

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 20

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

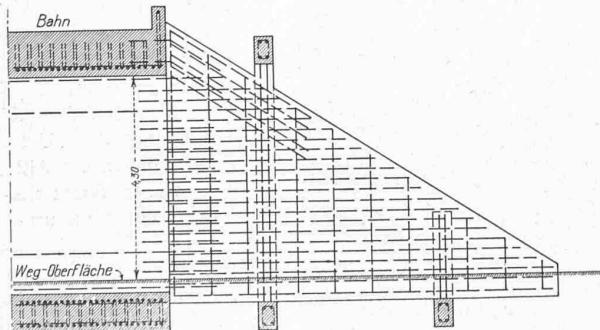
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 29.01.2026

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

genommen. Wie die „Z. d. V. D. I.“ vom 19. März 1921 nach „Railway Mechanical Engineer“ von Sept.-Okt. 1920 berichtet, wurden hierzu an der Feuerbüchs-Hinterwand verschiedene Wasserstandgläser und Hahnen angebracht, darunter auch vier Probierhähne, deren Entnahmerohre beliebig tief in den Kessel eingeschoben werden konnten. Ferner wurde der Kessel einer Verschiebe-Lokomotive mit Schaugläsern versehen und im Innern elektrisch beleuchtet. Der durch den Regler entnommene Dampf wurde unmittelbar zum Blasrohr geführt, sodass die Dampferzeugung beliebig geregelt werden konnte. Durch die Versuche wurde folgendes festgestellt: Schon bei geschlossenem Regler war einige Wasserbewegung von hinten nach vorn und von den Seiten nach der Mitte der Feuerbüchs bemerkbar. Beim Anlüften eines Sicherheitsventils quoll das Wasser an der Seitenwand 25 bis 30 mm hoch empor und die Wasserbewegung verstärkte sich merklich. Beim Öffnen des Reglers hob sich der ganze Wasserstand in bekannter Weise um 25 bis 50 mm, je nach Anstrengung und Wassereinheit, und wurde so vom Wasserstandglas angezeigt; dies erklärt sich aus der Vergrösserung des Wasserinhaltes durch die Dampfblasen. Diese hatten 6 bis 10 mm Durchmesser, stiegen sehr schnell auf und zerplatzten an der Oberfläche. An den Feuerbüchs-Seitenwänden wird hierdurch das Wasser stark zum Schaumen gebracht, und dieser Schaum wird durch die Probierhähne als „Wasserstand“ gemeldet. Die Benutzung dieser Hähne führt also zu ganz falschen Schlüssen über den Wasserstand während der Dampfentnahme, und deshalb sollten sie ganz verboten werden.

Amerikanische Bahn- und Wegunterführungen aus Eisenbeton. Bei mehreren amerikanischen Eisenbahnen haben sich seit einigen Jahren Formen für Unterführungen aus Eisenbeton für Bahn und Wege eingebürgert, namentlich bei schlechtem Baugrunde, die in andern Ländern wohl noch wenig zu sehen sind. Eine solche Unterführung zeigt nachstehende Abbildung, die der „Bauingenieur“ der amerikanischen Zeitschrift „Railway Age“ entnimmt. Der Hauptteil des Bauwerkes, Ueberbau, Widerlager und Gründung, bildet einen drei- oder vierseitigen Rahmen, entweder mit geschlossenen Flächen oder in Rippen und Platte aufgelöst. Die Flügel sind dünne, kreuzweise armierte Platten, die als Kragarme hieran angehängt sind. Sie haben also keine eigentliche Gründung, besitzen aber zur Aufnahme des Erddruckes untere, bzw. untere und obere Querverbindungen, die mit entsprechenden Verstärkungsrippen in der Flügelwand wiederum Rahmen bilden. Die Flügel können sowohl parallel wie auch schief zu den Widerlagern angesetzt werden.



Internationaler Strassenbahn- und Kleinbahn-Kongress Wien 1921. Der internationale Strassenbahn- und Kleinbahn-Verein, der letztes Jahr, neben dem bisherigen Verband mit Sitz in Brüssel, von Angehörigen der Zentralmächte und neutraler Staaten mit Sitz in Wien (Sekretär Dr. Arthur Ertel, Favoritenstrasse 9) gegründet wurde, hält vom 29. Mai bis 3. Juni in Wien, unter dem Vorsitz seines Präsidenten Ingenieur Ludwig Spängler, seinen ersten Kongress und seine Hauptversammlung ab. Die zur Beratung stehenden Angelegenheiten sollen ausschliesslich in Form von Vorträgen gehalten werden; es sind deren 20 angemeldet, darunter solche von Mitgliedern aus Kristiania, Malmö, Kopenhagen und Amsterdam. Zahlreiche technische und andere Besichtigungen vervollständigen das abwechslungsreiche Programm.

Rhein-Rhone-Kanal. Vor kurzem ist der erweiterte Rhein-Rhone-Kanal¹⁾ dem Betrieb übergeben worden. Er bietet nunmehr

¹⁾ Vergl. die bezügl. Notizen in Band LXXIV, Seite 60 (2. August 1919) und Band LXXV, Seite 284 (19. Juni 1920).

auf seiner ganzen Länge von Strassburg bezw. Hüningen bis zur Saône Schiffen von 300 t Durchlass. Die Länge der schon früher erweiterten Schleusen beträgt 38,5 m, jene der kürzlich erweiterten 40,5 m (bisher 30,5 m) bei unveränderter Breite von 5,2 m, jedoch entsprechender Vertiefung. Damit ist der Kanal, der vor dem Kriege infolge seines engen Profils nur noch einen sehr schwachen Verkehr aufwies, zu einer den ost- und nordfranzösischen Kanälen ebenbürtigen Verkehrsader ausgestaltet worden.

Schweizerische Bundesbahnen. In seiner vor kurzem abgehaltenen Versammlung genehmigte der Verwaltungsrat der S. B. B. einen Kredit von 2,85 Mill. Fr. für den Umbau der beiden Kessellochbrücken auf der Linie Basel-Delsberg.

Korrespondenz.

Das Rektorat der Technischen Hochschule in Wien bittet um Aufnahme der folgenden Zeilen in unsere Zeitschrift, eine Bitte, der wir, in Anbetracht der besondern Notlage Wiens, gerne entgegenkommen, indem wir sie unsren Lesern zur Würdigung angelegentlich empfehlen.

„Die ungeheure Bücherteuerung in Oesterreich macht es besonders der Bibliothek der Technischen Hochschule in Wien unmöglich, von den Neuerscheinungen auf technischem, mathematischem, natur- und kunsthistorischem Gebiete auch nur die allermost wichtigsten Werke anzukaufen. Es ergeht daher an alle auf diesen Gebieten schriftstellerisch Tätigen die herzliche Bitte, dieser für den wirtschaftlichen und kulturellen Aufbau Oesterreichs so wichtigen Bibliothek je ein Stück ihrer neuen Werke geschenkweise oder doch zu wesentlich geminderten Preisen zu überlassen.“ —

Literatur.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Von Prof. Dr. Emil Sax. Zweite, neu bearbeitete Auflage, Band I: *Allgemeine Verkehrslehre* (ersch. 1918); Band II: *Land- und Wasserstrassen, Post, Telegraph, Telephon* (ersch. 1920). Verlag Julius Springer, Berlin. Preis geh. Band I 10 M., Band II 48 M.

Der erste Band, 1918, anlässlich des 50jährigen Doktor-Jubiläums des Verfassers erschienen, untersucht die Verkehrsmittel im engen und gewöhnlichen Sinne des Wortes, d. h. die Einrichtungen zur Ortsänderung von Personen, Gütern und Nachrichten, sowie zur unmittelbaren Gedankenmitteilung zwischen örtlich getrennten Personen, und zwar bespricht der erste Abschnitt die *wirtschaftliche Bedeutung und Eigenart der Verkehrsmittel im allgemeinen*, wobei zunächst die wirtschaftliche Entwicklung unter dem Einfluss der Verkehrsmittel und ihrer Vervollkommenung, dann die wirtschaftliche Charakteristik der Verkehrsmittel einer eingehenden, wissenschaftlichen, für den Techniker mitunter etwas abstrakter Untersuchung unterzogen werden. Der zweite Abschnitt behandelt *die Verkehrsmittel als Objekte der Gemeinwirtschaft*. Wie schon aus diesem Untertitel hervorgeht, vertritt und begründet der Verfasser die Notwendigkeit, die Verkehrsmittel in die Hand des Staates, der Gemeinschaft, zu legen. Zünftige Volkswirtschafter mögen über die Richtigkeit der entwickelten Lehren diskutieren. Auffallend ist, wie man beim Lesen dieses theoretischen Teiles, ohne dass sie mit einem Worte erwähnt ist, meint, die Entwicklungsgeschichte unseres schweizerischen Verkehrs-, bzw. Eisenbahnwesens zu verfolgen. Die freie Konkurrenz im Verkehrswesen (nicht in Produktion und Handel), wie sie z. B. bei uns 1852 proklamiert wurde, hat notwendigerweise eine unwirtschaftliche Entwicklung zur Folge, weil dabei ein Mehrfaches von dem Kapital aufgewendet wird, das auf die Dauer für das konkrete Mass des Bedarfes ausreichen würde. Die freie Konkurrenz widerspricht nach Sax (man darf beifügen: auch nach der Erfahrung bei uns) volkswirtschaftlichen Gesetzen, von denen wir nur das „Integrationsgesetz“ zitieren wollen: „Die Verkehrsmittel bedingen zur vollkommenen Erfüllung ihrer Aufgabe die Zusammenfassung aller jeweils vom örtlichen Bedürfnis geforderten Verkehrsakte in eine einzige Anlage auf eine Reichweite ihrer Beanspruchung, bei welcher der Anlage und dem Anlagekapital das volle Mass ihrer Ausnutzung durch das gegebene Verkehrsmass gesichert ist. Die Oekonomie verbietet daher die Verteilung der möglichen Nutzungsakte auf mehrere Anlagen, sofern eine einzige den Zwecken technisch zu genügen vermag.“

Die Nichtbeachtung dieses Gesetzes in unserer Eisenbahnpolitik von 1852 bis auf den heutigen Tag hat es folgerichtig mit sich gebracht, dass wir ein zu teures Eisenbahnnetz haben im allgemeinen und, nicht notwendigerweise *rechtlich*, wohl aber *wirtschaftlich* zu teure S.B.B. im besondern; das darin investierte Kapital ist, trotz der seinerzeit von einzelnen Privatunternehmen verlorenen Summen, grösser, als es zur Befriedigung der wirtschaftlichen Verkehrsbedürfnisse notwendig wäre. Daran lässt sich allerdings nichts mehr ändern; aber jene, die für ihre kantonale Eisenbahnpolitik und namentlich die Entwicklung der Binnen-Schiffahrt verantwortlich sind, werden in den Lehren von Sax manches finden, was zu denken gibt — *caveant consules!*

Ein kurzer Anhang befasst sich mit der *Gemeinwirtschaft in der Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung* und dem *Luftverkehr*.

*

Der umfangreichere, 1920 erschienene zweite Band behandelt die *Land- und Wasserstrassen* und zwar deren wirtschaftliche Bedeutung in Vergangenheit und Gegenwart, ihre Verwaltung, die Oekonomik der Anlage und Erhaltung, die Oekonomik der See-Schiffahrt, der Binnenschiffahrt und des Strassenfahrwerkes, sodann die Geschichte des Strassenwesens und der Wasserstrassen. Ein zweiter Abschnitt dieses Bandes bespricht *Post, Telegraph und Telephon*, ihre Stellung in der Volks- und Staatswirtschaft, die allgemeinen Prinzipien für ihre Verwaltung, die wirtschaftlichen Grundlagen der Tarifsysteme, die Zielpunkte der Verwaltungs-Oekonomie. Den Schluss bildet ein Abriss der Entwicklungs-geschichte der Postanstalt. — Die Eisenbahnen sollen in einem dritten Bande besonders behandelt werden.

Aus der angegebenen Gliederung geht hervor, dass die beiden Bände zwei Hauptteile des Werkes bilden, deren erster „allgemein“ ist. Dieser ist bestrebt, dem Leser, der sich hauptsächlich oder ausschliesslich für ein bestimmtes Verkehrsmittel interessiert, den ganzen darauf bezughabenden, theoretischen Stoff im Zusammenhang darzubieten. Er ist rein theoretisch, während der zweite Hauptteil (der zweite und der noch zu gewärtigende dritte Band), der „besondere“ Teil, der Oekonomik der einzelnen Verkehrsmittel gewidmet ist.

Im Momenten, wo die Techniker eine vermehrte Mitwirkung bei der Lösung wirtschaftlicher Fragen, besonders der Verkehrsfragen — im Interesse des Landes — anstreben, sei ihnen das besprochene Werk zum Studium empfohlen.

C. A.

Die Grossherzogliche Majolika-Manufaktur Karlsruhe. Von *Nicola Moufang*. Heidelberg 1920. Verlag von Carl Winter.

Das hübsch ausgestattete und reich illustrierte Buch ist Hans Thoma zu seinem 80. Geburtstag gewidmet; mit gutem Recht, denn Hans Thoma ist der eigentliche Gründer der Manufaktur. Seine ersten keramischen Versuche machte er in Oberursel und in Cronberg im Taunus. Neben ihm betätigte sich auch der Maler Wilhelm Süs; dieser übernahm am 1. Oktober 1901 die Leitung der Grossherzoglichen Manufaktur in Karlsruhe, für die Friedrich Ratzel ein schönes und zweckmässiges Haus erbaut hatte. Aus bescheidenen Anfängen entwickelte sich im Laufe der Jahre ein grosses Unternehmen, das namentlich auf baukeramischem Gebiet eine sehr rege Tätigkeit entwickelte. Neben Hans Thoma und Süs lieferten andere Künstler, wie Walter Schmarje, Hermann Billing, Franz Naager, Binz und Wackerle Entwürfe, und nicht nur in Deutschland, sondern auch bei uns in der Schweiz schätzt man die vorzüglichen Leistungen der Karlsruher Manufaktur, die heute unter der künstlerischen Leitung des Schweizer Architekten Hans Grossmann steht. Die sehr gediegene Veröffentlichung zeigt in guter Wiedergabe eine reiche Auswahl hauptsächlich baukeramischer Erzeugnisse der Manufaktur.

R. G.

Die Maschinen-Elemente. Ihre Berechnung und Konstruktion, mit Rücksicht auf die neueren Versuche, von Professor Dr.-Ing. C. Bach. Zwölftes, stark vermehrte Auflage, in zwei Bänden. *Erster Band*, unter Mitwirkung von Dipl.-Ing. Julius Bach. Mit 526 in den Text gedruckten Abbildungen, sieben Lichtdruckbildern und 23 Tafeln Zeichnungen. Stuttgart 1920. Verlag von Alfred Kröner. Preis geh. Fr. 26,40, geb. Fr. 32,40.

Unsere Empfehlung des nunmehr seit 40 Jahren weiteste Verbreitung aufweisenden Meisterwerkes von C. Bach ist eine Selbstverständlichkeit. Der vorliegende erste Band enthält ausser dem einleitenden Abschnitt, der die grundlegenden Angaben über

Elastizität und Festigkeit der Materialien bringt, noch zwei weitere Abschnitte, in denen die Keile, die Schrauben, die Nieten, die Zahnräder, sowie die Riemen- und Seiltriebe behandelt werden. Wie im Titel gesagt ist, wird auf die „neueren Versuche“ Rücksicht genommen, und wird dadurch jede neue Auflage wirklich dem Stand der Technik angepasst. Im Besondern darf also auch die vorliegende zwölftes Auflage, bzw. deren erster, 534 Textseiten umfassender Teil als auf der Höhe der heutigen Aufgabe stehend erklärt werden; einzig im Abschnitt über den Riementrieb vermissen wir eine wesentliche Neuerung, nämlich die Erwähnung und Behandlung der modernen Hochleistungsriemen aus „Idealleder“ und ähnlichen Produkten der neuen chemisch-physikalischen Gerbverfahren.

Mit dem Wunsche, dass es dem Verfasser vergönnt sei, nun auch den Schlussband der neuen Auflage in Bälde herauszubringen — auch die elfte Auflage liegt nämlich nur für den ersten Teilband vor — empfehlen wir die vorliegende Neuausgabe der „Maschinen-Elemente“ den Maschinen-Ingenieuren aufs Beste.

W. K.

Grundzüge des Eisenbetonbaues. Von Dr.-Ing. e. h. M. Foerster, Geh. Hofrat, ord. Professor an der Technischen Hochschule Dresden. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 170 Textabbildungen. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 38 M.

Diese Vorlesungen stehen in ihrer Art nicht mehr einzig da. Wenn sie nun, erstmals im Jahre 1918 erschienen, trotzdem bereits in zweiter Auflage erscheinen können, so ist dies wohl vorab folgenden Eigenarten zuzuschreiben: Die beiden ersten Kapitel, der Entwicklung, den Baustoffen und den Konstruktionselementen des Verbundbaues gewidmet, sind ganz im Lichte der jüngsten Erkenntnisse über das Wesen dieser Bauweise geschrieben, namentlich aber durch eine Menge von Fussnoten gestützt, die in trefflicher Auswahl auch über die reichhaltige einschlägige Literatur belehren. In den weiteren Kapiteln werden die Rechnungsweges für die Ermittlung der inneren Spannungen und die Querschnittsbemessung und, an zahlreichen Beispielen, auch deren zeitsparende Vereinfachungen durch Anwendung einer Reihe, z. T. neuer Tabellen gezeigt. Es wird somit die Anschaffung des sowohl für Studienzwecke, als auch für die Anwendung in der Praxis sich eignenden Buches niemand gereuen.

F. H.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

(Die Preise mancher Werke sind veränderlichen Teuerungszuschlägen unterworfen!)

Werkstattbücher. Für Betriebsbeamte, Vor- und Facharbeiter. Herausgegeben von Eugen Simon, Berlin. Heft 1. Gewindeschneiden. Von Otto Müller, Oberingenieur. Mit 151 Textfiguren. Preis geh. 5 M. Heft 2. Messtechnik. Von Privatdozent Dr. Max Kurrein, Betriebsingenieur an der Technischen Hochschule zu Berlin. Mit 143 Textfiguren. Preis geh. 6 M. Heft 3. Das Anreissen in Maschinenbau-Werkstätten. Von Hans Frangenheim, Ingenieur. Mit 105 Textfiguren. Preis geh. 6 M. Heft 4. Wechselräderberechnung für Drehbänke, unter Berücksichtigung der schwierigen Steigungen. Von Georg Knappe. Mit 13 Textfiguren und sechs Zahlentafeln. Preis geh. 7 M. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer.

Ergebnisse der Aerodynamischen Versuchsanstalt zu Göttingen. Herausgegeben von Dr.-Ing. Dr. L. Prandtl, o. Professor an der Universität Göttingen, unter Mitwirkung von Dr.-Ing. C. Wieselsberger und Dipl.-Ing. Dr. phil. A. Betz. I. Lieferung. Mit einer Beschreibung der Anstalt und ihrer Einrichtungen und einer Einführung in die Lehre vom Luftwiderstand. Mit 91 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. München und Berlin 1921. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 40 M.

Les Nouvelles Constructions Scolaires en Suisse. Par Henry Baudin, architecte. Ecoles primaires, secondaires, salle de gymnastique, hygiène, décoration, etc. Avec 815 illustrations. Ouvrage honoré d'une souscription du Département fédéral de l'Intérieur. Genève 1917. Editions d'Art et d'Architecture. Librairie Kundig, Librairie de l'Institut. Paris. Librairie H. Gaulon & Cie. Prix de l'ouvrage, relié avec couverture toile 80 Frs.

Die natürlichen und künstlichen Asphalte. Ihre Gewinnung, Verwendung, Zusammensetzung und Untersuchung. Von Prof. Dr. J. Marcusson. Herausgegeben unter Mitwirkung von Prof. H. Burchartz und Prof. G. Daléra, ständigen Mitarbeitern des

Staatl. Materialprüfungsamtes in Berlin-Dahlem. Mit 36 Figuren und 55 Tabellen. Leipzig 1921. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geh. 26 M., geb. 34 M. + Zuschlag.

Lehrgang der Härtetechnik. Von Dipl.-Ing. Joh. Schiefer, Studienrat an den staatl. verein. Maschinenbauschulen und den Kursen für Härtetechnik an der Gewerbeförderungsanstalt für die Rheinprovinz, und E. Grün, Fachlehrer der Kurse für Härtetechnik an der Gewerbeförderungsanstalt für die Rheinprovinz. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 192 Textfiguren. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 38 M., geb. 44 M.

Die Bergwerksmaschinen. Eine Sammlung von Handbüchern für Betriebsbeamte. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von Dipl.-Ing. Hans Bansen, Berg-Ing., ord. Lehrer an der Oberschlesischen Bergschule zu Tarnowitz. Sechster Band. Die Streckenförderung. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 593 Textfiguren. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 100 M.

Statik. Zweite Auflage. Mit 112 Figuren im Text. Festigkeitslehre. Zweite Auflage. Mit 119 Figuren im Text. Von Regierungsbaumeister A. Schau, Gewerbeschulrat und Direktor der staatl. Baugewerkschule in Essen. Band 828/829 „Aus Natur und Geisteswelt“. Leipzig und Berlin 1921. Verlag von B. G. Teubner. Preis kart. je Fr. 0,85, geb. je Fr. 1,05 + Zuschlag.

Quelques réformes indispensables avec l'Introduction du Chauffage Electrique par Accumulation. Rapport présenté par M. Charles Boileau, Ingénieur-conseil, Lauréat de l'Institut, Membre du Jury du Concours-Exposition. III^e Congrès de l'Habitation, Chauffage et Ventilation, Lyon 1921. Nice 1921. Imprimerie de „L'Eclaireur“. Prix br. 2 Fr.

Das Steinholz. Von Richard Fasse, öffentl. angest. und beeid. Sachverständiger für die Steinholzindustrie bei der hanover'schen Handelskammer und den Gerichten. Ueber das Steinholzmaterial und seine praktische Anwendung, unter besonderer Berücksichtigung der Beton- und sonstigen Unterlagen. Leipzig 1921. Verlag der Fachzeitung Baumaterialien-Markt.

Radiotelegraphisches Praktikum. Von Dr.-Ing. H. Rein. Dritte, umgearbeitete und vermehrte Auflage. Von Dr. K. Wirtz, o. Professor der Elektrotechnik an der Technischen Hochschule zu Darmstadt. Mit 432 Textabbildungen und sieben Tafeln. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 120 M.

Verzeichnis und Lagebeschreibung aller im Kanton Zug versetzten eidgenössischen Nivellements-Fixpunkte, mit Angabe ihrer Gebrauchshöhen, bezogen auf Pierre du Niton 373,6 m (neuer Horizont). Eidg. Landestopographie. Sektion für Geodäsie. 4^o, 16 Seiten. Bern 1921. Preis geh. 2 Fr.

Die Berechnung der Drehschwingungen und ihre Anwendung im Maschinenbau. Von Heinrich Holzer, Oberingenieur der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg. Mit vielen praktischen Beispielen und 48 Textfiguren. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 60 M., geb. 68 M.

Warum arbeitet die Fabrik mit Verlust? Von William Kent. Mit einer Einleitung von H. L. Gantt. Uebersetzt und bearbeitet von Karl Italiener. Eine wissenschaftliche Untersuchung von Krebsschäden in der Fabrikleitung. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 13,60.

L'Esprit Nouveau. Revue internationale illustrée de l'activité contemporaine. Paraissant le 15 de chaque mois. Arts. Lettres. Sciences. Sociologie. Paris 1921. Vente au numéro: Messageries littéraires G. Hazard. Prix du numéro 7 Frs. français.

Theorie und Berechnung der statisch unbestimmten Tragwerke. Von H. Buchholz. Elementares Lehrbuch. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 62 M., geb. 68 M.

Flugzeugstatik. Von Dipl.-Ing. Aloys van Gries. Mit 207 Textfiguren. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 80 M., geb. 86 M.

Berichtigung. Zu der auf Seite 279 letzten Bandes (11. Dez. 1920) angekündigten Schrift von Prof. Rich. Petersen: „Die Gestaltung der Bogen in Eisenbahngleisen“, versendet der Verlag Julius Springer in Berlin ein Berichtigungs-Blatt für neun in jenem Buche Seite 40 bis 72 angegebenen Werte $r : l$ in $\text{tg } \alpha$, worauf wir Bezüger der Schrift aufmerksam machen. Red.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Leitsätze

für die

Berücksichtigung der Teuerung bei den Arbeitsbedingungen.
(Vom 1. Januar 1921).

Art. 1.

1 Der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein hat, gestützt und unter Hinweis auf Art. 6 seiner Statuten, veranlasst durch die wirtschaftlichen Verhältnisse, die der Krieg herbeigeführt hat, bereits im Jahre 1919 Leitsätze aufgestellt, die dazu dienen sollten, eine gerechtere Regelung der durch die Geldentwertung verschobenen Einkommensverhältnisse der Vereinsmitglieder, bezw. der Techniker mit höherer Berufsbildung herbeizuführen. Die vorliegende zweite Ausarbeitung dieser Leitsätze ist den gegenwärtigen Verhältnissen angepasst worden.

2 Der Verein sieht davon ab, diese Normen als verbindlich zu erklären. Es geschieht dies mit Rücksicht auf besondere örtliche, namentlich ländliche Verhältnisse, sowie wirtschaftlich schwächere Arbeitgeber, für welche Abweichungen von den vorstehenden Normierungen sinngemäß Platz greifen können. Der Verein empfiehlt jedoch den Sektionen, diese Leitsätze für sich verbindlich zu erklären.

Art. 2.

1 Zum teilweisen Ausgleich der seit 1914 eingetretenen Teuerung wird mit Wirkung, wenn möglich ab 1. Januar, spätestens aber ab 1. April 1921, eine Gehaltserhöhung entrichtet, welche auf Grund der nachstehenden Tabelle zu bestimmen ist. Für die Aufstellung dieser Tabelle war die Verteuerung massgebend, welche seit Antritt der jetzigen Stelle durch den betreffenden Angestellten eingetreten ist, sowie das Gehalt, welches dieser bei Antritt der jetzigen Stelle erhielt. Dabei ist angenommen, dass bei der Anstellung des Betreffenden in der Zeit von 1914 bis 1920 ihm von Anfang an ein der Teuerung entsprechendes höheres Gehalt bewilligt wurde.¹⁾

Monatsgehalt beim Antritt der jetzigen Stelle	Gehaltsaufbesserungen (ohne Einschluss der individuellen Erhöhungen)					
	wenn der Antritt der jetzigen Stelle erfolgte:					
Fr.	vor od. am 1. VII. 1914 Fr.	am 1. VII. 1915 Fr.	am 1. VII. 1916 Fr.	am 1. VII. 1917 Fr.	am 1. VII. 1918 Fr.	am 1. VII. 1919 Fr.
150	190	130	100	50	10	—
200	250	170	130	60	20	10
300	350	250	190	90	30	15
400	430	320	240	120	40	20
500	500	370	290	150	50	20
600	560	420	330	170	60	25
700	620	470	370	190	70	30
800	670	510	400	210	80	40
900	710	550	430	230	80	45
1000	750	580	460	250	90	50

Bei Eintritt an einem Datum, das zwischen zwei in obiger Tabelle angeführten liegt, wird die Gehaltserhöhung durch Interpolation bestimmt.

2 Die vorliegenden Ansätze berücksichtigen für die mittleren und höhern Gehälter noch keineswegs die volle Teuerung.

Art. 3.

1 Das Anfangsgehalt derjenigen Techniker mit abgeschlossener Hochschulbildung, die ihre erste Stelle antreten, soll mindestens 400 Fr. im Monat betragen. In Orten mit besonders teurer Lebenshaltung ist dieses Mindestgehalt auf 450 Fr. pro Monat zu erhöhen.

1) Auf Grund der Statistiken über den Verlauf der Teuerung in Funktion der Zeit hätte diese Gehaltserhöhung folgende Werte haben müssen:

Erhöhung bei einem Monatsgehalt von :	Fr. 150	Fr. 200	Fr. 250	Fr. 300	Fr. 400	Fr. 500	Fr. 600	Fr. 700	Fr. 800	Fr. 900	Fr. 1000
am 1. Juli 1914	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
“ 1915	33	42	50	57	72	83	94	104	112	117	127
“ 1916	58	75	90	105	128	150	168	184	200	213	226
“ 1917	114	146	175	201	252	292	330	360	388	414	437
“ 1918	162	208	250	288	356	418	470	518	560	594	623
“ 1919	178	228	275	318	392	460	518	567	616	652	688
“ 1920	190	250	300	350	430	500	560	620	670	710	750