

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 14

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: 20.02.2026

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

der genannten Firma eine grössere Anzahl dieser Transformatoren in Auftrag gegeben haben. Auch auf der Strecke Thun-Bern der S. B. B., die demnächst für den elektrischen Betrieb eröffnet werden wird, sollen mehrere Saugtransformatoren aufgestellt werden.

Der Bau der Bagdadbahn im Lichte der Kriegswirtschaft. Mit Bezug auf die im letzten Absatz auf Seite 109 (Nr. 10 vom 8. März 1919) angegebenen Baukosten teilt die Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei dem Verfasser mit, dass die Gesamtkosten, sowie die Kriegsmehrkosten die betreffenden Beträge von 450 Millionen, bzw. 160 Millionen Franken Kriegsmehrkosten voraussichtlich nicht erreichen, jedoch endgültige Angaben über diese Kosten nicht gemacht werden können, da der Abschluss der Baurechnung infolge der politischen Ereignisse zurzeit nicht möglich ist.

Die Elektrifizierung der Rhätischen Bahn macht rüstige Fortschritte. Nachdem die Versuchsfahrten Ende März günstig verlaufen sind, soll der durchgehende elektrische Verkehr von Bever bis nach Filisur, und damit auf der ganzen Bergstrecke (mit 35% Steigung) der Albulabahn am 19. April aufgenommen werden. Auch die Elektrifizierungsarbeiten der Strecke Davos-Filisur-Thusis machen gute Fortschritte, sodass die Direktion hofft, auch diese Strecke auf Ende 1919 elektrisch betreiben zu können.

Literatur.

Billig Verladen und Fördern. Eine Zusammenstellung der massgebenden Gesichtspunkte für die Schaffung von Neuanlagen nebst Beschreibung und Beurteilung der bestehenden Verlade- und Fördermittel unter besonderer Berücksichtigung ihrer Wirtschaftlichkeit. Von Dipl.-Ing. Georg von Hanfstengel, beratender Ingenieur, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Berlin. Verlag von Julius Springer. Berlin 1919. Preis geh. 6 M.

Dieses wohlgelungene Werk zeichnet sich gleich dem bekannten, technisch und wissenschaftlich tiefer in das weitverzweigte Thema der Transportanlagen eindringende, zweibändige Werk des gleichen Verfassers „Die Förderung von Massengütern“ durch hervorragende Uebersichtlichkeit und treffende kritische Beleuchtung der einzelnen Transporteinrichtungen aus. Durch die allgemein leicht verständliche Bearbeitung des Stoffes ist diese Abhandlung besonders auch für einen weiteren Leserkreis geeignet und sie wird Allen, die sich mit Transportanlagen befassen wollen, wertvolle Dienste leisten. Die zweite Auflage weist gegenüber der ersten noch manche Vervollkommenung auf, so die ausgedehntere Behandlung der Lagermittel, eine besondere Berücksichtigung von Transporteinrichtungen für Spezialzwecke und vielfach eine deutlichere und eingehendere Beschreibung der verschiedenen Konstruktionen mit einer entsprechenden Bereicherung des Abbildungsmaterials. Wenn für eine allfällige spätere, dritte Auflage einige Erweiterungen wünschbar sein sollten, so dürfte es vor allem zweckmässig sein, der Behandlung der einzelnen Transportmaschinen jeweils eine gedrängte Zusammenstellung von Förderleistung und Kraftbedarf für verschiedene Ausführungsgrössen anzureihen. Als allgemeines Orientierungsmittel kann das kleine, in seiner Art vorzügliche Werk jedermann angelegentlich empfohlen werden, der sich für die Errichtung von Transportanlagen interessiert, oder sich späterhin in das weite, nicht leicht zu überblickende Gebiet dieser stets an Bedeutung gewinnenden Einrichtungen an Hand eingehender Spezial-Literatur einzuarbeiten bestrebt ist. Dr.-Ing. U. R. Ruegger.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
Zu beziehen durch Rascher & Cie., Rathausquai 20, Zürich.

Nebenspannungen von Eisenbeton-Bogenbrücken. Von Dr.-Ing. Alfred Hawranek, o. ö. Professor der Deutschen Technischen Hochschule in Brünn. Mit besonderer Berücksichtigung der Berechnung bei räumlichem Kraftangriff mittels Einflusslinien. Mit 86 Textabbildungen. Berlin 1919. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 12 M.

Gutachten des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines betreffend die Regierungsvorlage für ein Gesetz über die Elektrizitätswirtschaft. Wien 1918. Zu beziehen bei der Buch- und Kunsthändlung Lehmann & Wentzel, 1. Kärnthnerstrasse 30, Wien. Preis geh. 3 M.

Statik für Baugewerkschulen und Baugewerksmeister. Von Karl Zilllich, Königl. Baurat. Zweiter Teil: Festigkeitslehre. Mit 105 Abbildungen im Text. Siebente neu bearbeitete Auflage. 19. bis 21. Tausend. Berlin 1918. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis steif geh. M. 4,50.

Die Grundzüge des Eisenbetonbaues. Von M. Foerster, Geh. Hofrat, ord. Professor an der Technischen Hochschule Dresden. Mit 164 Textabbildungen. Berlin 1919. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 18 M.

Von der Schrumpfarbeit am Fachwerk. Von Dr.-Ing. Ellerbeck, Regierungs- und Baurat. Mit 50 Textabbildungen. Berlin 1918. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 3,20.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Sekretariates
aus den Verhandlungen des Central-Comités.

Das C.-C. nimmt die Veranstaltung von betriebstechnischen Kursen mit besonderer Berücksichtigung der wissenschaftlichen Betriebsführung für den nächsten Herbst in Aussicht. Es sollen darüber noch die Sektionen befragt werden.

Es wurde der Entwurf von Leitsätzen für die Auslegung des § 3a der Statuten (Aufnahmefähigkeit für den S. I. A.) festgestellt und soll derselbe ebenfalls den Sektionen unterbreitet werden.

Die sog. „Lohn-Normen“ sind mit dem Titel „Leitsätze für die Berücksichtigung der Teuerung bei den Arbeitsbedingungen“ bereinigt worden und sollen den Sektionen für ihre Delegierten zugestellt werden. Zur beförderlichen Erledigung dieser wichtigen Angelegenheit und anderer Geschäfte wird auf Anfang Mai eine Delegiertenversammlung in Aussicht genommen. Der Vorstand der Sektion Zürich hat angeregt, unter den Sektionen die Abrede zu treffen, die nächste Delegiertenversammlung nur mit je der Hälfte der jeder Sektion zustehenden Delegiertenzahl zu beschicken.

Zürich, den 31. März 1919. A. Trautweiler.

Aargauischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Bericht über die Tätigkeit des Vereins
in der Zeit vom 1. Februar 1917 bis 28. Februar 1919,
erstattet an der Generalversammlung vom März 1919.

Während der abgelaufenen Periode wurde unsere Vereinstätigkeit nicht nur durch den Krieg, sondern noch durch andere Faktoren ungünstig beeinflusst. Daunter ist vor allem die leidige Grippe zu nennen, die während drei Monaten gegen jede Versammlung ein Veto einlegte, und es uns so verunmöglichte, rechtzeitig zu den Bebauungsplänen der Stadt Aarau, d. h. den noch nicht genehmigten, Stellung zu nehmen. Nach Aufhebung des Versammlungsverbotes haben wir das Versäumte nachzuholen versucht und die Angelegenheit in drei Sitzungen besprochen; nachdem aber die Eingabefrist abgelaufen war, haben wir an den Gemeinderat nur noch Anregungen weiterleiten können, die speziell den zweiten Aareübergang und die Strassenfrage beim Telliring betrafen. Wenn auch der Gemeinderat die Anregungen teilweise in negativem Sinne beantwortet hat, so wollen wir doch hoffen, dass damit das letzte Wort noch nicht gesprochen sei und dass insbesondere beim Aareübergang die Frage doch noch eingehend geprüft werde, ob die vorgesehene Stelle tatsächlich die einzige richtige sei.

Der momentan im Kanton Aargau sehr akuten Frage der weitern Ausnutzung der Wasserkräfte der Aare schenkt der Verein seine volle Aufmerksamkeit und hat bereits in verschiedenen Sitzungen über die Frage der Aargauischen Wasserwirtschaft diskutiert. Von einem Industriellen ist seinerzeit ein Konzessions-Gesuch für die Erstellung eines Wehres in der Aare, 500 m unterhalb der Kettenbrücke, eingereicht worden, das der Aare 300 m³ Wasser entziehen sollte bei einem Gefälle von rund 3,5 m (beim Turbinenhaus gemessen). Wir waren der Meinung, eine solch geringe Gefällsstufe passe nicht in den Rahmen einer richtigen Wasserwirtschaftspolitik und haben in einer Eingabe die Regierung ersucht, von einer Erteilung der Konzession abzusehen, sowohl mit Rücksicht auf eine rationelle Gefällsausnutzung der Aarestrecke bis

Willegg, als auch wegen der spätern Entwicklungsmöglichkeit der Grossschiffahrt. Auch zu einem weitern Konzessionsgesuch für die Ausnutzung des Gefälles der Aare zwischen Willegg und Brugg hat der Verein Stellung genommen. Eine Kommission wurde damit betraut, Vorlage und Projekt einem eingehenden Studium zu unterwerfen und vor allem auch die Frage zu prüfen, ob die Konzession zu erteilen sei oder ob nicht vorzuziehen wäre, dass der Staat das Werk selbst bauet. Der Verein hat die Vorschläge und Anregungen der Kommission angenommen und an die Regierung weiter geleitet; betreffend Staats- oder Privatbau kam man zum Schluss, dass am vorteilhaftesten eine Ausführung durch die Nordostschweizerischen Kraftwerke wäre, die auch über die notwendigen Hochdruckwerke verfügen und diese zur Deckung der Spitzenkraft heranziehen können. Sie dürften auch am ehesten Gewähr dafür bieten, dass die Kraft nicht ins Ausland wandert, was unter allen Umständen vermieden werden sollte.

Dass der Kanton Aargau nicht nur über nützliche, sondern gelegentlich auch über sehr unnützliche Wassermengen verfügt, haben wir bei Besprechung der in Vorbereitung befindlichen und bereits beschlossenen Bünz-Korrektion gesehen, die ein meist stilles Flüsschen mit grossen Kosten in seine Grenzen zurückweisen soll. Auch da wird ein Werk geschaffen, das zwar nicht grosse Wasserkräfte liefert, aber trotzdem für die betreffende Gegend von grossem Wert sein wird; nicht nur sollen dadurch die schädlichen Hochwasser beseitigt werden, sondern es wird damit eine grosse Fläche Landes anbaufähig gemacht.

Selbstverständlich wird unser Kanton bei der kommenden Schiffahrt eine grosse Rolle spielen, bilden wir doch, ungefähr wie die Schweiz für Europa, sozusagen die „Drehscheibe“ für unser Vaterland. Auch dieser Frage wird der Verein seine volle Aufmerksamkeit schenken und es haben uns bereits zwei ausgezeichnete Referenten über damit im Zusammenhang stehende Fragen orientiert.

Ausser den Bebauungsplänen haben uns noch einige weitere speziellen Aarauer Angelegenheiten beschäftigt: die Erweiterung der hiesigen Wasserversorgung, die Frage des Baues eines Naturhistorischen Museums und die Konkurrenz zur Erlangung von Plänen für ein neues Verwaltungsgebäude der Aargauischen Kreditanstalt. Diese letztere Konkurrenz schien uns nicht ganz einwandfrei und eine Benachteiligung der hiesigen Architekten zu sein, das Central-Comité hat die Ausschreibung aber im Einklang mit den Normen des Vereins befunden.

Von den verschiedenen Fragen, die uns das Central-Comité des S.I.A. unterbreitet hat, sei speziell jene der „Einkommens-Verhältnisse der technischen Angestellten“ erwähnt. Unsere Sektion hatte schon seinerzeit angeregt, es möchte eine bezügliche Aktion vom Schweizerischen Verein ausgehen, indem selbstverständlich ein solch allgemeines Vorgehen mehr Aussicht auf Erfolg hat, als wenn jede Sektion für sich handelt. Zu den uns vorgelegten Vorschlägen der Sektion Zürich haben wir folgendermassen Stellung genommen:

1. Den Gehalt- und Teuerungszulagen wird zugestimmt, die Anfangsgehälter der Architekten aber erhöht, um die Hochschul-Techniker nicht schlechter zu stellen als die Mittelschultechniker.

2. Von einer Festsetzung der Arbeitszeit soll abgesehen werden, aus politischen Gründen und Erwägungen.

Eine weitere Angelegenheit, die den Gesamtverein angeht, hat glücklicherweise eine kräftige Förderung erfahren: der Band „Aargau“ des „Schweizerischen Bürgerhauses“. Die damit betraute Kommission hat reichlich und prächtiges Material gesammelt, die mit den Aufnahmen betrauten Herren sind eifrig an der Arbeit und unsere Subventionsgesuche an Regierung und Gemeinden haben schöne Erfolge gezeigt. Wir können heute schon die Erwartung aussprechen, dass der Kanton Aargau mit seinem Band Ehre einlegen wird; wir wollen nur hoffen, dass dieser Band unter den hohen Lönen und Materialpreisen nicht zu leiden haben werde.

Vorträge. Auch in dieser Periode ist es uns gelungen, einige ausgezeichnete Referenten zu gewinnen, die unsere Mitglieder und bei allgemeinem Interesse auch weitere Kreise über die folgenden interessanten Fragen und Themen belehrten:

Geometer M. Keller-Merz, Aarau: „Ueber die Erweiterung der städtischen Wasserversorgung“.

Ing. H. E. Gruner, Basel: „Der Kolk an Stauwehren und seine Verhütung“.

Ing. H. Bertschi, Zürich: „Die neue Seewasserversorgung von Zürich“.

Direktor G. Bener, Ing., Chur: „Die Chur-Arosa-Bahn“.

Ing. J. Osterwalder, Aarau und Baden: „Aargauische Wasserwirtschaft“.

Dr. P. Balmer, Genf: „Indépendance et politique fluviale“.

Obering. R. Schätti, Zürich: „Gegenwärtige Rhoneschiffahrt und zukünftige schweiz. Binnenschiffahrt“.

Bauverwalter Vogt, Aarau: „Die Bebauungspläne von Aarau“.

Ing. H. Herzog, Aarau: „Die Bünz-Korrektion“.

Allen diesen Herren seien ihre Bemühungen und Vorträge an dieser Stelle nochmals bestens verdankt.

An Besichtigungen und Exkursionen haben die folgenden stattgefunden: Besichtigung der neuen Seewasserversorgung in Zürich-Wollishofen, des Kraftwerk Eglisau, der Wyna-Korrektion und Moos-Entsumpfung Zewyl, der Neubauten der Eidg. Techn. Hochschule, der Konkurrenzprojekte für das Naturhistorische Museum in Aarau, der Wettbewerbspläne für Gross-Zürich, der Torf-Ausbeute Bünzen-Muri, der Bebauungspläne von Aarau.

Einzelne dieser Exkursionen wurden wiederum gemeinschaftlich mit andern Sektionen ausgeführt, was wir sehr begrüssen, denn solch gemeinschaftliche Besichtigungen bringen Sektionen und Mitglieder einander näher und können für die Technikerschaft nur von Vorteil sein.

Im Ganzen hat sich der Verein zu acht Exkursionen bzw. Besichtigungen und 17 Sitzungen zusammengefunden; daneben war er zu einigen weiteren Vorträgen eingeladen. Durchschnittlich haben an den Sitzungen 14 Mitglieder teilgenommen, d. h. rund 40% der in Aarau ansässigen Mitglieder, gewiss ein bescheidener Prozentsatz! Wir möchten auch hier den Wunsch aussprechen, dass sich dieser in Zukunft noch erhöhen werde, denn nichts wirkt entmutigender sowohl für die Herren Referenten als auch für den Vorstand, als wenn die Mitglieder kein Interesse zeigen. Auch dem Wunsch dürfen wir wohl Ausdruck geben, dass Alle, die die Vorbedingungen für die Mitgliedschaft erfüllen, dieselbe auch erwerben mögen. Um den Rechenschaftsbericht zu vervollständigen, sei noch beigefügt, dass der Vorstand sich 13 Mal zu Sitzungen zusammengefunden hat.

Von den bei Beginn der Periode dem Verein angehörenden 50 Mitgliedern haben wir leider drei durch den Tod verloren. Vermisst wir in Herrn Arch. A. Zuber ein Mitglied, das an unseren Sitzungen regelmässig teilgenommen und sehr oft Leben in die Diskussion gebracht hat, so haben wir in Herrn Oberst Fahränder einen bedeutenden Vertreter des Militärstandes und in Herrn Prof. Dr. Cd. Zschokke das einzige Ehrenmitglied verloren und damit wohl den hervorragendsten Techniker mit europäischem Ruf. Ein Mitglied ist infolge Wegzug ausgetreten und ein weiteres ist aus demselben Grunde in die Sektion Bern übergetreten. Neu eingetreten sind die Herren: Ing. L. Balthasar in Aarau, Ing. H. Gamper in Aarau, Arch. H. Herzig in Brugg, Ing. W. Kern in Aarau, Ing. K. Kieser in Aarau, Ing. E. Lehner in Aarau, Ing. C. Osterwalder in Aarau und Baden, Arch. K. Ramseyer in Aarau, Arch. K. Schneider in Aarau. So haben wir gegenwärtig 54 Mitglieder, von denen 39 dem Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein angehören.

Wir schliessen den Bericht mit dem Wunsche, dass die kommende Periode dem Technikerstand die langersehnte Arbeitsfülle bringen möge.

Aarau, im März 1919.

Der Präsident: Der Aktuar:
E. Bolleter, Ing. Hs. Herzog, Ing.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich. Stellenvermittlung.

On cherche pour l'Alsace-Lorraine quelques ingénieurs bien au courant de la construction et du calcul des ponts et charpentes métalliques. (2166)

On cherche un jeune ingénieur connaissant la fabrication des matrices et découpoirs comme chef d'atelier dans usine de repoussage et d'emboutissage. (2167)

Gesucht junger Ingenieur für die selbständige Berechnung und Konstruktion von elektrischen Ofenanlagen und zur Leitung der bezüglichen Versuche. (2168)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich.