

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 26

Vereinsnachrichten

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: 14.05.2025

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

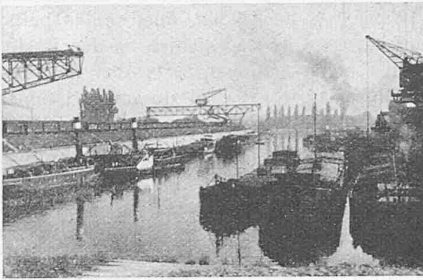


Abb. 1. Im Basler Hafen Kleinhüningen.

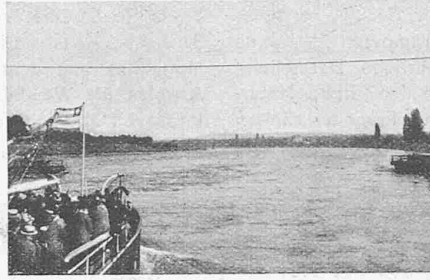


Abb. 2. Durch die Hüniger Schiffsbrücke.

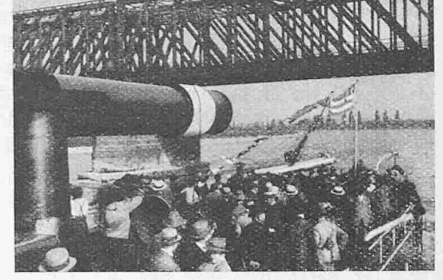


Abb. 3. Unter der Hüniger Eisenbahnbrücke.

Doktor der Naturwissenschaften: August Huber, dipl. Fachlehrer in Mathematik und Physik, aus Ennetaach (Thurgau) [Dissertation: Untersuchungen über den magneto-elektrischen Richteffekt].

Dampfkessel-Explosionen in Deutschland im Jahre 1925.

In Dampfkesselbetrieben Deutschlands sind im Jahre 1925 zehn Explosionen festgestellt worden. Hiervon werden sechs auf Wassermangel und drei auf Krepennrisse zurückgeführt, während in einem Falle Blechverletzung als Ursache angenommen wurde. Bei diesen Explosionen wurden 17 Personen getötet, 7 schwer und 15 leicht verletzt. Am meisten Opfer (7 Tote und 11 Verletzte) forderte die Explosion des liegenden Walzenkessels einer feuerlosen Lokomotive. Sie ist darauf zurückzuführen, dass sich ein alter, 14 mm tiefer Anbruch in der Kreppe des einen Kesselbodens ausgedehnt hat, sodass der Boden abriß und 70 m weit geschleudert wurde. Einen kurzen Bericht über die Explosionen gibt die „Z. V. D. I.“ vom 17. Juli d. J.

Elektrische Schnellzuglokomotive für Indien. Wie wir dem „Bulletin Oerlikon“ vom November 1926 entnehmen, wird die auf Seite 214 (9. Okt. 1926) unter diesem Titel erwähnte 2-C-2 Gleichstrom-Lokomotive von der General Electric Company, London, nach Plänen der Maschinenfabrik Oerlikon ausgeführt, die die elektrische Ausrüstung z. T. selbst liefert; der mechanische Teil ist einer englischen Lokomotivfabrik in Auftrag gegeben worden. Die Dauerleistung der Lokomotive wird zu 2160 PS bei 1400 Volt am Fahrdrat und rund 56 km/h Fahrgeschwindigkeit angegeben.

Von der 50. Generalversammlung des S. I. A. vom 28. bis 30. August 1926 in Basel.

(Schluss des Festberichtes von Seite 344.)



Von den schwankenden Planken des Tanzdecks im Hafen des Sonntagvergnügens führten uns die Basler Kollegen am Montag morgen (30. August) ins Getriebe realer Werktagarbeit, auf den Turboschlepper „Zürich“ im Rheinhafen Kleinhüningen (Abbildung 1). Zwischen Kähnen und Kranen, an denen aus luftiger Höhe die noch fehlenden Bierflaschen an Bord baumelten, wartete man geduldig die Verfrachtung der üblichen Nachzügler und das Signal der vollzogenen Oeffnung der Hüniger Schiffsbrücke ab; dann gings los, zuerst durch diese Brücke (Abbildung 2), gleich darauf mit gestrichenen Schornsteinen unter der Eisenbahnbrücke hindurch (Abbildung 3). Wohl die wenigsten beachteten zu Beginn der Fahrt das Glockenzeichen zum Lüften der Mützen der Schiffsmannschaft, und den Spruch des Kapitäns: In Gottes Namen! Jawohl, es ist etwas Schönes um traditionellen Brauch, sogar um ein Körnlein Aberglaube, wie sich beides überall dort am längsten erhält, wo der Mensch in seinen Hantierungen in unmittelbare Berührung kommt mit der Natur und ihrem Walten, und seiner Abhängigkeit von ihr

Schweizerischer Bundesrat. Zum Bundespräsidenten für das Jahr 1927 wählte die Bundesversammlung den Vizepräsidenten Bundesrat *G. Motta*, zum neuen Vizepräsidenten Bundesrat *Ed. Schulthess*. Die Verteilung der Departemente bleibt die gleiche wie bisher:

	Herr Bundespräsident	Vorsteher:	Vertreter:
Politisches Departement	„ Bundesrat	G. Motta	Schulthess
Departement des Innern	„	E. Chuard	Häberlin
Justiz- und Polizeidepartement	„	H. Häberlin	Haab
Volkswirtschaftsdepartement	„	Ed. Schulthess	Scheurer
Militärdepartement	„	K. Scheurer	Chuard
Finanz- und Zolldepartement	„	J. Musy	Motta
Post- und Eisenbahndepartement	„	R. Haab	Musy.

Elektrifikation der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Dieser Tage ist die elektrische Zugförderung auf der Arlberglinie auch auf das Schlusstück von Feldkirch bis zur Landesgrenze ausgedehnt worden; gleichzeitig ist sie auch auf der schweizerischen Strecke Grenze-Buchs aufgenommen worden.

Konkurrenzen.

Gewerbeschule und Kunstgewerbemuseum in Zürich.

(Vergl. Seiten 57, 67, 81, 173*, 184*.) Zum „Fall Gomringer“ hatten wir auf Seite 81 gesagt, wir würden auf die dabei aufgeworfene Frage der Entwendung geistigen Eigentums zurückkommen, wenn sie besser abgeklärt sein werde. Die damaligen Chefs des Herrn Gomringer, die Architekten V. & M., hatten ihm anlässlich der Ausarbeitung

inne wird. Gerade bei der Schifffahrt, sei es auf hohem Meer, sei es hier auf den flüchtigen Wellen des untiefereichen Stroms, ja sogar beim Segeln auf dem heimischen See. In unserem intellektuell so hoch entwickelten, die Natur immer schärfer durchschauenden und maschinell immer mehr unterkriegenen Zeitalter mag solche Einstellung als rückständig belächelt werden; ja nun, in Gottes Namen, wir haltens eineweg mit dem Schiffer.

Munter dampften wir nordwärts, bis nach kurzer Zeit die Isteiner Schwelle, dieser vielerwähnte, berühmte Stein des Anstosses in der schweizerischen Rheinschifffahrt in Sicht kam (Abbildung 4). Mit scharfem Trennungsstrich geht der trüg ziehende gestaute Wasserspiegel in das lebhaftes Gewell über, in das unser Schiff spürbar hinabrutscht; die allzu Neugierigen am Bug kriegten ein paar Spritzer ab (Abbildung 5), während man gleichzeitig nach rechts hin (Abbildung 6) eine verdächtige Felsklippe zu sehen vermeinte. Der Basler Pegel stand an jenem Tage auf +121, was einer schon ganz stattlichen Wasserführung von etwas über 1200 m³/sek entspricht, und doch zeigte sich die Stromschnelle oberflächlich so bewegt, wie vor kaum sieben Jahren bei halb so grosser Wassermenge (vgl. das Bild auf Seite 243 von Band 77, 28. Mai 1921). Nach diesem praktisch weniger erfreulichen Bild unseres freien Zugangs zum Meer tauchten

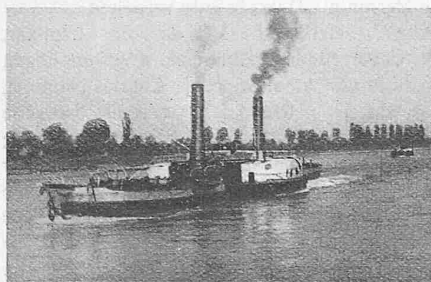


Abb. 7 und 8. Begegnung mit einem Schleppzug, Dampfer „Brest“ mit zwei Anhängen.

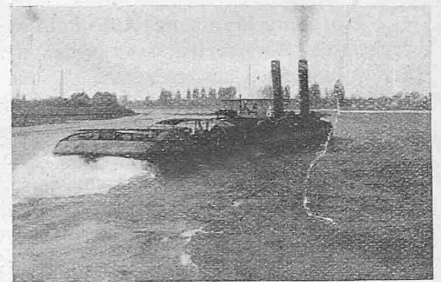
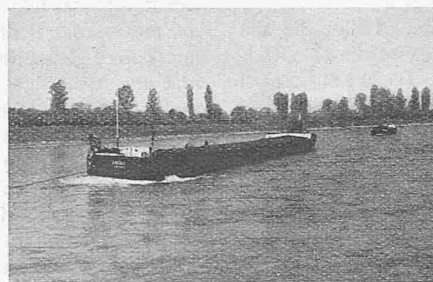


Abb. 9. Heckraddampfer „Schweiz“ der S. S. G.

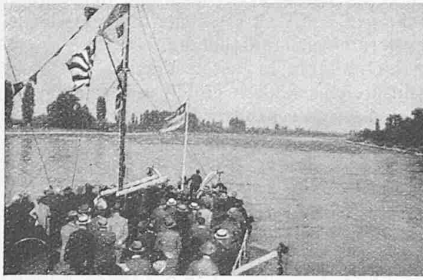


Abb. 4. Die Isteiner Schwelle in Sicht.



Abb. 5. Mitten im Strudel.

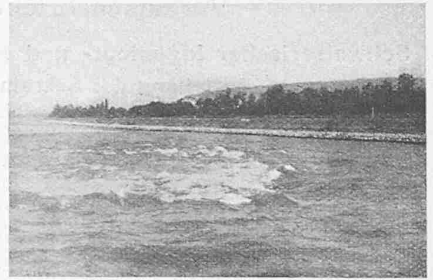


Abb. 6. Rechtsseitige untere Schwelle.

ihrer Entwurfs u. a. auch eine Studie vorgelegt mit der gleichen Baublock-Anordnung, wie sie dann der Wettbewerbs-Entwurf G. aufwies; darauf stützte sich ihre Vermutung der „Entwendung geistigen Eigentums“. Nun hat G. seinerseits eine Anzahl allerdings sehr summarischer und verschiedenartiger genereller Skizzen produziert, die er, nach seiner Aussage, vor dem Zeitpunkt der Bekanntgabe jener Studie V. & M. gemacht habe; unter diesen findet sich auch eine, der Studie V. & M., bezw. dem Wettbewerbsentwurf G. sehr ähnliche. Infolgedessen und nach Besprechung mit den Parteien ist die ausschreibende Behörde zu dem Eindruck gelangt, der oben erwähnte Verdacht sei unbegründet¹⁾.

Zur Weiterbearbeitung der Aufgabe hat der Stadtrat von Zürich vier der Preisträger des ersten Wettbewerbs Steger & Egender, Vogel-sanger & Maurer, Jos. Schütz und Henauer & Witschi (mit Ausschluss Gomringers) zu einem engern Wettbewerb eingeladen (Termin 15. März 1927), den die Baukommission für das Gewerbeschulhaus (darunter als Architekten: Dir. A. Altherr, Prof. G. Gull, M. Häfeli und Stadtbaumeister H. Herter) zu begutachten haben wird. Es ist beabsichtigt, dem Verfasser des empfohlenen Entwurfs die weitere Bearbeitung der Pläne zu übertragen; die andern erhalten je 2500 Fr. (Pläne 1:500 und 1:200, kubische Berechnung, ein Modell oder Schaubild ist zulässig); die Entwürfe werden während mindestens einer Woche öffentlich ausgestellt werden.

¹⁾ Vergl. das bezügl. Protokoll in der „N. Z. Z.“ Nr. 1640 vom 12. Okt. d. J.

zum Glück bald verheissungsvollere am Horizonte auf, so der französische Dampfer „Brest“ mit zwei Kähnen im Anhang (Abbildungen 7 und 8), der langsam aber sicher bergwärts zog. Fröhliches Winken hin- und herüber, auch von den Kähnen, wo Vater und Mutter mit Kind und Kegel, Hund, Kanarienvogel und Geranienstöcken friedlich hausten. Dann weiter der Heckraddampfer „Schweiz“ der S. S. G. (Abbildung 9), den im Oktober 1919 deren technischer Direktor, unser S. I. A.-Kollege Ing. Jul. Ott, in 25-tägiger Argonautenfahrt von Breslau an der Oder über Hamburg, Nordsee und Bremen, durch allerhand Fährnisse und insgesamt 26 Schleusen heil auf den Rhein gebracht hat. Ja, wir Schweizer Schiffer sind denn doch nicht so ganz von heute, wie mancher Kannegiesser wohl meint!

Doch wir wollen ja nicht Fachsimpeln, sondern nur jenen herrlichen, blauen Montag-Morgen in Erinnerung rufen, da wir auf unserem Schlangenlinienkurs bald am einen, bald am andern Ufer, bald wieder in breiter Mitte dahinglitten, und uns nicht satt sehen konnten an dem für viele ganz neuen Bilde der pappelgesäumten, grünen, einsamen Ufer, wie der blauen Ferne. Mählig stieg die Sonne höher und gegen 11 Uhr kam Alt-Breisach, unser Reiseziel in Sicht. Wir fuhren am malerischen Stadthügel vorbei (Abbildung 12), sondierten etwas unterhalb einen Wendeplatz von genügender Tiefe (Abbildung 10),

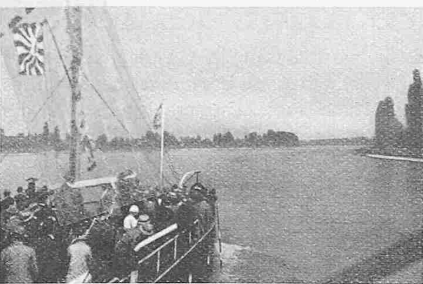


Abb. 10. Abtasten der Aufdrehselle.



Abb. 11. Strandnixen am Ankerplatz.

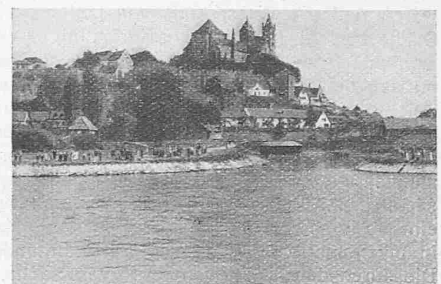


Abb. 12. Alt-Breisach am Rhein.

Neubau der Peters-Schule in Basel (Seiten 142 und 317).

Wie uns kurz nach Redaktionsschluss der letzten Nummer mitgeteilt worden ist, hat das Preisgericht unter den 104 eingegangenen Entwürfen die folgenden mit Preisen bedacht:

- I. Preis (2500 Fr.), Entwurf „Südhof“, Hans Mähly, Architekt, Basel.
- II. Preis (2400 Fr.), Entwurf „Zellrahme“, Hans von der Mühl und Paul Oberrauch, Architekten, Basel.
- III. Preis (1400 Fr.), Entwurf „De junge Schnägge“, Bräuning & Leu, Architekten, Basel.
- IV. Preis (1200 Fr.), Entwurf „In der Altstadt“, Walter Baur, Architekt, Bern, aus Basel.
- V. Preis (1000 Fr.), Entwurf „Sonne“, Othmar Jauch, Architekt, Basel.

Das Preisgericht empfiehlt das erstprämierte Projekt zur Ausführung.

Sämtliche Entwürfe sind bis und mit nächsten Montag den 27. Dezember (ausgenommen am heutigen Weihnachtstag) in der Turnhalle an der Ritterstrasse je von 10 bis 16 Uhr ausgestellt.

Kantonale Landwirtschaftliche Schule Charlottenfels bei Schaffhausen. Von den Verfassern des mit dem I. Preis bedachten Entwurfs ist uns in der Mitteilung des Ergebnisses (auf Seite 330) der eine Name ungenau übermittelt worden; die betreffende Schaffhauser Architekturfirma heisst Scherrer & Meyer.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

und bald lag unser Dampfer am Ufer (Abbildung 11). War es Zufall, war es Absicht des Kapitäns oder gar Regie des Organisationskomitee: zur Begrüssung fanden wir als erste Eingeborene ein paar freundlich badende Breisacherinnen vor. Indessen gewannen doch Hunger und Durst die Oberhand über den S. I. A., und so fand man sich bald hemdärmelig an reich besetzter Tafel. Hier klangen nochmals die Gläser zusammen, als der Berichterstatter sich dem gestrigen Danke des C-C-Präsidenten an unsere Basler Kollegen namens aller Gäste aufs herzlichste anschloss.

Noch wurde rasch dem Münster ein Besuch abgestattet, und dem berühmten Schnitzaltar, der tatsächlich höher ist als das Chorgewölbe, unter dem er steht — man sah es einwandfrei — die gebührende Reverenz erwiesen. Dann gings mit der Bahn nach Freiburg i. B., auch dort natürlich ins und ums Münster, durch altbekannte alte Gassen und schliesslich zu einem herrlichen Bier in kühdunklem Keller. — Es war ein warmer aber schöner Tag, schön und warm wie das ganze Fest. Habt Dank Ihr Basler Freunde! Ihr habt Mühe und Kosten nicht gescheut, den S. I. A. würdig zu empfangen; Ihr habt ihm Eure schöne Stadt, Eure und unsere Rheinschiffahrt in Wort, Bild und Natura so eindrucksvoll vorgeführt, dass die Erinnerung an alles noch lange haften wird.

C. J.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Sekretariats.

Der Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine E. V., Berlin, beabsichtigt im Herbst des nächsten Jahres eine Amerikafahrt zu veranstalten und hat dazu auch die Kollegen des Oesterreichischen und des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins eingeladen.

Das Programm sieht vorläufig folgendes vor:

Abfahrt von Bremen am 9. August 1927 mit dem Norddeutschen Lloyd-Dampfer „München“.

Ankunft in New York Freitag, den 19. August 1927.

Besuch der Städte New York, Philadelphia, Washington, Pittsburgh, Chicago und Boston.

Rückkehr von New York am 6. Sept. 1927 mit Dampfer „Bremen“.

Die Besichtigung der Städte und einzelner grösserer Industrien erfolgt unter Führung des „Institute of American Architects“.

Hin- und Rückfahrt nach Amerika in der Touristenklasse 190 \$, Kosten der Landtour voraussichtlich 250 \$.

Anmeldungen zur Teilnahme an der Fahrt werden vom Sekretariat des S. I. A., Tiefenhöfe 11, entgegengenommen.

Zürich, den 11. Dezember 1926. Das Sekretariat.

Basler Ingenieur- und Architektenverein.

PROTOKOLL

der I. Sitzung im Vereinsjahr 1926/27

Mittwoch, den 1. September 1926, 20¹/₂ Uhr, im „Braunen Mutz“.

In Abwesenheit des Präsidenten amtiert der Statthalter Arch. Henri Baur. Ausser unsern Mitgliedern sind solche der Naturforschenden Gesellschaft, sowie Gäste von der Weltkraftkonferenz, im ganzen 60 Herren, anwesend.

Als neue Mitglieder werden aufgenommen die Ingenieure Alois Herzog, O. Schmucki, Fr. Hegner, kantonaler Strasseninspektor in Liestal, W. Leisinger, sowie Architekt R. Preiswerk.

Anschließend hält Prof. Dr. F. Schaffernak, Leiter des Flussbau-Laboratoriums in Wien seinen Vortrag:

Die Bedeutung des wasserbaulichen Versuchswesens für den praktischen Wasserbau.

Bezüglich des Inhalts des Vortrags sei auf das Protokoll der Sektion Zürich auf Seite 218 dieses Bandes (16. Oktober 1926) verwiesen. Im übrigen ist ein bezüglicher Aufsatz Schaffernaks in Aussicht gestellt.

Reicher Beifall zeigte, mit welchem grossen Interesse der Vortrag von Prof. Schaffernak aufgenommen worden war.

Schluss der Sitzung um 10¹/₂ Uhr.

A. Bringolf.

PROTOKOLL

der II. Sitzung im Vereinsjahr 1926/27

Mittwoch, den 15. September 1926, 20¹/₂ Uhr, im „Braunen Mutz“.

Geschäftliche Traktanden liegen keine vor. Arch. H. Baur, in Stellvertretung des abwesenden Präsidenten, erteilt Ingenieur Erich Kürzel aus Wien, Leiter der österreichischen Abteilung in der Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung, das Wort zu seinem Vortrage:

Wasserkraftmaschinen in alter Zeit.

Ausgehend von den allerersten Anfängen der Wasserkraftnutzung in vorchristlicher Zeit gibt der Vortragende ein äusserst anschauliches Bild über die Entwicklung der Wasserkraftmaschine. Soweit der Geschichtsforschung bekannt ist, wurde das Wasser zuerst in Kleinasien, ausschliesslich zum Antrieb von Getreidemühlen angewendet, zu einer Zeit da die notwendigen Sklaven zum Betrieb der Handmühlen nicht mehr aufzutreiben waren. Erst die Klöster haben die Anwendung der Wasserkraft auf andere Gewerbe wie Schleifen, Steinsägen usw. ausgedehnt. Dies hatte zur Folge, dass die Ausübung dieser Gewerbe an die Kraftgewinnungstellen gebunden waren und die Wasserkraft von Einfluss auf die Entwicklung der Städte war. Als Beispiel wird Zürich mit seinen Limmatwasserkraften erwähnt. Andere Gewerbe siedelten sich mehr im Gebirge an, und nutzten die dort reichlich vorhandenen Wasserkraften aus. Zu jener Zeit wurden auch schon Ebbe und Flut zur Kraftgewinnung ausgenutzt. Einen hervorragenden Anteil an der Entwicklung der Ausnutzung der Wasserkraften und im Bau der Wasserkraftmaschinen nahmen die Deutschen ein. Sie wendeten die Wasserkraft hauptsächlich im Bergbau an und erreichten in ihren Konstruktionen eine so hohe Vervollkommenheit, dass ihre Maschinenkonstruktionen in unverändertem Ausbau bis ins 18. Jahrhundert Verwendung fanden. Die durch den 30-jährigen Krieg verursachte Entvölkerung und der Niedergang des Gewerbes hatten auch einen Rückgang in der Entwicklung der Wasserkraftnutzung zur Folge. Einen neuen, ungeahnten

Aufschwung nahm der Bau der Wasserkraftmaschinen bekanntlich erst wieder mit den Erfindungen der Elektrotechnik, die eine Kraftübertragung auf grosse Entfernungen ermöglichten.

Der fesselnde, von Lichtbildern begleitete Vortrag war nicht nur rein technisch aufschlussreich, sondern er führte uns auch ein Stück Kulturgeschichte vor und ihre Wechselbeziehungen zur Technik.

Ing. Riggenbach drückte dem Vortragenden seinen wärmsten Dank für den schönen Abend aus, er beglückwünschte ihn auch zu der hochinteressanten österreichischen Abteilung der Ausstellung.

Ing. H. Zschokke gab noch hübsche Beiträge zur Entwicklung der Wasserkraftausnutzung auf baselstädtischem Boden, wie sich auch hier die Entwicklung der Kraftausnutzung unter der Leitung der Klöster rasch hob; wie auch hier, ausgehend von der ersten Anwendung der Wasserkraft für Getreidemühlen, die spätern Gewerbe den Namen Mühlen beibehielten, so auch die der Bandindustrie, die früher als Bändelmühlen bezeichnet wurden. Er erwähnt dann noch wie die Walliser Bevölkerung vielerorts für ihre Getreidemühlen heute noch die hölzernen Turbinen in der ursprünglichsten Form anwendet. In der nun geschlossenen Ausstellung hat Zschokke nicht nur die rein technische Seite bewundert, sondern namentlich auch die damit verbundene kulturgeschichtliche Entwicklung; er erwähnt die schiffbare Verbindung zwischen Main und Donau, deren erster Versuch, die Fossa Carolina, unter klösterlicher Leitung ausgeführt wurde.

Ing. Kürzel gibt noch einen kurzen Ueberblick über die Entwicklung der Main-Donau-Verbindung, deren erster Ausbau für Kähne von 1 t Tragkraft vorgesehen war, während der jetzige Ausbau dem Verkehr von 1200 t-Kähnen dienen soll.

Die sehr interessante und anregende Sitzung wurde um 10 Uhr geschlossen.

A. Bringolf.

S. T. S.

Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Technical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 1247, 1267, 1293, 1294, 1295, 1297, 1299, 1301, 1305, 1307, 1309, 1311, 1314, 1315, 1318, 1319, 1320, 1321, 1322, 1324, 1326, 1328, 1330, 1332, 1334, 1336, 1338, 1342, 1344.

Jeune *technicien*, sérieux, connaissant la T. S. F., montage et réparation, disposé à travailler comme volontaire pour apprendre le français et se perfectionner. Suisse romande. (1323)

Elektro-Techniker mit Erfahrungen im kaufmänn. und techn. Gebiet, als Reise-Techniker gesucht. Kanton Zürich. (1325)

Technicien-constructeur, bon dessinateur et ayant quelques années de pratique, au courant de la construction ordinaire de machines et de la chaudronnerie fine et moyenne (machines pour céramique, appareils de cuisson etc.). Alsace. (1327)

Maschinen-Techniker für Zeichner. Arbeiten und Montage von Baggermaschinen. Vorübergehend. Sofort. Zürich. (1329)

Ingenieur, in den neuesten Methoden der Metallverarbeitung durchaus erfahren, als Laboratoriums-Chef. Deutsche Schweiz. (1331)

Maschinen-Techniker, im Apparatebau fach versiert, als Stellvertreter des Betriebsleiters. Basel. (1333)

Tücht. *Ingenieur* oder *Techniker*, mit Praxis, als Betriebsleiter der Pneu-Abteilung für Draht- und Gummiwerke. Schweiz. (1335)

Jüngerer *Maschinen-Techniker* (ledig) mit guter allgem. Praxis und Erfahrung in Mühlebaumaschinen, als Konstrukteur. (1337)

Tüchtiger *Bautechniker*, bewandert im Entwerfen und Bauführung, auf 1. Januar 1927, für 2 bis 3 Monate. (1346)

Jüngerer, tüchtiger *Bauführer* (nicht über 35 J. alt), auf Arch.-Bureau in Zürich. Für 2 bis 3 Monate. (1348)

Bau-Ingenieur, im Wasserbau erfahrener, lediger Welschschweizer, als Adjunkt des Ober-Ingenieurs (Schweizer) einer Elektrizitäts-Gesellschaft in Peru. Berggewohnt. (1350)

An unsere Abonnenten.

Wie üblich werden wir, wo nichts anderes vereinbart ist und soweit es die Postverhältnisse erlauben, zu Beginn des neuen Jahres den Abonnementsbetrag mit Nachnahmekarte erheben, sofern die Herren Abonnenten nicht vorziehen, zur Ersparung der Nachnahmekosten den entfallenden Betrag vor Ende Dezember durch Einzahlung auf unser Postcheck-Konto VIII 6110 oder mittels einer Anweisung auf Zürich zu begleichen.

Ferner bitten wir, allfällige Rücktritte vom Abonnement vor Jahresschluss mitteilen zu wollen.

Zürich 2, Dianastrasse 5.

Administration der „Schweizer. Bauzeitung“.