

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 13

Sonstiges

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: 22.02.2026

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

verstorbenen Herrn Oberst Heitz durch Herrn Oberst V. Fehr in Frauenfeld.

Dem Jahresbericht des Oberingenieurs Herrn J. A. Strupler über *Bestand und Tätigkeit des Vereins* entnahmen wir die folgenden, ein allgemeines Interesse beanspruchenden Angaben: Laut der Statistik von 1909 gelangten 5121 Kessel zur Kontrolle, die sich in die 4999 Kessel der 2682 Mitglieder und 122 staatlich überwiesene Kessel ausscheiden lassen, gegenüber 4894 Kesseln von 2658 Mitgliedern und 131 staatlich überwiesenen Kesseln in der Statistik für 1908¹⁾; weiter umfasste die Kontrolle 526 Stück privat zugewiesener und 4 Stück behördlich zugewiesener Dampfgefäße. Beim Uebergang ins neue Jahr mussten 222 Kessel mit 5973 m² Heizfläche abgeschrieben und dafür 216 Kessel mit 10,947 m² Heizfläche frisch eingetragen werden. Die Abschreibung der 222 Kessel wurde durch folgende Gründe veranlaßt: In 84 Fällen geschäftliche Misserfolge der Besitzer, in 63 Fällen ungenügende Leistung oder schlechter Zustand der Kessel, in 32 Fällen Ersatz der Dampfkraft durch elektrische Kraft, in 30 Fällen Änderung der Heizungssysteme, in 8 Fällen Ersatz der Dampfkraft durch andere (nicht elektrische) Motoren, in 5 Fällen durch Brandschaden.

Ihrer Zweckbestimmung nach verteilen sich die untersuchten Kessel, wie in nachstehender Zusammenstellung angegeben:

Zweckbestimmung der Vereinsdampfkessel im Jahre 1909:

Es dienten für:	Kessel	% der Gesamtzahl	% der Gesamt-heizfläche
Textilindustrie	1114	21,8	25,7
Leder-, Kautschuk-, Stroh-, Rosshaar-, Filz-, Horn- und Borstenbearbeitung	146	2,8	1,8
Nahrungs- und Genussmittel-Ind.	1038	20,2	13,4
Chemische Industrie	299	5,8	6,8
Papierindustrie u. graph. Gewerbe	141	2,8	3,8
Holzindustrie	359	7,0	4,8
Metallindustrie	420	8,3	8,9
Industrie für Baumaterialien, Ton-, Geschirr- und Glaswaren . .	137	2,6	2,9
Verschiedene Industrien . . .	105	2,1	1,7
Verkehrsanstalten (ohne die Lokomotiven)	405	7,9	9,8
Andere Betriebe	957	18,7	20,4
Zusammen	5121	100,0	100,0

Die 5121 untersuchten Kessel haben eine Gesamtheizfläche von 195171,4 m². Es sind 449 Stück (im Vorjahr 448) oder 8,50% (8,92%) Kessel mit äusserer Feuerung und 4672 Stück (4577) oder 91,50% (91,08%) Kessel mit innerer Feuerung. Das durchschnitt-

¹⁾ Band LIV. Seite 27.

Von der XXXI. Generalversammlung der G. e. P. 3. bis 5. September 1910 in Neuenburg.

(Schluss.)

An einem grauen Montag-Morgen nach einem anstrengenden Kneipabend zu erwachen gehört im allgemeinen und besonders für den, der gewöhnlich nicht dem Laster des Blauenmachens fröhnt, nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens. Wesentlich gemildert wurde dieser primäre Erwachenseindruck am 5. September durch die Aussicht auf einen in jeder Hinsicht wohltuenden Bummel ins grüne Val-de-Travers, zu dem die Abfahrt des Extrazuges allerdings auf die empfindlich frühe Morgenstunde von 7 h 20 angesetzt war. Sie mag zu dem gewissen Galgenhumor beigetragen haben, der in unserm Wagen sich geltend machte. Man besprach natürlich die Ereignisse des Vorabends, wobei der ebenfalls wieder mobile Caisson-Kollege sich zu der unerhörten Bemerkung verstieß, auch der Berichterstatter habe sich gestern Abend schmieren lassen (Na, na! Die Redaktion) usw. Die sofort angehobene Expertenuntersuchung ergab natürlich die Haltlosigkeit jener schnöden Verdächtigung und führte dabei zu einer heitern Unterhaltung über die Nützlichkeit einer Normalisierung der Berufsmoral, da, um nur ein Beispiel zu nennen, selbst die Ehemaligen nicht ganz einig waren darüber, ob es standesmoralisch sei, als blinder Passagier ins Val-de-Travers zu fahren oder nicht. Item, die Diskussion, ob im Scherz oder Ernst, ist der guten Sache stets förderlich; sie

liche Alter eines Kessels wurde zu 16,6 Jahre ermittelt; hinsichtlich des Ursprungs der Kessels waren 73,0% in der Schweiz und 27,0% im Ausland (davon 19,9% in Deutschland) gebaut. Bezüglich der Grösse der Heizfläche ergab sich für 4939 Landkessel im Mittel 36,86 und für 182 Schiffskessel im Mittel 71,72 m² Heizfläche für einen einzelnen Kessel.

Zur *Instruktion des Heizerpersonals* der Mitglieder wurden diesen, wie in früheren Jahren, die beiden Instruktionsheizer des Vereins zur Verfügung gestellt und auf solche Weise zusammen während 357 Tagen beschäftigt. Laut dem Bericht über die vorgenommenen *Versuche* haben wiederum die in grosser Zahl ausgeführten Verdampfungsversuche die grösste Rolle gespielt. Zur Vornahme von *Heizwertbestimmungen* wurden durch Vermittlung des Vereins der Eidg. Prüfungsanstalt für Brennstoffe 247 Proben von Brennmaterialien zugewiesen.

Im Anhang zum Bericht werden als interessante Havarien von Dampfapparaten die Explosion des Wärmetisches einer Confiserie, die Explosion des Destillierapparates einer fahrbaren Brennerei und die infolge eingetretenen Vacuums erfolgte Deformation eines einfach zylindrischen Kupferkessels beschrieben.

Miscellanea.

XI. Konferenz der Schweizerischen beamteten Kulturingenieure. Ueber den Verlauf der diesjährigen Versammlung der kantonalen Kulturingenieure, die am 12. ds. M. in Orbe zusammentrat, wird uns aus Sitten folgender Bericht des Schriftführers der Konferenz zugesandt:

„Les participants à cette intéressante conférence se réunirent le 12 septembre à Orbe, où ils eurent la bonne fortune d'entendre M. de Préfet Raymond leur exposer magistralement la question si importante de l'assainissement de la Plaine de l'Orbe, dont il a été l'un des promoteurs.

La matinée du 13 septembre fut consacrée à la visite de la *Colonia de l'Orbe*, vaste et florissant domaine de 100 ha. créé par l'Etat de Vaud dans la plaine de l'Orbe, et mis en valeur d'après les conseils éclairés de M. Martinet, le savant et actif Directeur de la Station d'essais de Lausanne.

La visite du pâturage du Syndicat chevalin d'Orbe-Yverdon, et l'étude des travaux de desséchement de la Plaine de l'Orbe absorbèrent le reste de la journée. Particulièrement intéressante fut la descente de l'Orbe en ponton jusqu'à Yverdon, avec arrêts sur différents points et discussion des travaux exécutés ou projetés pour l'assainissement et la mise en valeur des terrains de la plaine.

D'Yverdon les participants à la conférence se transportèrent à Bex, où ils eurent l'occasion d'examiner le 14 septembre l'intelligent aménagement du pâturage des Grandes-Îles, propriété

hat auch an jenem Morgen die Geister so sehr aufgefrischt, dass es allgemein bemerkt wurde, wie unser Unternehmer, sich zum Besuch der Asphaltfabriken rüstend, die kurz zuvor angebrannte „Menziker“ unter vielsagendem Lächeln mit einer Impionier-Havanna vertauschte. Man kann heutzutage wirklich nicht vorsichtig genug sein. Das Gros der Ehemaligen fuhr weiter bis zu den weitläufigen Asphaltminen von la Presta, deren Labyrinth von Abbaustrecken sich kilometerweit verästelt. Der stark bituminöse Kalkstein, den man dort gewinnt, wird in Steinbrechern und Walzwerken zerkleinert, je nach Gehalt zu trockener Asphalteerde gerieben oder unter Zusatz von importiertem Bitumen in rotierenden Blechzylindern geschmolzen und in die bekannten sechsseitigen Blöcke gegossen.

Nach dem Besuch der Fabrik wurden die etwas bestäubten Kehlen mit Neuenburger gespült, zu dem ein frischer „Ankenweggen“ trefflich mundete. Mit dem inzwischen eingetroffenen Zuge fuhr sodann die wieder vereinte Gesellschaft talaufwärts. Ein feiner und anscheinend dauerhafter Regen hatte eingesetzt: wir standen äußerlich und innerlich im Zeichen der Feuchtigkeit, zudem vor einem schweren Entschluss. Galt es doch, sich in drei Gruppen zu teilen zum Besuch je einer Champagnerfabrik, während das unbestimmte Gerücht ging, die dritte Gruppe erhalte sogar beide Marken serviert. Herkules am Scheidewege hat es nicht schwerer gehabt als mancher unserer Ehemaligen; doch es kamen dank der Fürsorge unserer Neuenburger Kollegen und dank der Gastfreundschaft der zu besuchenden Industriellen alle auf ihre Rechnung.

de la Commune de Bex, ainsi que le projet de desséchement par colmatage des bas-fonds longeant la rive droite du Rhône.

L'après-midi du même jour fut consacré à l'étude d'un vaste projet d'amélioration des alpages de la Commune de Gryon, présenté par son auteur, M. l'ingénieur *Diserens*. La pluie persistante enleva une partie de son charme à cette dernière excursion, qui n'en fut pas moins très instructive.

La séance clôturant la conférence eut lieu le 15 septembre au Palais de Rumine, à Lausanne, sous la distinguée présidence de M. l'ingénieur *de Techtermann*. M. l'ingénieur *Diserens* présenta tout d'abord à l'assemblée un intéressant rapport sur les améliorations foncières dans le Canton de Vaud. Fut ensuite traitée par M. l'ingénieur *Girsberger* la question de la création d'une station d'essais pour l'étude suivie et méthodique des problèmes complexes rencontrés dans la pratique des améliorations foncières. M. l'ingénieur *Schuler* présenta enfin une étude pleine d'actualité sur les moyens d'enrayer la diminution constante des subventions fédérales aux entreprises d'améliorations foncières. Comme lieu de la prochaine réunion a été proposé le Canton de Neuchâtel.

On ne saurait passer ici sous silence l'accueil si cordial que rencontraient les participants à la Conférence dans le beau Canton de Vaud, où, soit le Conseil d'Etat, soit les Communes d'Yverdon, de Bex et de Gryon rivalisaient de prévenances et d'amabilité envers eux, fidèles en cela à l'antique tradition jalousement conservée dans tout le territoire du beau et hospitalier Canton de Vaud.

H. M."

Rostalgen oder Pilze. Angeregt durch eine Notiz in der „Frankf. Zeitung“ über „Eisenfressende Bakterien“ schreibt ein Fachmann: Den Besitzern eiserner Rohrleitungen sind „Rostalgen oder Pilze“ in recht unangenehmer Weise längst bekannt. Der Rost ist für diese Mikroorganismen das Nährmittel, und die Rostalge schafft sich ihren Rost, indem sie die Oxydation des Eisens fördert. Mehr scheint aber hierüber nicht bekannt zu sein. In kaltem Wasser ist das Zerstörungswerk noch mässig, doch steigert es sich mit zunehmender Wärme. In der Kälte bildet sich eine harte Beule auf dem Eisen, die bei zunehmender Wärme aufblüht und unter bestimmten, für das Gedeihen der Bakterien günstigen Umständen Gewächse bis zu Eigrösse bildet. Diese Beulen hemmen den Durchgang des Wassers durch die Röhren ausserordentlich; so ist mir eine Leitung bekannt, bei der der Druckverlust im Sommer um einige Meter grösser ist als im Winter. Diese Leitung liegt allerdings frei, und es ist infolgedessen das Wasser grösserer Erwärmung ausgesetzt. Auffallend mag es erscheinen, dass es Leitungen gibt, die über 100 Jahre alt und dennoch nicht verrostet sind. Man

Die erste Gruppe verliess den Zug in Couvet, wo sie die klein-mechanischen Werkstätten unseres leider wegen Krankheit abwesenden Kollegen *Ed. Dubied* besichtigte. Diese Fabrik erstellt Strickmaschinen, dann in Menge Automobilbestandteile aller Art, wofür sie trefflich eingerichtet ist. Von dort soll ein etwas anstrengender Marsch zu der ehemaligen Absinthfabrik *Ed. Pernot*, der jetzt nur noch Champagner herstellt, gemacht worden sein. Flaschen, Flaschen und nochmals Flaschen — aber alles verschlossene! Einigermassen enttäuscht von dieser trockenen Fabrikation habe man im Eilschritt den Bahnhof wieder erreicht, wo man mit desto grösserer Freude sich an einem reich besetzten Buffet vom Inhalt jener Flaschen zu Gemüte führte, bis der Zug einfuhr.

Die zweite Gruppe besah zunächst die *Zündholzchenfabrik in Fleurier*, wo uns die ganze Fabrikation von A bis Z vorgeführt wurde. Zur Verarbeitung kommt hier hauptsächlich Holz verschiedener Pappelarten, das in grünem Zustand geschält und in Trommeln von etwa 30 cm Höhe geschnitten wird, von denen auf einer Art Drehbank bandförmige Spähne in Zündholzdicke, von der Breite der Trommelhöhe und in beliebiger Länge abgehoben werden. Diese Holzbänder kommen aufeinandergelegt in die Schneidemaschine, die, ähnlich einer Futter-schneidemaschine, vom Ende der paketierten Holzbänder die Hölzchen abschert und gleichzeitig auf die richtige Länge schneidet. In der Minute sollen hier gegen 130 000 Hölzchen in die vorgesetzten Körbe fallen. Sie werden dann in einer Gebläsetrommel geputzt und getrocknet, auf einem Schüttelwerk gesichtet, von den zu kurz geratenen befreit und in einer halbautomatischen Maschine in Rahmen gefasst, in denen sie in die dickflüssige Zündmasse getaucht und wieder getrocknet werden. Ganz analog geschieht die Herstellung der dünnern Holzstreifen, aus denen

sehe sich aber daraufhin an alten Gebäuden, Kirchen usw. Schmiedestücke an, und man wird finden, dass sie frei von Anstrich, aber auch frei von Rost sind. Das Schmiedeeisen für diese Röhren oder Schmiedestücke war aus reinsten Erzen unter Verwendung von Holzkohlen hergestellt, und es hatte sich bei der Bearbeitung im Holzkohlenfeuer auf der Oberfläche des Eisens eine Oxydschicht gebildet, die vor dem Rosten schützt. Nächst diesem Holzkohleneisen folgt in der Widerstandsfähigkeit gegen Rosten das Gusseisen, auch wenn es unter Verwendung von Steinkohlen hergestellt ist. Man kann Leitungen finden, die immerhin 30 bis 40 Jahre alt und noch nicht durchgerostet sind. Sehr grosse Neigung zum Rosten zeigen jedoch alle nach neuern Verfahren hergestellten Walzeisen- und Halbstahlsorten. So ist mir eine vor 20 Jahren gelegte Leitung von 1000 m Länge aus Rohren von 1,2 m Durchmesser bei 7 mm Blechstärke bekannt, worin sich Stellen vorfinden, die nur noch 4 bis 3 mm Stärke aufweisen. Es ist begreiflich, dass unzählige Schutzmittel versucht worden sind; Tatsache ist aber, dass keines auf die Dauer das Rosten verhindert, mit Ausnahme von geöltem oder in Paraffin getränktem Papier, das für die meisten Fälle aus andern Gründen nicht verwendet werden kann. Bei der Wichtigkeit der Frage und bei dem durch den Rost verursachten ungeheuren Schaden sollte man meinen, dass Wissenschaft und Praxis alles aufbieten müssten, um dem Feind zu Leibe zu gehen, um die Vorgänge des Rostens zu studieren, zu untersuchen, welche Beimischungen die Neigung zum Rosten vermehren oder vermindern usw., kurz die Sache nach allen Richtungen hin klarzulegen. Sieht man daraufhin aber das ganze Register der angesehensten Fach-Zeitschriften durch, so sucht man umsonst!

Dampfturbinentreibwerke für Lokomotiven. Während die unlängst von uns besprochene turbo-elektrische Lokomotive von Reid und Ramsay¹⁾ die Dampfturbine nur indirekt für den Lokomotivantrieb verwendet, kann nunmehr der Bau einer reinen Turbinenlokomotive gemeldet werden, die den Werkstätten von *M. Silvestri, Comi & Grondona* in Mailand entstammt. Es handelt sich um eine 26 t schwere zweiachsige Versuchs-Lokomotive, deren Achsen durch Dampfturbinen unter Verwendung von Zahnrädern angetrieben werden. Die Aufhängung ist ähnlicher Art, wie sie von der entsprechenden Bauart elektrischer Lokomotiven her bekannt ist (Sprague'sche Nasenaufhängung). Nach einem von Prof. G. Belluzzo in Mailand vor dem Collegio degli Ingegneri ed Architetti gehaltenen Vortrage mussten hierbei für den Entwurf der für Traktionszwecke brauchbar zu gestaltenden Turbinen besondere Lösungen für die Dampzführung bei verschiedenen Ge-

¹⁾ Band LV Seite 96.

die Schachteln auf automatischen Maschinen entstehen, die zum Teil grosse Ähnlichkeit haben mit den in der Chocoladeindustrie verwendeten sinnreichen Einwickelmaschinen. Außerdem flink und geschickt geschieht auch das automatische Füllen der Schachteln und das schliessliche Bestreichen ihrer Reibflächen, sodass eigentlich nur das Paketieren der fertigen Ware von Hand erfolgen muss. Nicht alle Hölzchen werden in der Fabrik selbst geschnitten; für feinere Ware kommen die fertigen, nackten Hölzchen aus Russland und zwar erfolgt ihr Transport von dort bis Basel auf dem Wasserwege. Nach Besichtigung dieses interessanten Betriebes brachten uns einige Automobile in rasendem, kotspritzendem Lauf nach dem ehemaligen Kloster von Môtier, in dessen altersgrauen Kellern und Gängen die Herren *Mauler & Cie.* den Neuenburger in Champagner umwandeln. Wenn das die alten Mönche noch hätten erleben dürfen, wie ihre stillen Räume, mit edlem Nass gefüllt, nur der Zecher harren, und wie das gotische Gewölbe des Chors ihrer Kirche statt von ihrem Gesange von knallenden Pfeifen und perlenden Gläsern erklingt! Sie ruhen in Frieden draussen im grünüberwachsenen Hofe unter dem nasskalten Rasen, indess wir Epigonen an ihren Plätzen im hohen Gewölbe zechend den goldenen Rebensaft durch die Kehle gleiten lassen. Tempora mutantur — Prosit ihr alten Knaben! Aber keine Rosen ohne Dornen: indes wir uns so lang wie möglich der Gastfreundschaft Papa Maulers erfreuten, entwischte uns schmählicherweise der Extrazug, der uns nach Champ-du-Moulin hinunter zum Mittagessen hätte bringen sollen. Zum Glück hatten wir aber unter uns einige Spitzen der Eisenbahnbehörden, die den armen Stationsvorstand derart einschüchterten, dass er schleunigst mittels des Bahntelegraphen die Küchentür im „Hôtel de la Truite“ für solange verriegelte, bis auch wir die Einfahrtsweiche des Speisesaales passiert

schwindigkeiten, sowie für den Fahrtrichtungswchsel angewandt werden. Die Geschwindigkeitsänderung wurde durch die Anwendung eines mehrkränzigen Laufrades ermöglicht, das bei kleinerer Geschwindigkeit vollständig und bei grösserer Geschwindigkeit nur an einzelnen oder nur an einem Laufkranze beaufschlagt wird. Um den Vor- und Rückwärtsgang zu ermöglichen, wurden die Schaufeln aus zwei übereinander liegenden Hälften mit entgegengesetzter Krümmung, gleichsam S-förmig, ausgebildet, die je nach der Fahrtrichtung von der einen oder von der andern Seite her vom Dampf durchströmt werden. Die Fahrversuche mit der Versuchslokomotive, deren grösste Leistung 100 PS beträgt, sollen sehr befriedigend ausgefallen sein und der Dampfverbrauch soll (bei 10 at) sowohl bei Vorwärts- als Rückwärtssfahrt stets weniger als 16 kg/PS Std. betragen haben. Auch das Anfahren unter Last der als Aktionsturbinen durchgebildeten Antriebsturbinen soll stets vorzüglich gelungen sein, entsprechend einem verfügbaren Drehmoment von 480 mkg.

Verbreiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Mit Rücksicht auf die wachsenden Abmessungen der Kriegsschiffe wird der Kaiser-Wilhelm-Kanal von 22 m auf 44 m verbreitert und von 9 m auf 11 m vertieft. Zwei der den Kanal kreuzenden Eisenbahnen sind bereits durch Hochbrücken bei Grünental und Levensau übergeführt. Gelegentlich der Verbreiterungsarbeiten des Kanals sollen nun auch an Stelle der Eisenbahndrehbrücken, die im Zuge der Linien Elmshorn-Tonder und Neumünster-Rendsburg liegen, Hochbrücken erbaut werden. Um die verhältnismässig tief liegenden Eisenbahngleise auf die Höhe von 44 m Höhe über den Kanalspiegel hinaufzuführen, sind gewaltige Rampen von 13 km Länge erforderlich; bei Rendsburg ist die Ueberwindung nur durch Anordnung einer grossen Schleife möglich. Die neuen Brückenanlagen sollen rund 45 Millionen Franken kosten.

Fundation mit Simplex-Pfählen in Zug. In der in unserer Zeitschrift, Band XLVII auf den Seiten 32 bis 134 von Professor E. Hilgard gebrachten Darstellung von Fundierungsmethoden mit Betonpfählen ist auch über die Simplex-Pfähle berichtet (S. 134 u. ff.). Eine Anwendung dieses Systems ist zurzeit in Zug zu sehen, wo es bei Erstellung der Fundamente für einen grossen Gasbehälter zur Verwendung gelangt. Es ist das schon der vierte Bau der von der Konzessionärin für dieses System, der *Tiefbau- und Eisenbetongesellschaft* in Zürich, innert Jahresfrist in der Schweiz mit Simplex-Pfählen fundiert wird. Ueber die Eigenart und Vorteile der Methode ist im vorerwähnten Artikel berichtet worden.

Rhätische Bahn. Auf der im Bau begriffenen Strecke Bevers-Schuls wurden die Arbeiten am Magnacun-Tunnel bisher von

hatten. Die Einrichtung funktionierte wider Erwarten gut, was wir aus dem hungrigen Löwengebrüll schon von weitem hören konnten, als wir uns mit erheblicher Verspätung endlich dem Hotel näherten. Dort angelangt wurden wir mit entsprechenden Grüßen von jenen empfangen, die geglaubt hatten, uns die Forellen wegzschnappen zu können. Zwischenhinein hörten wir auch, wie es der dritten Gruppe ergangen war, die bis ans Ende des grünen Tälchens, nach St. Sulpice gefahren war.

Sie besuchte dort die dem flachen Boden eines engen Felsenzirkus entspringende Quelle der Areuse, deren klares Wasser zwischen grünbemoosten Steinen dahingurgelnd, in flachem Bette dem Neuenburgersee zueilt. Leider beeinträchtigte der immerfort strömende Regen den Naturgenuss wesentlich. Nach dieser romantischen Vorbereitung führte Direktor A. Ferrier einen Teil der Gruppe in die *Holzstofffabrik la Doux*. Ein anderer Teil besichtigte den grossen unterirdischen Steinbruch der *Portlandzementfabrik St. Sulpice*, in dem Ingersoll'sche Druckluft - Bohrmaschinen im Gebrauch stehen. Endlich lief der Rest der Gruppe unter Führung unseres Kollegen Ed. Elskes in raschem Tempo durch die weitläufige Zementfabrik selbst und sah dabei das chemische und das Festigkeits-Laboratorium, den grössten Motorensaal, die Ofen und die neue Mühle, ohne zu versäumen, das freundliche Ufer des Flusses zu grüssen, wo vor 26 Jahren eines der fröhlichsten Bankette sich abspielte, das unsere G. e. P. je gefeiert hat. In einem leeren Zementsilo vereinigte sich sodann die ganze Truppe des Obertals wieder und genoss neben gedrängten Vorträgen über Hydrometrie und Zementfabrikation einen vorzülichen, mit Mauler- und Pernod-Champagner (also doch!) benetzten „Gateau au beurre“ nach Neuenburger Art. Ein zum Andenken verteiltes Blatt erinnerte an den

der Bauleitung in Regie betrieben, da man besonders schwierige Bauverhältnisse voraussah. Diese Erwartung hat sich glücklicherweise nicht bestätigt und nachdem im Richtstollen normales Gestein angefahren worden ist, wurde zur Vergebung auch dieses letzten Teilstückes der Strecke an einen Unternehmer geschritten.

Schweizerische Wasserrechtsgesetzgebung.¹⁾ Die vom Eidg. Departement eingesetzte engere Kommission hat bis jetzt in einer Sitzung einige grundsätzliche Fragen über die Tragweite des neuen Gesetzes erörtert und dazu Stellung genommen, im übrigen aber Herrn Prof. Burckhardt mit einer Ueberarbeitung des Departmentalentwurfes beauftragte. Wenn diese letztere Arbeit vorliegt, wird die Kommission zu neuen Beratungen zusammenentreten.

Die neue Elbbrücke in Dresden, die an Stelle der alten Augustusbrücke nach dem gemeinsamen Entwurfe des Stadtbaurates Oberbaurat H. Klette und des Architekten Prof. W. Kreis von 1906 bis 1910 erstellt worden ist, konnte am 30. August d. J. dem Verkehr übergeben werden.

Nekrologie.

† **R. Simen.** Am 20. ds. M. ist in Luzern nach langer Krankheit der vom Bundesrat im März d. J. in die Kreisdirektion V der Schweizerischen Bundesbahnen berufene a. Ständerat R. Simen, in seinem 61. Lebensjahr gestorben. Er wurde zu Minusio zur Ruhe bestattet, im Tessin, seinem Heimatkanton, in dem sein politisches Wirken ihm ein dauerndes Andenken sichert.

Konkurrenzen.

Kirchenbau in Grengiols. Wie uns Herr Architekt Adolf Gaudy, Rorschach, auf unsere Notiz auf Seite 132 lfd. Bd. mitteilt, ist ihm vom Kirchenrat Grengiols (Wallis) der direkte Auftrag erteilt worden, ein Projekt für die dortige Kirche unter Beibehaltung des alten schönen Turmes auszuarbeiten, wodurch der von uns beanstandete „Wettbewerb“ hinfällig, d. h. noch vor Ablauf der Einabefrist rückgängig gemacht wurde. Auch Herr Gaudy hatte eine Einladung dazu erhalten, eine Beteiligung aber abgelehnt. Er erucht uns um diese Bekanntmachung, damit er nicht im Sinne unserer Mitteilung als in diesem Wettbewerb „siegreicher Herr Architekt“ angesehen werde.

Welttelegraphen-Denkmal in Bern. (Bd. LIV, S. 231, 276 und 332. Band LVI, S. 107 u. 159). Ausser der Eingabe der schweiz. Maler, Bildhauer und Architekten hat auch der Präsident der Eidg.

¹⁾ Band LV, Seite 97 und 332.

Gründer der Fabrik, G. Dubied, an jenen Besuch der G. e. P. am 11. August 1884 und zeigte nebst Bildern schöner Betonbauten einiger unserer Kollegen, die in hohem Masse befriedigenden Festigkeitszahlen, bis zu denen der Zement von St. Sulpice in letzter Zeit gestiegen ist. Bald war es 11 h 45, und nun fuhren sie meuchlings in Mötier an uns vorbei, um uns mit knurrendem Magen am Tische zu erwarten.

Hier in *Champ du Moulin*, unter dem wohlbekannten gälichen Dache des „Hôtel de la Truite“, entwickelte sich sofort ein fröhliches Bankett, geleitet in seinem oratorischen Teil durch den schneidigen Tafelmajor Ingenieur Ch. Borel, der, als erstem Redner, dem verdienten Präsidenten des Lokalkomitee, Kollege Ed. Elskes, das Wort erteilte. Elskes gedachte des ebenfalls schönen Festes im Jahre 1884, das von Freund Perrier so gut geleitet war, dass auch diesmal das Präsidium ihm anvertraut worden wäre, hätte er sich nicht für das nächste Mal, in abermals 26 Jahren, dafür reservieren wollen. In diesem Zusammenhang feierte Elskes die G. e. P. als „une société de souvenir, mais aussi d'avenir“. Es würde zu weit führen, aller der Reden zu gedenken, die nunmehr, dem draussen plätschernden Regen gleich, auf uns herniederrauschten. Es sprachen und dankten noch namens der Regierung Staatsrat E. Droz, namens der Stadt Neuenburg Stadtrat H. Berthoud, für die G. e. P. unser weiss bewesteter Herr Generalsekretär Mousson und für die jungen Polytechniker stud. Meier. Ferner dankte Ing. A. Studer der Chaumont-Drahtseilbahn-Gesellschaft und ihrem verdienten Erbauer und Direktor Ph. Tripet, und gedachte a. Gotthardbahndirektor H. Dietler, an die Worte Moussons anknüpfend, der vielen grossen Männer, die Neuenburg als jüngster der Schweizer Kantone dem Vaterlande schon geschenkt hat. Zum Schluss