

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81/82 (1923)  
**Heft:** 14

## 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>**

Spitzen der Taurus-Gipfel, von denen aus er das Gebiet triangulierte, dergestalt der Bahn durch Schluchten und Tunnel den Weg suchend und weisend. Sein Haus stand in der malerischen Tschakty-Schlucht. Als er mit den trigonometrischen Arbeiten zu Ende war, betraute man Leutenegger mit der Oberleitung aller Kunstbauten auf der Taurussstrecke; er zeigte sich auch der neuen Aufgabe durchaus gewachsen. Sein ruhiges, sicheres Auftreten, sein klarer Blick, dem nichts entging, seine Gründlichkeit und Gewissenhaftigkeit sicherten ihm grosses Ansehen bei Europäern und Asiaten, und seine unerschöpfliche Güte gegen jedermann tat dem keinen Abbruch. Die Vielen, die in den Jahren 1911 bis zum Waffenstillstand seine Gastfreundschaft genossen haben, ob es nun bescheidene Landsleute waren oder Leute von Weltruf, wie von der Goltz, Enver Pascha oder Sven Hedin, die alle durch jene „hohle Gasse“, die einzige, die im Kriege nach Osten führte, zogen, sie alle sind ihm zu Dank verpflichtet gewesen, umso mehr, als er ein ebenso liebenswürdiger Gesellschafter wie ein sachkundiger Fachmann war.

Nach dem Kriege kehrte Leutenegger in die Schweiz zurück. Seine Gesundheit hatte im subtropischen Klima gelitten und er brauchte einige Zeit, um sich auszuheilen. Aber unwiderstehlich zog es ihn nach dem Osten zurück, und im Frühjahr trat er eine Mittelmeerreise an. In Mersina, der kilikischen Hafenstadt, eröffnete er ein Ingenieurbüro, liess eine Anzahl Schweizer nachkommen und schmiedete Päne, zu deren Ausführung niemand besser berufen war, als ein Mann von seinem Schlag. Es sollte nicht sein; Typhus und eine beidseitige Lungenentzündung rafften den kräftigen Mann, dessen Natur so vielen Angriffen widerstanden hatte, dahin. Er starb nach kurzem Krankenlager in Beyrut am 21. Juni; was sterblich war an ihm, ward in Winterthur in die heimatliche Erde gebettet. An seiner Bahre trauern neben seiner Gattin eine grosse Zahl von Freunden aus Okzident und Orient. Manches Werk und manchen Bau hat Karl Leutenegger geschaffen und zu gutem Ende führen helfen. Sein schönstes Werk und zugleich unvergängliches Denkmal errichtete er sich aber durch seine unerschöpfliche Güte und Hilfsbereitschaft in Heimat und Ferne.

KARL LEUTENECKER  
INGENIEUR

8. April 1875

21. Juni 1923

H. Sch.



### Miscellanea.

**Aufwendungen der nordamerikan. Eisenbahnen.** Die Ausgaben für den verbesserten Ausbau des bestehenden Eisenbahnnetzes, sowie für die Vermehrung des Lokomotiv- und Wagenparkes betragen für 1922 und 1923 laut „Eng. News-Record“ insgesamt 1540 Millionen Dollars. Hiervon entfallen rund 60% auf die Anschaffung neuer Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Von den übrigen 615 Millionen Dollars werden aufgewendet für Geleise-Anlagen, Verstärkung des Schotterbettes einschliesslich Maschinen und Werkzeuge, Einbau schwerer Schienen rund 237 Millionen; für Brücken, Viadukte, Tunnels und Durchlässe 70 Millionen; für Werkstätten, Lokomotivremisen, Stations- und Verwaltungsgebäude 104 Millionen; für Lagerhäuser, Elevatoren, Kohlen- und Erzbunker, Wasser- und Bekohlungsstationen und übrige Einrichtungen für den Güterverkehr 65 Millionen; für Beseitigung von Niveauübergängen und Kurven, Verminderung von Steigungen und Ankauf von Land und Gebäuden 53 Millionen; für Telephon-, Telegraph- und Signaleinrichtungen 20 Millionen, während vom Restbetrag von rund 66 Millionen bloss die verhältnismässig kleine Summe von 6 Millionen für Kraftwerke und Uebertragungsleitungen Verwendung findet und rund 60 Millionen für verschiedene andere Verbesserungen verbleiben.

Die angegebenen Zahlen zeigen deutlich, wie auch in den Vereinigten Staaten von Nordamerika mit allen Kräften am weiteren Ausbau der Eisenbahnen gearbeitet wird, und wie eben auch dort der moderne Verkehr gebieterisch mehr die Verbesserungen der Betriebsmittel und der bestehenden Anlagen als Neubauten verlangt.

Im Zusammenhang hiermit dürfte noch interessieren, dass die Herstellung von Automobilen, die heute bereits die Bahnen erheblich konkurrenzieren, im ersten Halbjahr 1923 um 47% zugenommen hat gegenüber dem entsprechenden Zeitraum von 1922. Nach den Angaben der Nationalen Automobil-Handelskammer wurden vom 1. Januar bis 1. Juli 1923 in Nordamerika nicht weniger als 1710000 Motorwagen fertiggestellt.

y.

**Drahtlose Telephonie im Verkehr mit fahrenden Zügen.** Wie die „Z. V. D. E. V.“ nach der „Chronique des Transports“ berichtet,

sind auch in Frankreich Versuche mit drahtloser Telephonie im Verkehr mit fahrenden Zügen durchgeführt worden. Sie wurden von der Post- und Telegraphenverwaltung auf den Strecken der Staatsbahn, zuerst in den Personenzügen zwischen Paris und Nantes und dann in den Schnellzügen der Linie Paris-Le Havre angestellt. Wenn auch Gespräche gut geführt werden konnten, so ergaben doch die Versuche, dass gewisse Hindernisse, wie Tunnels, eiserne Brücken, plötzlich jede Gesprächsaufnahme unmöglich machen. Die Bodengestaltung (Nachbarschaft von Bergen, Einschnitte) machte sich ferner durch Abschwächung der Aufnahme bemerkbar. Eine technische Studienkommission von Post und Eisenbahn soll die Ursachen dieser Erscheinungen studieren. Bei der Orléans-Bahn hat man bereits interessante Ergebnisse gehabt. Mit einem Apparat, der in einem Salonwagen aufgestellt wurde, konnte man bis Angoulême in dauernder Verbindung mit dem Eiffelturm bleiben. Auf den englischen Eisenbahnen scheinen nach der „Chronique des Transports“ ähnliche Versuche bisher keine befriedigenden Ergebnisse gezeigt zu haben.

In Deutschland, auf der Strecke Berlin-Hamburg unternommene Versuche, über die die „Z. V. D. E. V.“ vom 12. Juli 1923 berichtet, sollen dagegen durchaus befriedigt haben. Die Verständigung zwischen einem Teilnehmer in Berlin oder Hamburg und dem fahrenden Zug war ebenso gut, wie bei einem gewöhnlichen Telephonesprach.

**Schwellenersparnis durch Verwendung von Längs- neben Querschwellen im Eisenbahngeleise.** Auf einigen Lokalstrecken der Oesterreichischen Bundesbahnen wurde ein neuer Vorschlag von Baurat Ing. Robert Schellner erprobt, der es ermöglicht, namhafte Ersparnisse an Schwellen zu erzielen, ohne die Betriebsicherheit zu gefährden. Es ist die Verbindung des Querschwellen- mit dem Längsschwellensystem, und zwar derart, dass z. B. in jedem auf Querschwellen ruhenden Geleisfeld drei Querschwellen durch ein Längsschwellenpaar ersetzt werden. Vor und hinter ihm liegen die Schienen des Geleisfeldes auf Querschwellen auf. Die Ersparnis an Schwellen beträgt dadurch 10 bis 33%. Die Anwendung dieser Methode ergibt aber auch technische Vorteile. Die wellenförmigen Zugbewegungen, die allein von den Querschwellen herrühren, verschwinden, und an ihre Stelle tritt ein viel ruhigeres Fahren, sowie eine gleichmässige Druckverteilung auf das Schotterbett und den Unterbau. Abgefahrene Schienen erhalten bei direkter Auflagerung auf die Längsschwellen eine Erhöhung ihrer Tragkraft. Wie die „Z. V. D. E. V.“ berichtet, geht man jetzt daran, diese Bauweise auch auf Hauptstrecken zu erproben. Sollten auch diese Versuche glücken, so ist mit der allgemeinen Einführung dieser, grosse Beträge ersparnden Bauweise bei den Oesterreichischen Bundesbahnen bald zu rechnen.

**Elektrischer Glühofen für Turbinengussteile.** Ueber einen ungewöhnlich grossen und leistungsfähigen Temperofen, der in dem Schenectady-Werk der General Electric Co. vor einiger Zeit in Betrieb genommen worden ist, berichtet die „Z. V. D. I.“ nach „Electrical World“ vom 23. Juni 1923. Der Ofen dient zur Wärmebehandlung von grossen Gehäuseteilen bis zu 38,5 t Gewicht und soll insbesondere innere Spannungen ausgleichen, die leicht zum Bruch im Betriebe führen könnten. Er ist innen 4,5 m breit, 8,4 m lang und rund 2,6 m hoch. Er kann 700 kW Gesamtleistung bei 550 V Drehstromspannung aufnehmen. Ein Stromkreis für 160 kW

befindet sich an der leicht gewölbten Deckenfläche; ein zweiter für 540 kW an den Seitenflächen. Zur Erwärmung auf rund 540° C dienen besondere Widerstandskörper aus Metallband. Tür und Boden sind fest miteinander verbunden und fahrbar angeordnet, sodass die Tür durch Aus- und Einfahren des Bodens geöffnet oder geschlossen wird. Der Ofen hat außerdem eine besondere Schaltung, die eine weitgehende Gleichmässigkeit der Temperaturen über den ganzen Ofenraum verbürgt, was zur Beseitigung von Spannungen innerhalb der Gusstücke unbedingt notwendig ist. Die Temperaturunterschiede im Ofen betragen nicht mehr als 5°.

Zum 25-jähr. Dienstjubiläum G. Beners bei der Rh. B., das er am 1. Oktober begehen konnte, entbieten auch wir dem geschätzten Kollegen und Landsmann herzlichen Glückwunsch. Auf einen an Arbeit und Erfolg gleich reichen Lebensabschnitt darf Bener dankbar zurückblicken, auf eine Arbeit, die konzentriert *einem* Ziele, der Entwicklung der Bündner Bahnen, „Rhätische Bahn“ und „Chur-Arosa-Bahn“ gewidmet war, vom Baubeginn der Albula-Bahn bis zur Reorganisation des Betriebes des ausgebauten und elektrifizierten Netzes, dem er seit 1. Oktober 1918 als Einzeldirektor mit Erfolg vorsteht. Es gehörte manchmal, namentlich in letzter Zeit, ein fester Wille dazu, das Gewollte durchzusetzen. Wenn dabei gelegentlich auch ein etwas frischerer Wind wehte, als im gemässigten Klima der untern Schweiz gewohnt, so ist das eben bündnerische Art und schadet gar nichts. Die Hauptsache bleibt, dass das Ziel richtig erkannt und mit der nötigen Energie verfolgt wird, und das ist Bener bisher in erfreulichem Mass gelungen. Möge es ihm weiter glücken!

C. J.

Der neue Güterbahnhof Chiasso ist am 1. Oktober nach etwa fünfjähriger Bauzeit für den Betrieb eröffnet worden. Damit ist die erste Etappe der im Jahre 1917 beschlossenen Erweiterung des Bahnhofs vollendet (vergl. die bezügl. Mitteilungen nebst Plan in Band 71, S. 93, 23. Februar 1918). Es sollen nun an Stelle der alten Schuppen die Geleiseanlagen des neuen Rengierbahnhofs erstellt werden, worauf der Bau der Unterführungen und die Erweiterung des Aufnahmehauses folgen werden.

**Elektrifikation der Schweizer Bundesbahnen.** In seiner Sitzung vom 2. ds. hat nunmehr auch der Ständerat den für die beschleunigte Elektrifikation der S. B. B. vorgeschlagenen Bundesbeitrag von 60 Millionen Fr. (vergl. Bd. 81, Seite 106 und Seite 170 laufenden Bandes) einstimmig bewilligt.

## Literatur.

**Platz und Monument als künstlerisches Formproblem.** Von A. E. Brinckmann. Dritte, neubearbeitete Auflage. Mit 98 Abbildungen. Berlin 1923. Verlag von Ernst Wasmuth A. G. Preis geb. 12 Fr.

Dass dieses Buch in dritter Auflage erscheint, beweist, dass es die Schätzung findet, die es verdient. Man kann aber nie genug auf die wenigen Bücher hinweisen, die nicht nur dem Theoretiker Einsichten vermitteln, sondern auch den schaffenden Architekten fördern können. Anhand von 98 Ansichten und Plänen historischer Plätze werden die Wirkungsfaktoren, aus denen sich der Gesamteindruck ergibt, sauber und eingehend analysiert und in ihrem Zusammenhang mit dem Raumgefühl der jeweiligen Stilperiode betrachtet. Der Verfasser gibt also keine Rezepte, er warnt vielmehr vor Nachahmung, und er zeigt gerade die Zeit-Bedingtheit, die Einmaligkeit jeder grossen Leistung. Indem er uns aber zwingt, die Wirkungsrechnung im Sinne der jeweiligen Entstehungszeit genau durchzudenken, zeigt er uns den Weg, auf dem wir selbst diejenige Form suchen müssen, die unserem eigenen Zeitempfinden entspricht. Besonders wichtig (und fast beschämend, dass man es eigens sagen muss!): dass ein Platz nicht nur das leergelassene Terrain zwischen Gebäuden oder in einer Strassenkreuzung ist, sondern etwas Positives, ein gestalteter Raum, der als solcher räumlichen Gesetzen gehorcht und an seine Begrenzungen ganz bestimmte Anforderungen stellt; und dass dieser räumliche Geschlossenheit gar nicht von wirklicher Abgeschlossenheit und allseitiger Umbauung abhängig ist<sup>1)</sup>. Diese Polemik gegen den romantischen Camillo Sitte ist objektiv gewiss richtig; dem Respekt vor Sitte, der in einer Zeit des ödesten Schematismus die Fackel lebendigen Empfindens hochhielt, geschieht aber damit kein Abbruch.

<sup>1)</sup> Vergl. Abb. 13 auf Seite 177, Bahnhofplatz Engel

Die Gelegenheit sei benutzt, an Brinckmanns ausgezeichnetes Werk über die „Baukunst des XVII. und XVIII. Jahrhunderts in den romanischen Ländern“ zu erinnern, erschienen im Rahmen von Burgers „Handbuch der Kunsthistorie“. Dort wird die Methode des vorliegenden Buches ausgebaut und auf das Gesamtmaterial der Architektur angewendet.

P. M.

**Städtebau,** von Prof. Dr. Otto Blum (Berlin), † Prof. G. Schimpff (Aachen) und Stadtbaudirektor Dr. Ing. W. Schmidt (Stettin). Aus: *Handbibliothek für Bauingenieure*. Ein Hand- und Nachschlagebuch für Studium und Praxis, herausgegeben von Prof. Rob. Otzen (Hannover). 478 Seiten mit 482 Textabbildungen. Berlin 1921, Verlag von Jul. Springer. Preis geb. etwa 15 Fr.

In der gediegenen Sammlung der Springerschen „Handbibliothek“ verdient dieser neue der hellblauen Bände besondere Beachtung aller Ingenieure, die sich irgendwie mit den Fragen des Städtebaues befassen. Er gliedert sich in drei Hauptteile, deren jeweilige Verfasser die drei oben genannten Fachleute sind: *Der Städtebau im allgemeinen [Grosstadtfrage; allgemeine Lösung der Aufgabe; Strassen; Plätze (Arten der Plätze: Markt-, Architektur-, Schmuck-, Erholungs- und Verkehrsplätze, dann Platzformen und Bahnhofsvorplätze); Fernverkehr; Freiflächen und Grünanlagen; Wohnungen und Gewerbeviertel]*. Der zweite Hauptteil: *Die städt. Verkehrsmittel* ist von Schimpff, dem bekannten Fachmann, kurz vor seinem Tode fertiggestellt worden und ist besonders reichhaltig und wertvoll. Er erörtert den Stadtverkehr und seine Wege, Stadt- und Vorortbahnen, Strassenbahnen, Omnibusse und Wasserverkehr, jedes im einzelnen wie auch in der Verkettung der wechselseitigen Beziehungen. Auch ein Kapitel über Verkehrspolitik ist beigefügt. Der dritte Teil: *Abriss des Strassenbaues* behandelt Allgemeines, Linienführung, Ausführung und Reinigung der Strassen, endlich die Kehrichtbeseitung. Jedem Abschnitt ist ein umfangreiches *Literaturverzeichnis* beigefügt.

Es gebricht uns an Raum, auf den Inhalt des Buches hier näher einzugehen. Wir müssen uns darauf beschränken, es als wertvolles Nachschlagewerk bestens zu empfehlen; auch die Architekten werden manches, besonders über die Eigenart der städtischen Verkehrsmittel, darin finden und verstehen, was ihnen erleichtern wird, den technischen Anforderungen an Bebauungspläne gerecht zu werden. Die Ausstattung ist die vom Springerschen Verlag gewohnte, in jeder Beziehung tadellos.

C. J.

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

## Vereinsnachrichten.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender der E. T. H.

[Protokoll der XXXVII. Generalversammlung.

Sonntag, 8. Juli 1923

im Auditorium Maximum der E. T. H. in Zürich.

(Schluss.)

2. Das Protokoll der 36. Generalversammlung vom 4. Sept. 1921 in Lugano ist veröffentlicht worden in „S. B. Z.“, Band 78 (am 12. und 19. November 1921), sowie allen Mitgliedern zugestellt worden im 54. Bulletin der G. E. P. Es wird stillschweigend genehmigt.

3. Der Geschäftsbericht für 1921/23 liegt gedruckt in den Händen der Anwesenden; er wird wie üblich auch dem nächsten Bulletin einverlebt werden. Im mündlicher Ergänzung seines Inhalts gibt der Generalsekretär noch nähere Auskunft über die *Stellenvermittlung*, für die wir uns versuchswise der „S. T. S.“ angeschlossen haben. Der Ausschuss will in seiner nächsten Sitzung über die Angelegenheit Beschluss fassen und bittet die Mitglieder, sich bis dahin Geduld zu wollen, wenn nicht alles nach ihren Wünschen sein sollte; unser Bureau steht ihnen natürlich auch jetzt jederzeit mit brieflicher Auskunft nach Möglichkeit zur Verfügung. Von weitern aussergewöhnlichen Angelegenheiten beschäftigten den Ausschuss in der Berichtsperiode die Frage der Gründung eines *Verbandshauses* für die Studierenden der E. T. H. Im Herbst 1922 tauchte unvermittelt die Verbandshaus-Idee wieder auf, als bekannt wurde, dass die Toblersche Liegenschaft (Schienhutgasse Nr. 7, unmittelbar unter der Polytechnikums-Terrasse) verkäuflich sei. Sofort nahm der Vorstand der G. E. P. auf Wunsch der Verbandshaus-Kommission der Studierenden sich der Sache an, prüfte unter Mitwirkung von Arch. Pfleghard und Prof. Rohn die Umbau- und Betriebs-Finanzierungs-Fragen des genauesten, desgleichen die Möglichkeit einer hypothekarischen Belehnung durch die G. E. P. Leider fiel dann die ganze Sache dahin, indem in einer Urabstim-

mung vom 27. Oktober 1922 die Studentenschaft die Errichtung eines Verbandshauses mit  $\frac{4}{5}$  Mehrheit ablehnte.

Sodann ist in hohem Masse akut die Frage der Ausbildung an der Architekenschule der E. T. H. Als zu Anfang dieses Jahres Herr Prof. G. Lasius nach sechzigjähriger Tätigkeit an der E. T. H. seinen Rücktritt auf Ende des Sommersemesters 1923 erklärte, erwachten unter der Architektenchaft verschiedene Wünsche um Abänderung der neu zu bestellenden Professur. Als erste Auseinandersetzung in dieser Richtung erschien ein Schreiben des Vorstandes des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins an das C. C. des S. I. A., in dem angeregt wurde, S. I. A. und G. E. P. möchten sich um die mit dieser Neubesetzung verknüpften Fragen bekümmern. Das Bekanntwerden dieses Schrittes löste sogleich eine Diskussion im Vereinsorgan aus (S. B. Z. vom 7., 14. und 21. April und 5. Mai), worauf der Ausschuss der G. E. P. in seiner Sitzung vom 13. Mai die Angelegenheit besprach. Er beauftragte seine bereits bestehende Architekten-Kommission unter dem Vorsitz von Architekt Pfleghard, sich in geeigneter Weise zu ergänzen und dann in Fühlung mit dem Herrn Schulratspräsidenten und den Professoren der Architekten-Schule zu prüfen, ob und in welcher Weise die zum Teil wirklich unbefriedigenden Verhältnisse an der I. Abteilung in Verbindung mit der Neubesetzung der verwaisten Professur und mit allfälligen wünschbaren Studienplan-Reformen verbessert werden könnten. Bereits am 8. Juni konnte ein Bericht mit begründeten Vorschlägen der Kommission, deren Präsident mit Umsicht und grossem Eifer ans Werk gegangen, dem Herrn Schulratspräsidenten übermittelt werden. Näheres über den Erfolg unserer Bemühungen kann vorläufig noch nicht mitgeteilt werden.

Endlich sei noch der Eidg. Volkswirtschafts-Stiftung gedacht. In den beiden Geschäftsjahren vom 1. Juni 1921 bis 31. Mai 1923 sind weiter an Subventionen für wissenschaftliche Forschungen ausbezahlt worden:

Abdichtungskommission des Schweiz. Wasserwirtschafts-	Fr.
verbandes (total bis heute 65 000 Fr.)	25000
Techn. Kommission des Verbandes Schweiz. Brücken- und	25000
Eisenhochbaufabriken	18000
Commission de recherches horlogères, Neuchâtel	10000
S. I. A.-Fachgruppe der Beton- und Eisenbeton-Ingenieure	10000
Studienkommission für die schweizer. Erzlagerstätten (zwecks	
Verarbeitung und dokumentarischer Niederlegung des	
gesammelten Erforschungsmaterials)	
An die Prof. C. Andreea und A. Rohn für Untersuchungen	10000
über aktiven und passiven Erddruck	
An die Prof. Fierz, Staudinger und Ruzicka an der E. T. H.	34750
für verschiedene chemische Untersuchungen	6500
An Priv. Dr. E. Waser (Universität Zürich) desgl.	6000
An Ing. O. Schaub (Winterthur) für Erprobung eines neuen	
Tiefbohrverfahrens	

Als erfreuliche Neuerscheinung im Betrieb der Stiftung ist zu verzeichnen, dass zum erstenmal der in den Statuten vorgesehene Fall der Rückerstattung bei industrieller Verwertbarkeit einer durch die Stiftung subventionierten Forschung eingetreten ist. Herr Prof. Staudinger konnte die für eine bestimmte Untersuchung erhaltenen 15400 Fr. zurückzahlen, außerdem noch weitere erhebliche Zuwendungen aus dem Ertrag der Verwertung in Aussicht stellen. Es sei dies hier besonders hervorgehoben, um zu zeigen, dass die erheblichen Beiträge an chemische Forschungen nicht für rein erkenntnistheoretische Arbeiten verbraucht werden, sondern zu sehr realen Zielen führen können. Außerdem zeigt dieser Fall, dass bei aller Freigebigkeit in der Verwendung der Mittel doch haushälterisch vorgegangen wird; möge diese Tatsache alle, die es tun können, veranlassen, gegebenen Falles, z. B. durch letztwillige Verfügung, dieser für unser Land segensreich wirkenden Gründung der G. E. P. zu gedenken.

Der Geschäftsbericht wird hierauf stillschweigend genehmigt.

4. Der Finanzbericht liegt ebenfalls gedruckt vor; die Gesamt-Einnahmen für die beiden Rechnungsjahre 1921 und 1922 belaufen sich auf Fr. 45259.50, die Ausgaben auf Fr. 35853.33, woraus sich ein Vorschlag ergibt von Fr. 9406.75. Das Gesamtvermögen der G. E. P., einschliesslich der Spezialfonds (Einmalige Zahlungen, Wild-Stiftung, Legat Post, Legat Cornu und Winkler-Stiftung), betrug am 31. Dez. 1922 Fr. 112693.15 (Kurswert). Der Quästor Dr. H. Grossmann fügt erläuternd bei, dass der nicht budgetiert gewesene Vorschlag der Rechnung zu keinem Optimismus verleiten dürfe, da er nur zustande gekommen ist einerseits durch etwelchen Eingang rückständiger Beiträge (jetzt noch rund 10000 Fr. ausstehend), anderseits dadurch, dass wir die Herstellung des vorgesehenen gewesenen Adressen-Verzeichnisses aus Sparsamkeitsgründen auf Ende 1923 verschoben haben. Entsprechend den Anträgen der Rechnungsrevisoren wird die Rechnung gutgeheissen, desgleichen das Budget für 1923, das mit 20100 Fr. Einnahmen und 20450 Fr. Ausgaben einen Rückschlag von 350 Fr. vorsieht. Zugestimmt wird

auch dem Antrag des Ausschusses, den Jahresbeitrag der G. E. P. an die Herausgabe der Werke Leonhard Euler durch die S. N. G. einstweilen für die Dauer von fünf Jahren auf 500 Fr. zu erhöhen, angesichts der bedrängten Finanzlage dieser Unternehmung, deren Fortsetzung sich als eine nationale Ehrenpflicht gegenüber dem grossen Schweizer Euler darstellt.

5. Wahlen. Da der Präsident Dir. F. Mousson seinen Rücktritt erklärt, schlägt der Ausschuss als neuen Präsidenten vor: Arch. Otto Pfleghard in Zürich, der als langjähriges Mitglied des Ausschusses gerade in der jüngsten Zeit an den Arbeiten des engen Ausschusses sehr intensiv teilgenommen hat. Die Versammlung erklärt ihre Zustimmung durch lauten Beifall. Auf Antrag aus der Mitte der Versammlung (Dir. Gauchat) wird hierauf, ebenfalls unter andauerndem Beifall, der abtretende Präsident, in Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste, die er während 10 Jahren als Generalsekretär und während 9 Jahren als Präsident der G. E. P. geleistet hat, zum Ehrenmitglied ernannt. Der Ausschuss wird auf Antrag von Stadtging. W. Dick (St. Gallen) in globo bestätigt und ergänzt durch Zuwahl zweier Maschineningenieure: Dir. E. Thomann (Baden), Mitglied des Schweiz. Schulrates, und, auf Vorschlag der rührigen Zürcher Maschineningenieur-Gruppe der G. E. P., Max v. Muralt (Zürich). Endlich wird als Rechnungsrevisor H. E. Gruner (Basel) bestätigt und der ausscheidende Dir. Bener ersetzt durch Arch. F. Fulpius (Genf). Zum Ehrenmitglied der G. E. P. wird hierauf unter langandauerndem Beifall ernannt der als Nestor der E. T. H.-Dozentenschaft in den Ruhestand tretende Prof. Dr. G. Lasius, in Anerkennung seiner als Lehrer der Baukunst während 60 Jahren der Schule geleisteten treuen Dienste. Der Geehrte dankt in herzlichen Worten für diese Ehrung.

6. Verschiedenes. Als Ort der nächsten Generalversammlung käme eine Stadt der Westschweiz in Frage, doch ist zur Stunde noch nicht sicher, ob dies Lausanne sein kann oder eine andere. Die Entscheidung wird dem Ausschuss überlassen.

Da niemand mehr zu den geschäftlichen Verhandlungen etwas beizutragen hat, erklärt der Präsident diese für geschlossen und erteilt das Wort an Arch. O. Pfleghard zu seiner Rede über „Techniker und Politik“ (im Wortlaut veröffentlicht in „S. B. Z.“ vom 15. September 1923). Lauter und andauernder Beifall bekundet dem Redner, dass er mit seinen Ausführungen das Interesse und Verständnis der Zuhörer gefunden; mögen seine Worte da und dort auch bleibende Wirkung haben!

Schluss der Sitzung 12 $\frac{1}{2}$  Uhr.

Der Generalsekretär: Carl Jegher.



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

Es sind noch offen die in den letzten Nummern aufgeführten Stellen: 295, 296, 297 a, 298, 300, 301, 302, 303, 305, 306, 307, 308.

Theoretisch und praktisch gebildeter *Ingénieur*, Spezialist im Motor- und Lastwagenbau, befähigt, den technischen Direktor zu vertreten, für Nordwestschweiz gesucht. Bewerber muss schon ähnliche Stellen bekleidet haben. (304)

Jüngerer, gewandter *Konstrukteur* für Papiermaschinen-Bau nach Norditalien gesucht. Sprachkenntnisse nicht absolut notwendig. Einreisebewilligung erhältlich. (309)

Jüngerer *Bautechniker* oder *Architect*, tüchtig in Entwurf und Konstruktion, in Architekturbureau der deutschen Schweiz. (310)

*Maschinen-Ingenieur* oder *Techniker* zur Neueinrichtung und Leitung einer Natrium-Sulfat-Fabrik in Spanien gesucht. Langjährige Erfahrung in ähnlichen Betrieben, besonders in Bau und Montage der Fabrikations-Maschinen und -Apparate. (311)

Etablissements de l'Est de la France cherchent *Ingénieur*, ayant plusieurs années pratique dans fabrication matériel de mines, susceptible de devenir directeur général des usines. Homme d'initiative et énergique. Connaissance approfondie du français. (313)

Bon chef d'atelier capable diriger avec autorité 250 ouvriers, expérimenté dans partie matériel de mines, pour usine en France. Connaissant complète du français. (314)

Maison (très bien introduite en Suisse) de produits naturels et synthétiques pour l'alimentation (extraits, essences, arômes et colorants inoffensifs) cherche agent-dépositaire connaissant déjà, si possible, la partie, habitant ville Suisse allemande et ayant bonnes relations dans commerce et industrie. (315)

*Eichtechniker* mit längerer Praxis im Eichen elektrischer Messinstrumente, nach Zürich gesucht. (316)

Gesucht *Ingenieur* oder *Techniker* als technischer und kommerzieller Korrespondent in Fabrik der Zentralschweiz. Eintritt sofort. (317)