

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81/82 (1923)  
**Heft:** 10

## 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:** 19.02.2026

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

reichlich bemessen, dass auch im Falle einer Betriebsstörung an den Pumpen eine, wenn auch verminderte, Zirkulation des Wassers gewährleistet bleibt.

Zwecks feinerer Regulierung wurde die ganze Heizung in acht von einander unabhängige Gruppen eingeteilt; sieben davon bedienen den Nord-, den Süd-, den Ost- und den Westteil des Gebäudes, das Vestibül, die Tresors und die Wohnungen; die achte Gruppe schliesst die Warmwasserbereitungsanlage in sich. Jede

Die Regulierung der ganzen Anlage geschieht zentral von den beiden bereits erwähnten Schalttafeln aus (Abbildungen 2 und 3). Auf diesen befinden sich alle Kontrollapparate, wie Thermometer, Manometer, Strom- und Spannungsmesser usw.; ferner alle Schaltorgane für die Bedienung der einzelnen Heizgruppen, für die Rücklaufbeimischung, die Einstellung der Luftklappen, für das Ein- und Ausschalten der Motoren usw. Außerdem befindet sich auf der Schalttafel eine Fernthermometer-Kontrolle; mittels dieser ist

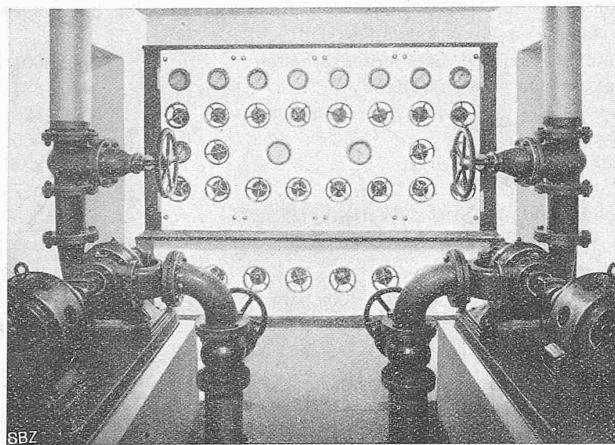
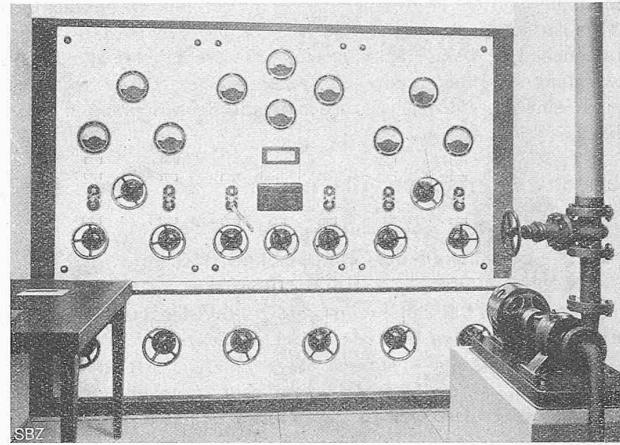


Abb. 2 und 3. Regulierraum. Links die beiden 4 PS Zirkulationspumpen, rechts die 0,7 PS Zirkulationspumpe für den Sommerbetrieb.



dieser Gruppen erhielt auf der zentralen Schalttafel ihre besondern Kontroll- und Regulierorgane. Es ist dadurch die Möglichkeit gegeben, in jeder dieser acht Gruppen eine bestimmte Temperatur einzuhalten; jede Gruppe kann auch für sich abgeschaltet werden. Außerdem ist Rücklaufbeimischung eingerichtet; dadurch wird es möglich, Ueberheizungen vollständig zu vermeiden und ferner jeder Gruppe so viel Wärme zuzuführen, als durch die Windrichtung, die lokale Sonnenbestrahlung usw. bedingt ist.

Zur Bestreitung des oben angegebenen Wärmebedarfes sind sechs gusseiserne Gliederkessel von je 16,3 m<sup>2</sup>, also zusammen mit rund 100 m<sup>2</sup> Heizfläche aufgestellt worden (Abbildung 1). Es sind dies bewährte Sulzer-Heizkessel, Typ „Niplos W“, die neben sehr solider Konstruktion und nippellosem Verbindung der Kessellieder untereinander, eine grosse Gleichmässigkeit des Wirkungsgrades bei verschiedenen und besonders bei schwachen Belastungen aufweisen.

Auf Abbildung 1 sind noch zu sehen: Rechts ein Warmwasserapparat von 2000 l Inhalt, geheizt durch Heisswasserschlangen; links oben ein elektrischer Durchlauf-Warmwasserapparat mit Heizwiderständen. Dieser Apparat besitzt einen Anschlusswert von 70 kW und ist bestimmt für die Sommerheizung der unterirdisch gelegenen Tresorräume (im Winter erfolgt die Tresorheizung von der Heizkessel-Batterie aus), sowie für die Warmwasserversorgung; der Inhalt dieses Apparates beträgt 400 l.

Für die Aufrechterhaltung der Wasserzirkulation dient eine mit dem Elektromotor direkt gekuppelte Sulzer-Zentrifugalpumpe, die eine stündliche Leistung von 83 m<sup>3</sup> bei 5 m Förderhöhe besitzt; der Energieverbrauch dieser Pumpe beträgt 3,5 bis 4 PS. Ein zweites, gleiches Pumpenaggregat ist als Reserve vorgesehen. Die beiden Pumpen sind auf Abbildung 2, links und rechts zu sehen. Außerdem ist eine kleinere Zirkulationspumpe mit einer Leistung von 10 m<sup>3</sup>/h für den Sommer-Heizbetrieb aufgestellt; sie ist auf Abbildung 3 rechts ersichtlich. Bei Außentemperaturen bis +5°C genügt diese, nur etwa 0,7 PS verbrauchende Pumpe, um die Wasserzirkulation im ganzen Gebäude aufrecht zu erhalten.

Für die ganze Anlage wurden 380 Heizkörper verwendet, mit einer Gesamt-Heizfläche von etwa 1150 m<sup>2</sup>; die Länge sämtlicher Rohrleitungen für Heizung und Warmwasserversorgung beträgt ungefähr 7000 m.

Für die Tresorräume und die Eingangshalle ist Warmluftheizung vorgesehen. Die Luft wird mittels Warmwasser in zwei Sendic-Lufterhitzern erwärmt und durch zwei Ventilatoren nach den Verbrauchsräumen gedrückt. Ein Teil der Toiletten erhält wie üblich Sauglüftung.

der Heizer imstande, jederzeit die Temperatur in einzelnen Räumen abzulesen, ohne den Regulierraum zu verlassen. Hierauf kann er mit einigen wenigen Handgriffen die Temperatur in den Räumen jeder Gruppe nach Belieben einstellen. Bei einigermaßen aufmerksamer Bedienung ist es, wie bereits erwähnt, leicht möglich, eine Ueberheizung der einzelnen Räume vollständig zu vermeiden.

Der Vollständigkeit wegen sei hier noch erwähnt, dass die Radiatoren in den meisten Räumen unter den Fenstern, bzw. den Außenwänden entlang angeordnet wurden, in der Haupt-Schalter-Halle und im Treppenhaus in besondern Nischen auch an den Innenwänden. Die Verkleidung in der Schalterhalle und im Treppenhaus erhielt die Form von geschmackvollen gusseisernen, durchbrochenen Platten, die für die warme Luft genügende Durchtrittsquerschnitte gewähren. In einem Teil der Bureaux sind die Radiatoren durch Holzgitter verkleidet, in den übrigen Geschäftsräumen ist die Verkleidung ganz fortgelassen worden.

Die beschriebene Heizanlage ist Ende des Jahres 1921 fertiggestellt und ausprobiert worden. In regelmässigen Betrieb kam sie im Oktober 1922, als alle baulichen Arbeiten beendet und das Bankgebäude seiner Bestimmung übergeben wurde; seitdem hat sich der Betrieb ohne jede Störung abgewickelt. Die Anlage ist von Gebrüder Sulzer, Aktiengesellschaft, Winterthur, erbaut; die beiden Schalttafeln stammen von der Maschinenfabrik Oerlikon.

Ing. H. Jenny.

### Miscellanea.

**Die Berliner Nord-Süd-Bahn.** Ende Januar dieses Jahres wurde in Berlin die Nord-Süd-Bahn für den Betrieb eröffnet, nachdem der schon 1912 begonnene Bau des Krieges wegen stark verzögert worden war. Die Strecke, die nach ihrem vollen Ausbau 12,6 km Länge aufweisen wird, beginnt bei der Seestrasse im Norden der Stadt, folgt dem Wege der Müller-, der Chaussee-, der Friedrich- und der Belle-Alliance-Strasse, biegt dann nach Südosten in die Gneisenaustrasse, um weiter über Berliner- und Bergstrasse am Südring auf Neuköllner Gebiet zu enden (Vergl. die beigegebene, der „ETZ“ entnommene Skizze). Die Linie weist im ganzen 20 Haltestellen auf in einem durchschnittlichen Abstand von 700 m gegenüber 1100 m bei der Stadtbahn und 900 m bei der Hoch- und Untergrundbahn. Von diesen Haltestellen haben die an den Kreuzungspunkten gelegenen unmittelbaren Anschluss an die westöstlichen Verbindungen durch unterirdische Zugänge erhalten. Um den Verkehr der durchfahrenden, fast durchweg schmalen und sehr verkehrsreichen Strassen nicht zu hindern, ist die Nord-Süd-Bahn auf ihrer ganzen Länge als Untergrundbahn gebaut worden; nur die noch nicht in Angriff

genommene Strecke Kaiser Friedrich-Platz - Hermannplatz wird möglicherweise aus Ersparnisgründen als offene Einschnittsbahn ausgeführt werden. Vollendet ist bis jetzt die 7 km lange Strecke Seestrasse-Hallesches Tor.

Wie die „VDI“-Nachrichten berichten, lagen die Haupt-Schwierigkeiten der Bauausführung neben der Aufrechterhaltung des Strassenverkehrs während der langen Bauzeit in den verschiedenartigen unter- und oberirdischen Hindernissen. An Wasserläufen waren die Spree, der Landwehrkanal und die beiden Panke-Arme in der Chausseestrasse zu unterfahren. Die bemerkenswerteste Unterfahrung, die der Spree, war erst nach dem völligen Abbruch der Weidendammer Brücke möglich, deren Eisenkonstruktion zum späteren Wiedereinbau anderweitig gelagert wurde. Der Tunnel unter dem Spreebett wurde nach einem neuartigen Verfahren derart gebaut, dass im Schutze von Fangdämmen eine vorläufige Decke eingebracht und unter ihr der eigentliche Tunnelkörper fertiggestellt wurde. Besondere Schwierigkeiten machten hierbei die Aufrechterhaltung der Schiffahrt und die Weiterleitung des Flusswassers; der Bauvorgang musste in drei Abschnitten erfolgen, damit stets ein entsprechender Flussquerschnitt von Einbauten frei blieb. Die in ähnlicher Weise ausgeführte Unterfahrung des Landwehrkanals gestaltete sich einfacher, da hier gleich die endgültige Decke an eisernen Spundwänden aufgehängt und der Schiffsverkehr zeitweise gesperrt werden konnte. Die beiden Panke-Arme, die im Sommer nur wenig Wasser führen, wurden mit röhrenförmigen Dückern unter dem Tunnelkörper hindurchgeführt. Ueber diese Bauten berichtet in ausführlicher Weise Stadtbaurat Hahn (Berlin) in der „Verkehrstechnik“ vom 20. April.

Von weiteren grösseren Schwierigkeiten, die sich der Bauausführung entgegenstellten, seien hier die Kreuzungen mit der Staatsbahn an den Bahnhöfen Wedding und Friedrichstrasse, mit der Untergrundbahn in der Friedrichstrasse und der Hochbahn am Halleschen Tor, die sämtlich ohne Störung des lebhaften Zugverkehrs ausgeführt werden mussten, nur erwähnt. Angeführt sei weiter das Durchfahren von zwei 20 und 16 m tiefen Moorstrecken südlich der Weidendammer Brücke und südlich der Besselstrasse, wobei der Tunnelkörper im ersten Falle gewissermassen im Moor schwimmt, während er im zweiten auf einem tiefgegründeten Rost aus Eisenbetonpfählen ruht. Am Hermannplatz in Neukölln musste der Tunnel bergmännisch als Stollen vorgetrieben werden.

ist so getroffen, dass die Signale von dem Zuge selbst durch Kurzschliessen des Gleichstromkreises gegen den Folgezug auf „Halt“ und später wieder auf „Fahrt frei“ gestellt werden. Mit den Signalen sind Fahrsperrern verbunden, die den Zug durch Eingriff in die Bremse und durch Ausschalten des Stromes selbsttätig zum Stehen bringen, falls er vorschriftswidrig ein auf „Halt“ stehendes Signal überfährt.

**Zemente mit hohem Aluminiumgehalt.** Charakteristisch für alle diese seit einiger Zeit unter den verschiedensten Namen, wie: ciment noir, ciment fondu, ciment électrique u. a. m. hergestellten Spezialzemente ist ihre schnelle Erhärtung und grosse Festigkeit, beides Eigenschaften, die durch den hohen Aluminiumgehalt bedingt sind. Der französische Ingenieur *J. Bied* hat sich um die Herstellung dieser Zemente besonders verdient gemacht; er suchte nach einem Bindemittel, das durch Meerwasser, sowie durch sulfathaltige Wässer nicht angegriffen würde. Seine methodischen Untersuchungen gingen laut „Gén. Civ.“ darauf aus, das Verhältnis: (Aluminium + Silizium) : (Kalk + Magnesium) zu vergrössern, nachdem schon *Vicat* gezeigt hatte, dass, falls dieses Verhältnis grösser als 1 wird, das entstehende Produkt im vorgenannten Sinne unzersetzbar ist, weil alsdann im Zement kein freier Kalk mehr vorhanden ist, den das Wasser auflösen und der so in den eigentlichen Mörtel eindringen könnte. Diese Unzerstörbarkeit der aluminiumhaltigen Spezialzemente ist durch fünfjährige Beobachtungen im Laboratoire des Ponts et Chaussées bestätigt worden. Verglichen mit den normalen Portlandzementen zeigen diese Spezialzemente etwa folgende chemische Zusammensetzung:  $\text{SiO}_3$  11% (normaler Zement 21%),  $\text{Al}_2\text{O}_3$  41% (7%),  $\text{Fe}_2\text{O}_3$  11% (4),  $\text{CaO}$  37% (66%),  $\text{MgO}$  0% (1%),  $\text{SO}_3$  0% (0,5%).

Das Abbinden des Spezialzementes beginnt nach zwei bis drei Stunden und ist nach fünf Stunden beendet. Die Erhärtung vollzieht sich sehr rasch und schon nach 24 bis 48 Stunden ist die Festigkeit eine höhere als jene der besten Portlandzemente nach 28 Tagen. Ganz allgemein beträgt die Druckfestigkeit des Mörtels 1:3 bei Verwendung von Spezialzement nach 24 h das Vierfache derjenigen des gewöhnlichen Portlandzementes, die Zugfestigkeit das Doppelte nach 3 bis 4 Tagen. Für Eisenbetonbauten in Spezialzement wird auf Grund zahlreicher Versuche vorgeschlagen, mit der rechnerischen Druckspannung bis auf  $110 \text{ kg/cm}^2$ , mit der Zugspannung auf  $15 \text{ kg/cm}^2$  zu gehen. Wegen der einstweilen noch hohen Gewinnungskosten werden diese Spezialzemente hauptsächlich bei Bauten Verwendung finden, wo eine kurze Bauzeit oder eine besonders hohe Festigkeit verlangt wird. So kamen beispielsweise Spezialzemente für die Neupflasterungen von Strassenzügen in Paris in Anwendung, wobei bereits drei Tage nach Herstellung der Unterlage das Holzpflaster verlegt werden konnte, ohne dass die Klötze einen Eindruck in der Unterlage ergaben, während sonst bei Verwendung von gewöhnlichem Portlandzement mehr als eine Woche zugewartet werden musste. Diese Spezialzemente werden kraft ihrer hohen Festigkeit und schnellen Erhärtung von grosser Bedeutung für die Weiterentwicklung der Beton- bzw. Eisenbeton-Bauweise sein.

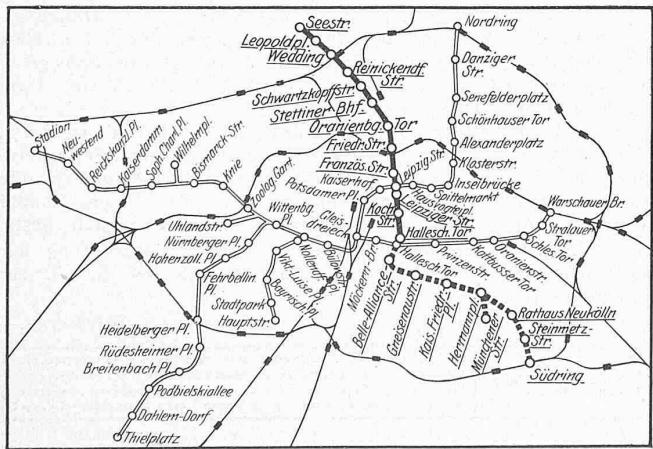
## Vereinheitlichung der Hochspannungen in der Schweiz.

Über die vom Schweizerischen Elektrotechnischen Verein festgesetzten Normen für Drehstrom-Hochspannungen haben wir ausführlich auf Seite 172 letzten Bandes (7. April 1923) berichtet. Der damalige Vereinsbeschluss betraf die Verbraucher-Spannungen, d. h., abgerundet, die niedrigsten Werte der Betriebsspannungen, für Transformatoren an der Eintrittseite. Dem Vorstand des S. E. V. blieb nur die Aufgabe übrig, im Vernehmen mit den Interessenten (Werke einerseits und Fabrikanten andererseits) die genauen und die Höchstwerte der Betriebsspannungen (Erzeuger-Spannungen) sowie die Prüfmethoden und Prüfspannungen festzusetzen, denen das Hochspannungsmaterial zu entsprechen hat. Im August-Bulletin des S. E. V. sind nun die fertig zusammengestellten Normen veröffentlicht. Zu den damals beschlossenen Verbraucher-Spannungen für Drehstrom von 50 Perioden:

3400, 5800, 8000, 10000, 17000, 34000, 45000, 58000 Volt sind als Nennspannungen, zugleich normale Erzeuger-Spannungen, festgesetzt worden:

3700, 6400, 8800, 11000, 19000, 37000, 50000, 64000 Volt, ferner als maximal zulässige Betriebsspannung (bei verminderter Sicherheit):

4100, 7000, 9700, 12000, 21000, 41000, 55000, 70000 Volt.



## Uebersichtskarte der Berliner Stadtbahnen.

Die Tunnelbreite der Nord-Süd-Bahn beträgt 6,9 m, die Höhe 3,6 m, die normale Bahnhofsbreite 13,1 m. Die Bahnhöfe der in Betrieb genommenen Strecke haben sämtlich 7 m breite, 80 m lange Mittelbahnhöfe mit Zugängen von beiden Seiten. Am nördlichen Ende der Bahn, ist ein Betriebsbahnhof mit Wagenhalle, Werkstätten, Aufenthalt- und Bureauräumen erbaut worden.

Die Betriebsausstattung der Nord-Süd-Bahn und der Betrieb selbst bieten grundsätzlich gegenüber der Hoch- und der Untergrundbahn nicht viel Neues. Die Stromabnahme erfolgt von der Unterseite statt wie bisher von der Oberseite der durch Glaskörper isolierten Stromschiene. Die Zugsicherung wird ebenso wie bei der Hoch- und Untergrundbahn durch ein durch Signalstromkreise gesteuertes selbstdämmiges Signalsystem bewirkt. Die Einrichtung

Für die Höchstspannungen sind die Nennspannungen:  
110000, 150000, 220000 Volt  
die entsprechenden maximal zulässigen Betriebsspannungen:  
121000, 165000, 242000 Volt.

Bezüglich der Prüfspannungen und Prüfmethoden vorweisen wir auf die erwähnte Veröffentlichung im Bulletin des Vereins.

**Geleise-Stopfmaschine.** Das Bestreben, auch beim Eisenbahn-Oberbau die Handarbeit durch Maschinenarbeit zu ersetzen, scheint mit der Geleise-Stopfmaschine, mit der zwei Mann soviel zu leisten imstande sind wie etwa 14 Handarbeiter, weiter gefördert worden zu sein. Die Maschine, die auf Grund langjähriger Erfahrungen nunmehr von den Kruppwerken in Essen gebaut wird, besteht nach „Ind. u. Techn.“ aus dem Motor-Luftpumpe und den beiden Stopfern. Als Motoren werden Zweitakt-Verbrennungsmotoren verwendet. Die ganze flachgebaute Maschine ruht mit dem Brennstoff-Behälter und dem Werkzeugkasten auf einem Schlitten, der auf die Schwellenköpfe gelegt und von den Arbeitern nachgezogen werden kann. Bei der Durchfahrt eines Zuges bleibt die Maschine auf den Schwellen liegen, nur die Stopfer mit den Verbindungsschläuchen werden beiseite gelegt, und die Maschine läuft in der Zwischenzeit leer. y.

**Ausfuhr elektrischer Energie.** Der Bundesrat hat den *Kraftwerken Brusio* die provisorische Bewilligung zur Ausfuhr von max. 10000 kW nach Italien im Sinne der auf Seite 53 dieses Bandes (28. Juli 1923) aufgeführten Bedingungen des Gesuches entsprochen. Diese provisorische Bewilligung ist spätestens bis 31. Juli 1924 gültig.

Die dem *Kraftwerk Laufenburg* im September letzten Jahres erteilte provisorische Bewilligung zur Ausfuhr von max. 3000 kW (vergl. Band 80, Seite 172, 9. Oktober 1922) an seine Abnehmer in Deutschland sowie an die „Forces motrices du Haut-Rhin“ in Mülhausen wurde durch eine definitive Bewilligung ersetzt, die bis zum 30. September 1924 Gültigkeit hat.

**Umbau des Hotel Bernerhof in Bern zu einem Verwaltungsgebäude.** Mit Botschaft vom 18. August verlangt der Bundesrat von der Bundesversammlung einen Kredit von 3,38 Millionen Fr. zum Ankauf des Hotels Bernerhof und dessen Umgestaltung zu einem eidgenössischen Verwaltungsgebäude. Der Bernerhof enthält rund 150 zur Einrichtung als Bureaux geeignete Räume mit einer Gesamtbodenfläche von über 4000 m<sup>2</sup> und würde z. T. einen Ersatz für verschiedene, gegenwärtig diesem Zweck dienende, kleinere Gebäudelichkeiten bilden.

**Hudson-Bai-Eisenbahn.** Die gesetzgebende Körperschaft der Provinz Manioba hat nach einer Mitteilung der „Z. V. D. E. V.“ eine Resolution angenommen, die die Regierung von Kanada auffordert, endlich den Bau der Eisenbahn nach der Hudson-Bai zu vollenden. Wenn der Endbahnhof an der Hudson-Bai für fünf Jahre zu einem Freihafen gemacht würde, erwartet man, dass er sich zu einem der bedeutendsten Häfen von Nordamerika entwickeln würde.

## Literatur.

### Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

**Die diluvialen Schieferkohlen der Schweiz.** Von Ed. Baumberger, Ed. Gerber, Alph. Jeannet und J. Weber, nebst botanischen Beiträgen von W. Rytz, und paläontologischen Beiträgen von Th. Studer. Mit 23 Tafeln und 98 Textfiguren. Aus „Beiträge zur Geologie der Schweiz. Geotechnische Serie“, VIII. Lieferung. Herausgegeben von der Geotechnischen Sektion der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft. Bern 1923. In Kommission bei A. Francke. Preis geh. 40 Fr.

**Die Asphaltlagerstätten im schweizerischen Juragebirge mit besonderer Berücksichtigung des Val de Travers.** Von Max Frey. Mit 7 Tafeln und 18 Textfiguren. Aus „Beiträge zur Geologie der Schweiz. Geotechnische Serie“, IX. Lieferung. Herausgegeben von der Geotechnischen Kommission der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft. Bern 1923. In Kommission bei A. Francke. Preis geb. 15 Fr.

**Knöckfestigkeit.** Von Dr.-Ing. R. Krohn, Geh. Regierungsrat. o. Professor an der Techn. Hochschule Danzig. Mit 10 Abbildungen. Berlin 1923. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. Fr. 2.40.

**Theorie der Durchström-Turbine.** Von Erwin Sonnek, Ingenieur. Mit 24 Abb. Berlin 1923. Verlag von Julius Springer. Preis geh. Fr. 1.60.

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

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Mitteilung des Sekretariates.

Wir verweisen auf unsere Publikation in der Schweizer. Bauzeitung vom 28. Juli 1923 betreffend Technischen Kurs des S. I. A. vom 1. bis 6. Oktober und teilen mit, dass das vollständige Programm in der nächsten Nummer zur Veröffentlichung gelangen und ausserdem jedem Mitglied durch Zirkular direkt bekannt gegeben wird.

Das Kursgeld beträgt 25 Fr. für Mitglieder des S. I. A.,  
50 Fr. für Nichtmitglieder.

Einzelne Vorträge zu 2 Fr., bezw. 4 Fr. pro Stunde.

Der Kurs ist öffentlich.

Zürich, den 5. September 1923.

Das Sekretariat.

### Auszug aus dem Protokoll der 4. Sitzung des Central-Comité vom 24./25. August in Bern.

**1. Sanierung des Bürgerhaus-Unternehmens.** Die Abstimmung unter den Delegierten betreffend Gewährung von acht weitern Jahresbeiträgen zu 2500 Fr. an das Bürgerhaus-Unternehmen, bezw. einem Vorschuss darauf von 10000 Fr. aus der Centralkasse ergab folgendes Resultat: Von den 17 Sektionen haben 13 die Abstimmung unter ihren Delegierten vorgenommen mit dem Ergebnis: 42 Ja, 0 Nein (Anzahl der Delegierten des S. I. A. 52). Die Vorlage des Central-Comité ist somit angenommen.

**2. Die Entwürfe zu den neuen Normalien Nr. 134 bis 139** wurden genehmigt und sollen der nächsten Delegierten-Versammlung (voraussichtlich im November) vorgelegt werden. Ebenso wurde eine bezügliche Vereinbarung mit dem Verband der Schweizerischen Zentralheizungs-Industrieller gutgeheissen.

**3. Ein Vorschlag des Sekretariates** betreffend *Neuordnung des Normalien-Verkaufes* wurde angenommen. Die Preise sollen für Nichtmitglieder etwas erhöht, für Mitglieder gegenüber den neuen Beträgen für Nichtmitglieder teilweise ermässigt werden. Das neue Verkaufsregulativ wird mit der Herausgabe der sechs unter 2. genannten neuen Normen in Kraft treten.

**4. Revision der Leitsätze für die Berücksichtigung der Teuerung bei den Arbeitsbedingungen Nr. 107.** Die anlässlich der letzten Präsidenten-Konferenz gewünschten redaktionellen Änderungen wurden genehmigt und die Gültigkeitsdauer der Leitsätze vorläufig bis 31. Dezember 1924 festgesetzt.

**5. An die Hauptversammlung des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins** in Brunnen wurde als Vertreter des S. I. A. Herr Obering. R. Dubs, an die Generalversammlung des Schweizer. Verbandes von Gas- und Wasserfachmännern in Zürich Herr Prof. A. Rohn delegiert.

**6. Unser langjähriges, verdientes Mitglied Herr Dir. Dr. Zöllly,** Zürich, hat anlässlich seines Uebertrittes zu den emeritierten Mitgliedern dem S. I. A. zugunsten des Bürgerhaus-Unternehmens die Summe von 1000 Fr. als Geschenk überreicht. Das Central-Comité verdankt dem hochherzigen Spender die schöne Gabe aufs beste.

**7. Mit Herrn Ing. C. Jegher** fand eine Besprechung der zweckmässigen Ausgestaltung der Beziehungen des S. I. A. zur Schweizer. Bauzeitung statt.

Zürich, den 4. September 1923.

Das Sekretariat.

**S. T. S.**

**Schweizer. Technische Stellenvermittlung**  
Service Technique Suisse de placement  
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento  
Swiss Technical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selna 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH  
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibebühr 5 Fr. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offeren erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen. Die Adressen der Arbeitgeber werden keinesfalls mitgeteilt.

Es sind noch offen die in den letzten Nummern aufgeführten Stellen: 247, 256a, 257a, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 266, 268, 269, 270, 273, 274, 275, 276, 277, 278.

Tüchtiger, selbständiger Bautechniker für Bureau und Bauplatz von Zimmergeschäft gesucht. Vertrauensposten. Gute Referenzen und ausgewiesene Praxis notwendig. Bewerber, die mit bernischen Verhältnissen vertraut sind und die Holzbranche kennen, werden bevorzugt. (279)

**Molkerei-Fachmann** zur Einrichtung einer Molkerei und Käserei modernen Stils in Ungarn gesucht. (282)

Tüchtiger, nicht zu junger Bauführer für Sanatoriumbau im Elsass gesucht. Französisch nicht unbedingt nötig. (283)

Städtische Wasserversorgung sucht jungen Bauingenieur mit etwas Praxis, womöglich im Eisenbetonbau. (284)