lieferung und Montierung einer Lokomotivdrehzscheibe und eines Drehkranes.
31. „	Stadtbauamt	Thun	Ausführung des Sammelkanals auf dem linken Aareufer.
31. „	H. Bachmann, Präsident	Altikon (Zürich)	Lieferung der Jalousien für das Schulhaus in Altikon.
2. Januar	Gaswerk-Baubureau	Bern	Erweiterung des Kohlenmagazins des Gaswerkes Bern.
10. „	Baubureau der Rh. B.	Chur	Lieferung und Montierung von drei eisernen Brücken von 55, 60 und 70 m Lichtweite über den Vorderrhein (Linie Ilanz-Disentis).