**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 57/58 (1911)
**Heft:** 4

## 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**

**Gasheizung für Backöfen.** Nachdem sich bereits die elektrische Heiztechnik mit dem Problem der Heizung von Backöfen erfolgreich beschäftigt hat, sind nunmehr nach einer Mitteilung des „Journal of Gaslighting" auch die Gasfachmänner diesem besondern Problem der Heiztechnik näher getreten. Von der Société technique du Gaz en France wurden neulich zwei verschiedene Verfahren der Gasheizung von Backöfen vorgeführt, die gegenüber der Heizung mit festem Brennmaterial einen Zeitgewinn im Anheizen eines kalten Backofens gestatten und zur Herstellung von einem Zentner Brot einen Gasverbrauch von etwa 5 $m^3$ veranlassen. Das eine dieser Verfahren bedingt einen im Innern des Ofens zu benutzenden Brenner mit 35 runden Bunsen-Flammen von 37 *mm* Durchmesser und kann in gewöhnlichen Backöfen angewendet werden; das andere Verfahren gestattet die Ofenbeheizung von aussen mittels passend verteilter Röhren mit kleinen Flammen und verwirklicht den Vorteil, dass der Ofen bei allfälligem Hitzemangel am Ende des Backens nachgeheizt werden kann.

**Eidgenössisches Polytechnikum.** *Diplomerteilung.* Der schweizerische Schulrat hat auf Grund der abgelegten Prüfungen nachfolgend genannten Studierenden des eidgenössischen Polytechnikums Diplome erteilt und zwar:

*Diplom als Ingenieur* an Jean Günther von Thörigen (Bern).

*Diplom als Chemiker* an Benjamin Jeanneret von Locle (Neuenburg).

*Hochschultitel für das eidg. Polytechnikum.* Das schweiz. Departement des Innern legte die infolge des vom Ständerate angenommenen Postulates Düring von ihm zu prüfende Frage dem schweizerischen Schulrate zur Begutachtung vor und letzterer hat, wie wir vernehmen, seinerseits die Professorenkonferenz um eine Meinungsäusserung darüber ersucht.

**Schweizerische Binnenschiffahrt.** Am 29. v. M. hat in Biel eine von den Gemeindebehörden einberufene öffentliche Versammlung zur Besprechung des Schiffahrtsweges Genf-Koblenz stattgefunden. In derselben berichteten die Herren Ingenieure G. Autran, J. Lüchinger und Dr.-Ing. Bertschinger über den technischen Teil der betreffenden Schiffahrtsstrasse. Die Ausarbeitung der Projekte ist in den Händen der Ingenieure *G. Autran* in Genf und *William Martin* in Lausanne für die Strecke Genf-Biel, von der Firma *H. Bertschinger* in Aarau und Zürich für das Teilstück Biel-Olten und der Firma *Locher & Cº* in Zürich für die Strecke Olten-Koblenz.

Die Versammlung beschloss nach Anhörung der erwähnten Berichterstattungen die Gründung einer Sektion Biel des Verbandes für die Rhone-Rhein-Schiffahrt.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Zum Betriebschef des Kreises V der S. B. B. wurde an Stelle des in die Kreisdirektion berufenen Herrn Siegfried ernannt Ingenieur *H. Jaeggi* von Balstal. Nach Absolvierung des Polytechnikums hat sich Ingenieur Jaeggi drei Jahre bei der Gotthardbahn in den Werkstätten und im Fahrdienst praktische Erfahrungen gesammelt und war dann ein Jahr in der Lokomotivfabrik Winterthur tätig; von 1894 bis Anfang 1906 war er Betriebsdirektor der Appenzeller Strassenbahn und seither erster Adjunkt der Oberbetriebsdirektion der Gotthardbahn bezw. der Schweizerischen Bundesbahnen Kreis V.

**Ingenieur H. Bleuler-Hüni in Zürich** hat erklärt, eine nochmalige Wahl in die Regierung aus Gesundheitsrücksichten nicht wieder annehmen zu können. Mit ihm scheidet der einzige Vertreter der technischen Richtung aus dem Zürcher Regierungsrat. Die vielen auf der Tagesordnung stehenden Fragen, wie jene eisenbahn- und wasserwirtschaftlicher Natur, das in Vorbereitung befindliche neue kantonale Baugesetz und vieles andere mehr lassen es dringend wünschbar erscheinen, dass er einen Nachfolger erhalte, der befähigt sei, die durch Bleuler-Hünis Austritt entstehende, sehr empfindliche Lücke voll auszufüllen.

**Ergänzungsbau des Theodosianums in Zürich.** Am 28. Januar ist der nach allen neuesten Regeln der Hygiene durch die Architekten *Pfleghard & Häfeli* in Zürich an der Asylstrasse in Hirslanden ausgeführte stattliche Ergänzungsbau zum Krankenhause eingeweiht und seiner Bestimmung übergeben worden.

**Kubelwerk St. Gallen.** Infolge der Erwerbung des Grossteils der Aktien durch den Kanton St. Gallen hat sich die Aktien-Gesellschaft neu konstituiert. Zum Präsidenten des Verwaltungsrates wurde Regierungsrat *Riegg* in St. Gallen gewählt; die technische Leitung des Werkes bleibt in den Händen von Ing. *F. Largiadèr.*

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

## Vereinsnachrichten.

### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Freitag den 13. Januar fand unter dem Vorsitz des Herrn Ingenieur *O. Tschanz* auf Pfistern die IV. Sitzung in diesem Wintersemester statt.

In den Verein wurde neu aufgenommen Herr Oberingenieur *F. Rothpletz.*

In eingehenden, oft durch köstlichen Humor gewürzten Worten erfreute Herr Professor Dr. *K. Geiser* die zahlreiche Versammlung an Hand einer Reihe von Plänen, unter welchen sich verschiedene höchst interessante alte Originale befanden, mit einem Vortrag über:

*„Historisches und Rechtliches über den Abfluss des Thuner- und des Brienzersees."*

Bekanntlich leiden die an der Aare liegenden Kraftwerke fast alljährlich während einer gewissen Zeit und an bestimmten Tagen unter Wassermangel. Dieser Wassermangel ist zurückzuführen auf eine wenigstens für die Allgemeinheit unrationelle Regelung der Abflussverhältnisse des Thunersees, über welche gewisse Wasserrechtsbesitzer ein Verfügungsrecht zu haben glauben.

Der Verein der Kraftwerksbesitzer beauftragte deshalb den Vorsteher des kantonalen Wasserrechtsbureau, Herrn Prof. Geiser, mit der Untersuchung der Frage, inwiefern die Regelung des Abflusses des Thunersees durch öffentlich rechtliche oder privatrechtliche Vertragsbestimmungen eingeschränkt sei.

Im Verlauf des Studiums gelangte der Vortragende dazu, die Untersuchung auch auf die Abflussverhältnisse des Brienzersees auszudehnen, da auch diese für die Wasserwerke unterhalb Thun von grosser Bedeutung sind.

In der Tat sind die Wasserrechtsstreitigkeiten beim Abfluss des Brienzersees viel früher ausgebrochen als in Thun. Das im XII. Jahrhundert gegründete Kloster Interlaken stand unter der Vogtei der Edlen von Eschenbach. Diese gerieten gegen Ende des XIII. Jahrhunderts in Verschuldung, was sich das Kloster zu Nutzen machte, um die benachbarten Güter an sich zu bringen und damit auch das Fischenzen- und Wasserrecht zwischen dem Brienzer- und Thunersee. Im Jahre 1285 erlaubte der Probst Ulrich von Interlaken und das Kapitel den Herren Walther von Eschenbach und Berchtold seinem Sohn, auf einem Platze neben der Aare auf Grund und Boden des Klosters ein Städtchen mit Namen Interlaken zu bauen, welches man später Unterseen nannte. Dieses Städtchen war Marktort und hatte natürlich ein grosses Interesse an einer ungehinderten Schiffahrt. Daraus entstanden Streitigkeiten, da das Kloster mittelst Fischfangvorrichtungen und Mühle, Bläuen, Stampfen und verschiedenen andern Wasserkraftanlagen die Aare so gesperrt hatte, dass die Schiffahrt sehr gehindert war. Auch nach dem Brande von Unterseen im Jahre 1364 blieb das Gebiet von Unterseen, dessen Wasserwerke und der Fischfang dem Kloster gesichert. Vollends brach aber der Kampf zwischen den beiden Nachbarn los, als das Kloster Interlaken durch die Erstellung einer langen Schwelle im Jahre 1434 den Schiffahrtsverkehr ganz unmöglich machte. Die streitenden Parteien ersuchten den Kaiser Sigismund um eine Entscheidung und dieser, vorher ordentlich vom Kloster eingeseift, übertrug die Schlichtung des Streites der Stadt Bern; Diese liess zwar die Schwelle bestehn, verlangte aber, dass eine Oeffnung erstellt werde, durch welche Schiffe und Flösse passieren könnten. Aber noch lange nachher bildete diese Schwelle das Aergernis der Talbewohner. Bei den anlässlich der Reformation ausgebrochenen Oberländerunruhen vom Jahre 1528 liessen die Bauern ihre Unzufriedenheit an der Schwelle von Unterseen aus. Diese war jedoch nicht so leicht zu beseitigen; sie musste sogar bei der Korrektion von 1850 noch gesprengt werden.

Ueber die Bauart dieser Schwelle, und offenbar damit auch anderer Schwellen des Mittelalters, gibt eine alte Urkunde interessante Auskunft. Es wurden Eichenpfähle eingerammt, dazwischen warf man Felsblöcke und füllte die Zwischenräume mit kleinerem Material aus, sodass Pfähle und Steine ebenbündig waren. Die Verbindung dieser Masse besorgte die Aare durch Ablagerung feinen Schlammes in den Fugen von selbst. Durch die Schwelle wurde der Brienzersee um 2 *m* höher gestaut. Erst in den Fünfzigerjahren des letzten Jahrhunderts wurde die alte Schwelle durch andere rationellere An-

lagen ersetzt, obwohl schon 20 Jahre vorher sehr schöne Projekte ausgearbeitet worden waren. Aber auch diese Anlagen sind nach dem heutigen Stand der Wassertechnik sehr verbesserungsbedürftig.

Beim Thunersee wurde die Notwendigkeit der Regelung der Abflussverhältnisse damals akut, als die mit der Simme vereinigte Kander nach dem Durchbruch des Strättligenhügels im Juli des Jahres 1714 in den Thunersee zu fliessen begann. Der See stieg bis zu einem Fuss in 24 Stunden, die Mühlen von Thierachern standen trocken, diejenige im Gwatt hatte das Wasser für ein Rad verloren, die Wässerungen aus der Kander versiegten. Anderseits standen in den niedrigen Teilen der Stadt Thun die Häuser bis ans erste Stockwerk im Wasser. Der äussere und gegenwärtige Hauptarm der Aare war damals bloss ein gewöhnlicher, meist trockener Stadtgraben, oben durch einen Querdamm geschlossen, über welchen nur bei hohem Wasser ein Teil des Stromes stürzte und den Stadtgraben herabfloss. Die Aare war bei der Sinnenbrücke nur 24 *m* breit. Ein starker, 90 *m* langer Querdamm ohne Schleusen schwellte die Aare mitten in der Stadt für die Radwerke auf und bewirkte eine gefahrlose Schiffahrt bis unter die Sinnenbrücke, weil er das Wasser oberhalb schwebend erhielt. Unterhalb des Dammes hatte die Aare eine übermässige Breite von wenigstens 69 *m*, sie musste also dort Kiesbänke ansetzen, umsomehr, als es dem Strom durch den Schwäbis und die Allmend bis über die alten Schuttkegel der Kander und der Zulg hinunter an Gefälle fehlte. Als man einsah, welches Unheil man in Thun mit der Ueberleitung der Kander in den Thunersee angerichtet, wollte man 1716 die Kander wieder in ihr altes Bett leiten. Diese hatte sich aber bereits um 17 Fuss tiefer eingegraben und so wurde mit 95 gegen 5 Stimmen vom Grossen Rat beschlossen, den Abfluss der Aare bei Thun zu regulieren. Die Regierung kaufte im Jahre 1717 die beiden Mühlen in Thun für 40 000 Pfund und auch die übrigen Wasserwerke, um die Querdämme vor dem Stadtgraben und in der Stadt selbst abbrechen zu können. Dieses bewirkte nun einen reissenden Stromlauf durch die Stadt und den obern Teil des Grabens, ohne dem Strom dadurch weiterhin bessern Abfluss zu verschaffen. Die Ueberschwemmungen der untern Stadt nahmen daher keineswegs ab. Im Juli 1718 ertranken 13 junge Leute, die von einem Balle auf der Insel zurückkehrten, im reissenden Strome mitten in der Stadt. Darauf wurde der mit einer „herzerfrischenden Grobheit" ausgestattete alt Landvogt Gross von Lugano mit einem monatlichen Gehalt von 150 Liv. angestellt und die Verbesserungen des Aarebettes mit neuer Tätigkeit betrieben. 1720 wurde beschlossen, den abgebrochenen Damm, welcher vom Zinggen an den Scherzligenweg herüber den Stadtgraben abgeschlossen hatte, wiederum herzustellen und mit einigen Schleusen zu versehen. Diese Arbeit wurde aber im Verding so schlecht ausgeführt, dass man sie 1726 wegbrechen und von neuem erstellen lassen musste. Die jetzt noch bestehenden Schleusen sind, abgesehen von einigen Verbesserungen, das Werk von Michael Maurer von Trimstein; sie haben eine Länge von 60 *m* und sind mit zehn Pritschen versehen, von denen zwei zum Durchpass von Schiffen 18 Fuss, die übrigen rund 15 Fuss breit waren. Im bisherigen Hauptbett der Aare wurden am untern Ende der Zentscheune ein Querdamm und unterhalb der neu erbauten Sinnenbrücke eine „Traversierschwelle" mit einem stumpfen, stromaufwärts gekehrten Winkel in das Grundbett des Flusses gelegt. Mit diesem Werke war die Wiedererbauung von zwei Mühlen, einer Sägemühle und einiger kleinerer Radwerke verbunden. Der ursprünglich fehlerhafte Bau der auf dem früher abgebrochenen Querdamm angelegten innern Schleusen musste nach vielen Ausbesserungen schon im Jahre 1788 beinahe ganz erneuert werden. Es wurden sechs grosse und zwölf kleinere Pritschen erstellt, deren Schraubstühle durch ein Dach geschirmt sind.

Bedauerlicher Weise wurden alle oben angeführten Radwerke wieder an Private verkauft. Bei dem Verkaufe wurde aber jeweilen ausbedungen, dass sich die Käufer dem von der Regierung im Jahre 1772 aufgestellten Schleusenreglement zu fügen hätten, und diese Klausel besteht noch heute, wenn auch nicht in so klarer Form, in den spätern Kaufverträgen.

Dieses Schleusenreglement sieht eine sehr rationelle Wasserökonomie vor, bei welcher das Wasser in wasserreichen Zeiten im See gesammelt und in wasserarmen Zeiten abgelassen werden sollte. Leider wurde aber dieses gute Reglement nicht gehandhabt und die zunächst liegenden Mühlen bedienten sich der Schleusen nach ihrem eigenen Bedürfnis. Ausserdem standen sich die Interessen der Flussanwohner oft genug gegenüber, besonders als vor der Errichtung der Eisenbahnen die Flusschiffahrt von Thun abwärts von grosser Bedeutung war.

Während die Schiffer viel Wasser verlangten, wünschten diejenigen, die am und im Fluss Bauten vorzunehmen hatten, dass das Wasser im See gestaut werde. Jeder hatte sein eigenes Interesse, sodass selbst St. Peter im Himmel nicht jeden hätte befriedigen können. Sogar von Aarau her kamen Gesuche betreffend Schliessung der Schleusen. So kam man dazu, für die Schiffahrt nur während drei Tagen der Woche 140 $m^3$ Wasser per Sekunde fliessen zu lassen.

Nachdem nun der Schiffahrt auf der Aare keine Bedeutung mehr zukommt, stellen sich einer rationellen Schleusenbedienung nur noch die vermeintlichen Rechte der Wasserrechtsbesitzer in Thun selbst entgegen. Solche Rechte bestehen aber nach Ansicht des Vortragenden nicht, sodass einer rechtlichen Regelung der Abflussverhältnisse des Thunersees nichts mehr im Wege steht. Gleichzeitig ist aber eine technische Modernisierung der Abflussverhältnisse angezeigt. Die Bedienung der Schleusen muss durch moderne mechanische Einrichtungen so erleichtert werden, dass die Oeffnung oder Schliessung, die jetzt für sich allein volle fünf Stunden in Anspruch nimmt, in kürzester Zeit erfolgen kann. Von ganz besonderem Interesse ist aber der Umstand, dass die Möglichkeit vorliegt, den Thunersee um 60 bis 70 *cm* und den Brienzersee um 40 bis 50 *cm* höher zu stauen, wodurch eine weitere Wasserreserve von 40 000 000 $m^3$ erhältlich ist, sodass während 45 Tagen je 10 $m^3$ Wasser per Sekunde mehr ausgenutzt werden können als gegenwärtig und zwar an denjenigen Tagen, an welchen man dieser Reserve am meisten bedarf.

Es würde das allerdings eine andere Anlage der Schleusen in Interlaken und Thun erfordern, sowohl was die Baustelle als auch die Konstruktion anbetrifft. Diesen Anlagekosten steht aber die Möglichkeit gegenüber, dass allein für die bernischen Kraftwerke in Hageneck, Kallnach und in der Felsenau zusammen für die schwierige Zeit im Winter rund 5000 *PS* mehr gewonnen werden könnten.

Der äusserst interessante Vortrag erntete lebhaften Beifall und wurde seitens des Vorsitzenden wärmstens verdankt. *W.*

---

## Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

### Skizzen aus der Geschichte des Z. I.- & A.-V.

Referat über den Vortrag von Ingenieur *A. Härry* in der Sitzung des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins vom 4. Januar 1911.

In den einleitenden Worten weist der Vortragende darauf hin, dass der Vorwurf der unvollkommenen Organisation und des mangelnden Solidaritätsgefühls bei Ingenieuren und Architekten sich auch in der Geschichte des Z. I.- & A.-V. bestätigt findet, die nach dieser Richtung reich an Erfahrungen ist.

Die Gründung des Zürcher Vereins fällt in eine Zeit, da das Bauwesen noch auf einer tiefen Stufe stand. Die zeitgenössischen Schriften, vor allem die von 1836 bis 1840 von Herrn v. Ehrenberg, öffentlichem Lehrer der Baukunst an der Universität Zürich, herausgegebene „Zeitschrift für das gesamte Bauwesen" können den Tiefstand der Baukunst und Bauwissenschaften nicht schwarz genug schildern. Da höhere technische Schulen nicht bestanden, war man genötigt, zur Ausführung von grössern Bauten Ausländer kommen zu lassen. Auch über die unrechtmässige Führung von Titeln wird geklagt und werden Examina für Ingenieure und Architekten verlangt. Gravierende Misstände herrschten auch im Submissions- und Konkurrenzwesen. Es ist begreiflich, dass nach und nach die tüchtigen Baumeister, Architekten und Ingenieure das Bedürfnis nach einem engern Zusammenschluss empfanden. Auf die Initiative des Herrn v. Ehrenberg wurde am 24. Januar 1837 in Aarau die „Gesellschaft schweizerischer Ingenieure und Architekten" gegründet. Eine direkte Folge dieser Gründung war, dass sich bald nachher in Zürich ein engerer Verein aus Mitgliedern des schweizerischen Vereins bildete, da die Statuten des schweizerischen Vereins leider keine Sektionen vorgesehen hatten. Erst am 11. Juni 1838 konstituierte sich dann im Café zum „Roten Turm" die „Gesellschaft der Ingenieure und Architekten in Zürich" in erster Linie zu dem Zwecke, gemeinsam eine Plankonkurrenz für den Bau des Pfrundhauses unter den Mitgliedern zu veranstalten. In der Sitzung vom 7. November 1838 wurden auch die Statuten angenommen. Der Verein wurde in der Folgezeit sehr viel beansprucht mit Konkurrenzen und Expertisen, doch erlahmte nach und nach das Interesse

und es trat eine erste Pause in der Vereinstätigkeit ein vom 24. Januar 1844 bis 14. Nov. 1850. Die neue Schaffensperiode dauerte aber nur kurze Zeit, denn schon 1855 trat neuerdings eine Pause ein bis 1859. Es scheint, dass der Verein nicht mehr recht aufleben wollte, denn 1864 bis 1869 stellte derselbe zum dritten Male seine Tätigkeit ein.

In der Sitzung vom 8. Dezember 1869 wurde dann zum Präsidenten Herr Ingenieur *Arnold Bürkli* gewählt, der den Verein in mustergültiger Weise leitete und bald zu einer der angesehendsten Organisationen machte. Mit dem Eintritt von wissenschaftlich gebildeten Architekten und Ingenieuren, Absolventen des 1855 gegründeten Polytechnikums, entfaltete sich eine lebhafte wissenschaftliche Tätigkeit in Vorträgen, Demonstrationen und Exkursionen auf allen technischen Gebieten.

Der Vortragende gibt von den Leistungen des Vereins dezenienweise bis zur Gegenwart ein anschauliches Bild, wobei er auf besonders interessante Fragen etwas näher eingeht. Die Mitarbeit des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins an allen baulichen Angelegenheiten der Stadt Zürich war eine intensive und fruchtbringende. Erwähnt zu werden verdienen vor allem die Arbeiten des Vereins für die Quaiprojekte, den Theaterneubau, die Tonhalle, Rämistrasse, Bahnhoffrage, Einführung der linksufrigen Zürichseebahn, Quartierplanprojekte usw. Sehr gründlich hat sich der Verein mit der kantonalen Baugesetzgebung befasst; auf eidgenössischem Gebiet war er der Promotor für den Erlass eines Wasserrechtsgesetzes.

Sehr grosse Verdienste hat der Zürcher Verein und besonders Ingenieur Bürkli an der Entwicklung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Die Zürcher Sektion hat sich jeweilen am intensivsten mit den Arbeiten des schweizerischen Vereins befasst und als von 1870 bis 1874 dieser sich gänzlich aufgelöst hatte, da war es wiederum Bürkli, der das wrake Schiff wieder flott machte und den Verein reorganisierte.

Auch das innere Vereinsleben begann nach und nach sich zu entfalten. Zwar war das im Oktober 1878 eingerichtete Lesezimmer im Zunfthaus zur „Meise" schon 1880 wieder eingegangen wegen zu geringer Frequenz, aber man machte 1894 bis 1896 grosse Anstrengungen, ein Vereinshaus zu gründen, an das ein Freund 4000 Fr. gestiftet hatte. Zu einer Ausführung ist es allerdings bis heute nicht gekommen. Dafür wurde auch die Geselligkeit und Freundschaft im Verein immer mehr gepflegt.[1])

Seine Ausführungen schloss der Vortragende mit einigen Anträgen an den Verein, die sich auf den Ausbau der Organisation und Abstellung einiger Misstände bezogen, wie sie sich aus der historischen Darstellung ergeben haben. Ueber das Ergebnis der an den Vortrag anknüpfenden lebhaften Diskussion und die infolge davon gefassten Beschlüsse ist schon in Nr. 2 (S. 29) berichtet worden. *H.*

## Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

### Zirkular des Central-Comité

an die

*Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.*

Werte Kollegen!

Indem wir Sie unter Hinweis auf die Mitteilung auf vorstehender Seite 55 auf die unter wesentlicher Mitwirkung unserer Zürcher Sektion veranstaltete *Städtebau-Ausstellung* aufmerksam machen die vom 4. Februar bis 12. März d. J. im Kunstgewerbemuseum in Zürich abgehalten wird, möchten wir Sie zu deren Besuch angelegentlichst einladen. Denjenigen Sektionen, die eine gruppenweise Besichtigung unternehmen wollen, was sehr zu empfehlen ist, kann auf Wunsch ein fachmännischer Führer aus den Reihen der Zürcher Kollegen zur Verfügung gestellt werden. Zu diesem Behufe wollen sich die Sektionen oder Gruppen möglichst frühzeitig unter Angabe von Besuchstag und Stunde beim Präsidenten der Ausstellungskommission, Ingenieur *Carl Jegher,* Dianastrasse 5, Zürich, anmelden. Ueber die vorgesehenen Vorträge und Diskussionsversammlungen wird das Vereinsorgan rechtzeitig berichten.

*Zürich,* den 25. Januar 1911.

Mit kollegialem Gruss!

Für das Central-Comité des S. I.- & A.-V.

Der Vizepräsident: *F. Bluntschli.* Der Sekretär: *A. Härry,* Ingenieur.

[1]) Wann die Umwandlung des Namens „Gesellschaft der Ingenieure und Architekten in Zürich" in „Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein" vor sich gegangen ist, kann aus den Protokollen nicht entnommen werden.

## Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

### Protokoll der V. Sitzung im Wintersemester 1910/1911.

Mittwoch den 18. Januar 1911 im Kunstgewerbe-Museum.

Vorsitzender: Architekt *O. Pfleghard.* Anwesend rund 70 Mitglieder und Gäste.

Der für heute vorgesehene Vortrag: „Vom Zeichnen und allerhand Erinnerungen daran" kann leider infolge Unpässlichkeit Herrn Professor Rahns nicht gehalten werden; der Präsident hat deshalb eine gemeinsame Besichtigung der ausgestellten Konkurrenzentwürfe für die Walchebrücke angeordnet und die Herren Stadtingenieur *Wenner* und Professor *Schüle* gebeten, über den Verlauf dieser Brückenkonkurrenz kurz zu referieren.

Vorher werden einige geschäftliche Traktanden erledigt.

Dem infolge Schlaganfall unerwartet früh verstorbenen Kollegen Oberingenieur *G. H. Haueter* widmet der Vorsitzende einen kurzen Nachruf.

Mit Bedauern macht er auch bekannt, dass Herr Professor *Lasius* aus Altersrücksichten seinen Austritt aus dem Z. I.- & A.-V. genommen hat.

Als Mitglieder werden in den Verein aufgenommen die Herren: *Huldreich Keller,* Oberingenieur, *Leonh. v. Muralt,* Maschinen-Ing. und *Zylberscher,* Ingenieur, alle drei in Zürich.

Von der Schweizerischen Geotechnischen Kommission wird durch das Central-Comité des S. I.- & A.-V. zur Mitarbeit eingeladen bei Sammlung des Materials über die Wetterbeständigkeit der Bausteine. Der Vorstand wird beauftragt, eine Kommission hierfür zu bestimmen.

In der nächsten Sitzung wird Herr Ingenieur *A. Tobler* über das Projekt zur Einführung der linksufrigen Zürichseebahn referieren.

Ueber die Ausführungen der Herren Stadtingenieur Wenner, Professor Schüle und Stadtbaumeister Fissler, die ausgestellten Konkurrenzprojekte der Walchebrücke betreffend, wird das wie üblich mit den Plänen der preisgekrönten Entwürfe in der Bauzeitung erscheinende Gutachten des Preisgerichtes orientieren.

Schluss der Sitzung $^1/_4$10 Uhr. Der Aktuar: *H. W.*

### EINLADUNG

zur

### VI. Sitzung im Winter-Semester 1910/1911

Mittwoch, den 1. Februar, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube".

TRAKTANDEN:

1. Vereinsgeschäfte.
2. Vortrag von Ingenieur *A. Tobler,* Adjunkt des Stadtingenieurs: *„Umbau der linksufrigen Zürichseebahn."*

Eingeführte Gäste sowie Studierende sind willkommen.

*Der Präsident.*

## Gesellschaft ehemaliger Studierender

*der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.*

### Stellenvermittlung.

*Gesucht* ein jüngerer *Chemiker-Technologe* für eine Zementfabrik in Serbien. Er muss mit der Fabrikation von Portlandzement vollkommen vertraut sein und zwei bis drei Jahre Praxis in der Branche haben. Jahresproduktion 3000 *t* Portland- und 1000 *t* Roman-Zement. (1664)

*Gesucht* ein tüchtiger, selbständiger *Zeichner* für ein Architekturbureau in Budapest. (1666)

*On cherche* pour la France deux *ingénieurs dessinateurs* au courant des installations de moulins, de malteries et graineteries. (1667)

*Gesucht* ein jüngerer *Ingenieur* mit Erfahrung im Fluss- bezw. Wasserbau zum baldigen Eintritt von grosser Stadtverwaltung der deutschen Schweiz. (1668)

Eine grössere Maschinenfabrik *sucht* für ihre Abteilung „Landdampfkesselbau" einen tüchtigen *Konstrukteur* als Bureauchef, welcher grosse Erfahrung im Bau von Wasserrohrkesseln, speziell Steilrohrkesseln besitzt. In den Angeboten sind Angaben des event. Eintrittstermins, Gehaltsansprüche usw. zu machen. (1669)

*Gesucht* zwei *Ingenieure,* welche die Eisenbetonstatik beherrschen, für Aufnahme und Vorstudien von Projekten und event. Abschlüssen, sowie für technische Bureauarbeit. (1670)

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

*Der Submissions-Anzeiger befindet sich im Inseratenteil.*