Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 23

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

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

Neue Rheinbrücke in Rheinfelden (Bd. LIII, S. 30, 247 u. 275). Auf Grund der einlässlichen Prüfung der den Entwürfen beigegebenen statischen Berechnungen hat das Preisgericht seine Arbeit am 28. d. M. wieder aufgenommen und nach gründlicher Beratung folgende Preise zuerkannt:

I. Preis (2300 Fr.) dem Entwurf «Tempora mutantur» der Herren Ingenieur Prof. *M. Melan* in Prag, Ingenieure *de Vallière & Simon* in Lausanne und Architekten *Monod & Laverrière* in Lausanne;

II. Preis (2000 Fr.) dem Entwurf «S. D. P.» der Herren Ingenieure *Maillart & Cie.* in Zürich und Architekten *Joss & Klauser* in Bern;

III. Preis (1700 Fr.) dem Entwurf «Stein» der Ingenieurfirma *A. Buss & Cie. A.-G.* in Basel und der Herren Architekten *Emil Faesch* in Basel und *Franz Habich* in Rheinfelden;

IV. Preis (1500 Fr.) dem Entwurf «Grenzsteg» der Herren Dipl. Ingenieur *Wilh. Stortz* in Strassburg i. E. und Dipl. Architekt *Paul Schmitthenner* in Colmar mit Uebernahmsofferte von *Ed. Züblin & Cie.* in Basel-Strassburg.

Sämtliche eingereichten Entwürfe sind vom 1. bis 14. Juni in der Turnhalle zu Rheinfelden öffentlich ausgestellt je von 9 bis 12 Uhr vormittags und von 2 bis 5 Uhr nachmittags.

Die Mitteilung auf Seite 267 betreffend die Anzahl der eingereichten Entwürfe ist dahin zu berichtigen, dass allerdings 58 getrennte Sendungen eingingen, diese aber insgesamt nur *45* Projekten angehörten.

Literatur.

Die Fortschritte auf dem Gebiete der elektrischen Fernbahnen. Erfahrungen und Aussichten auf Grund von Betriebsergebnissen. Von *O. C. Roedder*, Beratender Ingenieur, vordem Regierungs-Ingenieur der Ver. Staaten. Ein Band in Grossoktavformat mit 323 Seiten, 172 Abbildungen, einer Tafel und Tabellen im Texte und einer tabellarischen Zusammenstellung der Angaben von 77 der wichtigern elektrischen Bahnen. Wiesbaden 1909, C. W. Kreidels Verlag. Preis M. 12,60.

Nach dem Wortlaut des Vorworts zum vorliegenden Werk soll dieses das Interesse an den Errungenschaften und Zielen der elektrischen Fernbahnen in den weitesten Kreisen fördern. In Verfolgung dieses sehr zu billigenden Zieles legt der Verfasser das Hauptgewicht auf die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes gegenüber dem Dampfbetriebe, sowie auf eine möglichst vorurteilslose Behandlung der Systemfrage der elektrischen Bahnen. Das vorliegende Werk ist in vier Teile gegliedert; der erste Teil enthält neben einem Vergleich zwischen Dampf und Elektrizität als Betriebskraft für Bahnen die allgemeinen fahrtechnischen und wirtschaftlichen Grundlagen, sowie Mitteilungen allgemeiner Natur über bisherige Anwendungen elektrischer Bahnen und deren Systeme; der zweite Teil befasst sich einlässlich mit den einzelnen Systemen; der dritte Teil bringt einen zusammenfassenden Ueberblick über die Systeme der elektrischen Traktion und einen Ausblick über die Aussichten des elektrischen Bahnbetriebes in verschiedenen Ländern; eine tabellarische Zusammenstellung der Angaben von 77 der wichtigeren elektrischen Bahnen bildet schliesslich den Inhalt des vierten Teils, dem sich ein Sachverzeichnis und ein besonderes Bahnen-Verzeichnis anschliessen.

An dem Werke hat uns die ruhige und sachliche Objektivität in der Behandlung der Kontroversen zwischen Dampf und Elektrizität einerseits, sowie zwischen den einzelnen elektrischen Systemen anderseits sehr angenehm berührt; als besonders bemerkenswert möchten wir dabei des Verfassers Stellungnahme (Seite 25) zu den sog. strategischen Bedenken gegen die elektrische Traktion erwähnen. In verschiedenen Einzelheiten scheinen uns indessen kleinere Aussetzungen berechtigt: So müssen wir z. B. die allgemeine Behauptung (Seite 61), dass sich der Wattstundenverbrauch pro Tonnenkilometer am niedrigsten für schwere Züge, hingegen sehr hoch für einzeln fahrende Motorwagen ergibt, als unzutreffend erklären; zutreffend wäre es dagegen, darauf hinzuweisen, dass bei Ausserachtlassung der Zufälligkeiten in der Anstrengung der Betriebsmittel und im Längenprofil elektrischer Bahnen der Wattstundenverbrauch pro Tonnenkilometer zunimmt mit zunehmender Höchstgeschwindigkeit der Züge und zunehmender Dichtigkeit der Stationen. Ferner halten wir die Tabelle (Seite 256) über die hauptsächlichsten Anwendungsgebiete der elektrischen Systeme nicht für besonders glücklich redigiert; für Drehstrom besagt diese Tabelle nämlich: «Besonders geeignet für schwere Züge in grössern Zeitabständen und für Gebirgsbahnen mit nicht zu starkem Verkehr und wo die Rückgewinnung von Energie von Bedeutung ist» und für Einphasenstrom besagt sie: «Eignet sich überall da, wo der Verkehr nicht dicht genug ist für Gleichstrom und die Anlage- und Betriebskosten gering sein sollen». Demgegenüber möchten wir darauf hinweisen, dass für schwere Züge und Vollbahnen überhaupt das Einphasensystem sowohl technisch als wirtschaftlich als die *normale* Lösung angesehen werden muss, von der man mit Recht abgehen kann zugunsten von Gleichstrom bei sehr dichtem Verkehr und nicht allzugrossen Entfernungen und zugunsten von Drehstrom, wenn zum voraus eine genügende Drehstromenergie verfügbar bereit liegt, deren Umformung in Einphasenstrom oder Gleichstrom weder durch wirtschaftliche noch technische Erwägungen unbedingt gefordert wird.

Trotz der genannten, uns notwendig scheinenden Berichtigungen möchten wir dem vorliegenden Werk weiteste Verbreitung wünschen, insbesondere in den Kreisen der Verwaltungen der Bahngesellschaften und Staatsbahnen. *W. K.*

Handbuch über Triebwagen für Eisenbahnen. Im Auftrage des Vereins deutscher Maschineningenieure verfasst von *C. Guillery*, Baurat in München. Mit 93 Textabbildungen. München und Berlin 1908, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. M. 7,50.

Das Werk behandelt einen für den Eisenbahnbetrieb sehr wichtigen Gegenstand. Bekanntlich sind im Ausland in den letzten Jahren vielerorts Motorwagen und leichte Lokomotiven eingeführt worden, es ist daher sehr zu begrüssen, dass die zahlreichen Bauarten dieser Triebwagen, sowie deren Betriebsverhältnisse in klarer Darstellung zusammengefasst sind, zumal da auch heute noch Meinungsverschiedenheiten über den Wert von Triebwagen bestehen. Dass übrigens die Triebwagen keineswegs erst in der jüngsten Zeit entstanden sind, ist dem Abschnitt «Vorgeschichte der neuern Eisenbahntriebwagen» zu entnehmen, indem bereits 1847 auf einer englischen Bahn ein Triebwagen verkehrte, der hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit schon bemerkenswerte Leistungen aufwies. Auch die Schweizerische Lokomotivfabrik in Winterthur hat schon im Jahre 1876 einen Dampfomnibus Bauart Brunner ausgeführt.

Die neuern Bauarten der Eisenbahn-Triebwagen: Dampfwagen, Triebwagen mit Verbrennungsmaschinen, Akkumulatorenwagen sind mit Darstellung der Einzelteile eingehend behandelt. Besonderes Interesse bieten auch die über die einzelnen Bauarten mitgeteilten Betriebsverhältnisse, Leistungen und Betriebskosten. Es geht hieraus hervor, dass unter günstigen Bedingungen bei rationeller Verwendung und Ausnützung von Triebwagen eine merkliche Steigerung des Personenverkehrs, besonders auf Nebenbahnen, und eine Steigerung der Einnahmen erreicht werden kann. Während beispielsweise auf der Arader und Csanáder Bahn bei Lokomotivbetrieb die Betriebsausgaben grösser waren als die Einnahmen, wurde beim Motorzug ein bedeutender Einnahmenüberschuss erzielt.

Das gut ausgestattete Werk bietet demnach für den Konstrukteur, insbesondere aber für den Eisenbahnbetriebstechniker viel Interessantes. *M. W.*

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der XI. Sitzung im Wintersemester 1908/09.

Mittwoch den 31. März 1909, abends 8 Uhr, auf der Schmidstube.[1])

Vorsitzender: Präsident Prof. *C. Zwicky*. Anwesend: 37 Mitglieder und Gäste.

Als Mitglieder werden in den Verein aufgenommen die Herren: Ingenieur *D. Gauchat*, Ingenieur *S. Höhn*, Architekt *Robert Angst*.

Der Antrag des Vorstandes, der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein soll das Patronat übernehmen über eine Ausstellung der Arbeiten des verstorbenen Herrn Ingenieur Xaver Imfeld, wird vom Verein angenommen.

Eine Einladung zum Beitritt in den «Verein für Schiffahrt Rhein-Bodensee» wird vorläufig abgelehnt.

Der Vorsitzende teilt mit, dass der Vorstand in der letzten Woche in zwei Sitzungen die Entwürfe für *Honorarvertrag* und *Dienstvertrag* durchberaten hat, um sie dem Verein heute, in der letzten Sitzung dieses Vereinsjahres, vorlegen zu können.

Herr Architekt *Otto Pfleghard* referiert über dieses Traktandum. Er macht einleitend darauf aufmerksam, dass bisher für die Honorierung architektonischer Arbeiten nur die Norm für die Architekten massgebend sein konnte; deren Auslegung und Handhabung kann aber eine sehr verschiedene sein.

[1]) Das Protokoll der X. Sitzung mit dem Vortrag des Herrn Ingenieur *Ed. Gams* über Rübel-Bronzen wird in einer nächsten Nummer folgen.

Die Artikel des Obligationenrechtes über den «Dienstvertrag» regeln mehr die Verhältnisse zwischen Arbeitgeber und eigentlichem Dienstpersonal, als die Verhältnisse der Angestellten technischer Bureaux zu ihren Chefs.

Das Zentralkomitee des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins hat aus diesen Erwägungen zwei Vertragsentwürfe ausgearbeitet und diese in der letzten Delegiertenversammlung in Bern den anwesenden Delegierten ausgeteilt. Der Vorstand der Zürcher Sektion hat zum Studium dieser Vorlage eine Kommission bestimmt, bestehend aus den Herren Direktor Huber, Oberingenieur Lüchinger, Architekt Oberländer, Architekt Ulrich und Architekt Pfleghard. Von einer Subkommission wurden die vom Zentralkomitee vorgelegten Vertragsentwürfe eingehend geprüft und ganz wesentlich abgeändert bezw. ergänzt.

Die Vorschläge dieser Subkommission wurden vom gesamten Vorstand der Zürcher Sektion durchberaten und zur Beratung in der heutigen Sitzung den Mitgliedern gedruckt zugestellt. Diese Verträge sollen nicht ein Definitivum bilden, sondern nur als Normalien gelten, die für die Verträge zwischen Architekt und Bauherr einerseits und zwischen den Angestellten und den Dienstherren anderseits die Grundlage bieten sollen.

Zum *Honorarvertrag* macht der Referent darauf aufmerksam, dass der Vorschlag des Zentralkomitees sich auf die «Honorarnormen» bezieht, welch letztere aber nur Arbeit und Preise regeln, nicht aber die Garantieen und Verpflichtungen der Vertrag-Abschliessenden normieren.

Der *Dienstvertrag* war vom Zentralkomitee nur für das Personal der Architekten bestimmt. Das Anstellungsverhältnis des Personals technischer Betriebe ist aber in den meisten Punkten ähnlich demjenigen der Architekturbureaux und es wurde aus diesem Grunde dieser Vertrag allgemein gehalten. Das Verhältnis zwischen Chef und Angestellten soll genau präzisiert und namentlich auch die Dienstverhinderung vertraglich geregelt werden.

Der Vorstand empfiehlt die vorliegenden zwei Vertragsentwürfe einstimmig zur Annahme. Es wird artikelweise Beratung beschlossen.

Im *Honorarvertrag* wird in § 1 der letzte Satz wie folgt formuliert: «Sollte die Summe den Betrag von Fr. ..... übersteigen und damit eine höhere Stufe erreicht werden, so ermässigt sich das Honorar um $^1/_2$ Prozent.»

In § 12 in Zeile 2 soll es heissen: «Gütliche Vermittlung» statt nur «Vermittlung».

Im *Dienstvertrag* wird in § 1 der Schlussatz wie folgt abgeändert: «Die Anstellung ist für den ersten Monat eine probeweise in dem Sinne, dass beide Parteien jederzeit bis zum letzten Tage des Probemonats das eingegangene Vertragsverhältnis durch 14tägige und schriftliche Kündigung lösen können.»

In § 2, Absatz 2, soll «Nebenarbeiten betreiben» durch «Nebenarbeiten ausführen» ersetzt werden.

In § 4 soll zum Schluss noch ergänzt werden: «und zwar auch noch nach Aufhebung dieses Vertrages».

§ 5 soll beginnen mit: «Grobe Missachtung der Vorschriften, usw.».

In § 6 *d*, Absatz 2, ist der Satz: «Die Ferien dürfen nur zu Erholungszwecken verwendet werden» zu streichen.

§ 9 soll ganz wegfallen, da solcher eigentlich nur für Bauführerverträge Anwendung finden könnte.

Diese so abgeänderten Vertragsentwürfe werden vom Verein fast einstimmig gutgeheissen und auf Antrag des Vorstandes folgender Beschluss gefasst:

1. Der Verein beschliesst, den Antrag des Vorstandes vom 26. März 1909 betreffs Honorarvertrag und Dienstvertrag mit einigen im Protokoll vorgemerkten Aenderungen zu genehmigen.

2. Diese Anträge werden an das Zentralkomitee des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins weitergeleitet mit dem Ersuchen, das Zentralkomitee wolle sie zu den seinigen machen, oder eine von den Sektionen beschickte Spezialkommission zur Ausarbeitung der Vorlage ernennen. Sodann wird gewünscht, dass der Entwurf für das Regulativ betreffend Erfindungen dem Verein unterbreitet werde.

Der Vorstand dankt der Kommission und namentlich dem Referenten, Herrn Architekt Pfleghard, für ihre uneigennützige Tätigkeit in dieser Angelegenheit, und schliesst damit die letzte Sitzung in diesem Vereinsjahr.

Der Aktuar: *H. W.*

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

XL. Adressverzeichnis 1909.

Die Vorarbeiten für den Druck des diesjährigen Adressverzeichnisses haben vorletzte Woche begonnen. Die Mitglieder sind daher höflichst ersucht, allfällige

Adressänderungen

und *Textergänzungen* beförderlich einsenden zu wollen.

Der Generalsekretär der G. e. P.
F. Mousson.

Stellenvermittlung.

On cherche comme chef d'une grande station centrale en Serbie, produisant du courant triphasé à 11 000 volts, un *ingénieur* qui doit non seulement être électricien, mais aussi avoir la pratique des chaudières et des machines à vapeur (500 à 600 frs. par mois et accessoires). (1595)

On cherche un Ingénieur-Directeur pour un grand établissement de constructions français; spécialités: machines à vapeur jusqu'à 300/400 chevaux, fixes et machines demi-fixes. Appointements largement en harmonie avec le concours technique sur lequel on pourra compter. (1598)

Gesucht ein nicht zu junger dipl. *Maschineningenieur* als verantwortlicher Leiter der maschinellen Teile eines Berg- und Hüttenwerks in Italien. Elektrische Zentrale von 500 *PS.*, Hochspannungs-Fernleitung, Transformatoren, Förderhaspel, Röstöfen, Ventilatoren, Reparaturwerkstätte usw. (1599)

Gesucht ein noch junger, tüchtiger *Ingenieur*, dem die Leitung des Baues eines 2000 *m* langen Tunnels bei einer französischen Unternehmung in Serbien anvertraut werden könnte. Beherrschung der franz. Sprache in Schrift und Wort erforderlich, nebst der deutschen. Eintritt sofort. (1600)

Auskunft erteilt: *Das Bureau der G. e. P.*
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
7. Juni	Johannes Meier, Architekt	Wetzikon (Zürich)	Erd-, Maurer- und Kunststeinarbeiten für den Bau eines Post- und Bankgebäudes in Rüti.
7. »	C. Kaiser-Weber	Dornach (Solothurn)	Bauarbeiten und Zentralheizung zum Schulhausneubau in Dornach.
8. »	Adolf Kuhn, Architekt	Arbon (Thurgau)	Alle Arbeiten sowie die Eisenlieferung zum Schulhausneubau Sonnenberg.
10. »	Albert Benz, Architekt	Luzern	Sämtliche Arbeiten zum Bau des Schulhauses in Hellbühl.
10. »	Bahnhofvorstand der S. B. B.	Wattwil (St. Gallen)	Bauarbeiten für einen neuen Güterschuppen auf Station Wattwil.
10. »	H. Siegrist, Architekt	Winterthur	Arbeiten und Lieferungen zum Schulhausumbau in Seuzach.
10. »	U. Akeret, Architekt	Weinfelden (Thurgau)	Glaser-, Schreiner- und Malerarbeiten, sowie Lieferung der Holzrolladen usw. zum Schulhausneubau in Kaltenbach.
11. »	Kaufmann&Freyenmuth, Arch.	Frauenfeld	Alle Bauarbeiten für den Neubau eines Einfamilienhauses.
11. »	Johannes Meier, Architekt	Wetzikon (Zürich)	Verschiedene Bauarbeiten zum Kreisspital in Wetzikon.
11. »	Eidg. Bauinspektion	Zürich, Clausiusstr. 37	Sämtliche Arbeiten zu einem Zollgebäude in Wil bei Rafz.
11. »	Direktion der eidg. Bauten	Bern	Alle Bauarbeiten für zwei Stallgebäude auf dem Beundenfeld in Bern.
12. »	Wehrli z. Flora	Erlenbach (Zürich)	Erstellung eines Reservoirs von 250 m^3 Inhalt (Erdaushub etwa 600 m^3).
12. »	Gemeinderatskanzlei	Berneck (St. Gallen)	Erweiterung der bestehenden Anlagen der Wasserversorgung.
12. »	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Zimmer-, Spengler-, Schreiner- und Installationsarbeiten für den Umbau der alten Kantonsschule in Zürich.
12. »	Hochbaubureau II	Basel	Schreinerarbeiten zu den Fenstern zum Brausebad Kleinhüningen.
14. »	Pfarrhaus	Mönthal (Aargau)	Reparatur- und Renovationsarbeiten an der Kirche Mönthal.
14. »	Städt. Baubureau	Luzern, Zürichstr. 9	Erd-, Maurer- und Steinmetzarbeiten für das St. Karli-Schulhaus in Luzern.
15. »	Reg.-Rat Tob. Furrer	Hospenthal (Uri)	Erweiterung des Elektrizitätswerkes in Hospenthal.
15. »	Ingenieur der S. B. B.	Delsberg (Bern)	Vergrösserung des Aufnahmegebäudes und Erstellung eines Dienstgebäudes in Moutier.
16. »	Sektionsingenieur der S. B. B.	Zofingen (Aargau)	Erstellung von Aufnahmegebäude, Güterschuppen und Nebengebäude in Brittnau.
19. »	Ingenieur der S. B. B.	Basel	Vergrösserung des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens auf Station Zwingen.
20. »	A. Hardegger, Architekt	St. Gallen	Arbeiten zum Neubau der Klosterkirche Eschenbach (Luzern).
26. »	Obermaschineningenieur der S. B. B., Kr. III	Zürich	Lieferung und Montierung der elektrischen Ausrüstung der Zentrale für die Beleuchtung und Kraftverteilung auf den Bahnhof- und Werkstätteanlagen in Zürich.