

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 83/84 (1924)  
**Heft:** 24

## 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:** 09.02.2026

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

wöhnlich so, dass beim Oeffnen der Schachttüre durch einen Kontakt im Türschloss das Licht in der Kabine eingeschaltet wird; durch das Betreten und Belasten des beweglichen Kabinenbodens wird dann diese Schlossschaltung überbrückt, sodass nach Schliessen der Schachttüre das Kabinenlicht weiter eingeschaltet bleibt.

b. *Der Kabinen-Rücksende-Automat* ist ein automatischer Schalter, der die leere Kabine wieder in die Haupthaltestelle (meistens Parterre) zurückbefördert. Diese Einrichtung übernimmt also ganz selbsttätig die Funktion des früher verwendeten Rücksende-Druckknopfes; sie ist von grossem praktischem Wert in Miethäusern mit einer grossen Stockwerkzahl und intensivem Verkehr und bei Hotelaufzügen ohne Bedienung.

c. *Betätigung des Rücksende-Automates durch den beweglichen Fussboden.* Dies stellt eine unglückliche Verbindung der beiden oben beschriebenen sehr wertvollen Einrichtungen dar. Da durch das Oeffnen der Kabinetture der ganze Steuer-Stromkreis abgeschaltet wird, so wird der Rücksende-Automat nicht in Funktion treten können, wenn die den Fahrstuhl verlassende Person es unterlässt, die Kabinetture hinter sich zu schliessen. Weil nun das Schliessen der Kabinetture ganz besonders vernachlässigt wurde und im Bestreben, der Bequemlichkeit des Publikums immer weiter zu entsprechen, kamen die Aufzugskonstrukteure auf den verwerflichen Gedanken, mittels des beweglichen Fussboden den Kabinen-Türkontakt zu überbrücken, bzw. kurz zu schliessen. Während bei belastetem Fussboden ein Fahren mit offener Kabinetture infolge Ausschaltens des Steuerstromkreises durch den Türkontakt unmöglich bleibt, ist ein Fahren mit offener Tür möglich, sobald die Kabine leer ist, indem der entlastete Kabinenboden einen speziellen Kontakt schliesst, der den Kabinen-Türkontakt überbrückt und den Steuer-Stromkreis wieder herstellt.

Der grobe Fehler in diesem Gedankengang war der, dass dabei der Begriff des „entlasteten Kabinenboden“ verwechselt wurde mit dem der „leeren“ Kabine. Diese Begriffe sind aber entschieden nicht gleichbedeutend. Bei nicht bündig angeschlagenen Schachttüren ist es möglich, beim Austreten aus der Kabine auf dem Stockwerkpodest Fuss zu fassen und den Kabinenboden zu entlasten, ohne dass man deshalb ganz aus der Kabine sei und die Schachttüre geöffnet habe, wodurch der Steuerstromkreis unterbrochen wird. (Die Hand ist an der Türklink, der erste Fuss auf dem Podest, der Körper und der gehobene zweite Fuss sind noch im Kabinenraum). In diesem Augenblick würde die Kabine die automatische Rückfahrt antreten und nur ein sofortiges festes Absetzen des hintern Fusses auf dem Kabinenboden könnte dieser Bewegung des Fahrstuhles Einhalt tun, weil dadurch die Ueberbrückung des Kabinen-Türkontakte wieder gelöst würde. Dieses gewollte Zurücktreten in die Kabine bedingt entschieden eine genaue Kenntnis der oben beschriebenen Schaltung und zudem noch Geistesgegenwart. Uneingeweihte werden mit Schrecken das Senken der Kabine wahrnehmen, der Selbsterhaltungstrieb wird ausgelöst und durch ihn just die verkehrte Bewegung eingeleitet, nämlich das Festklammern und Anhängen an einen „festen“ Gegenstand, also an die Schachttumwehrung, sei es durch Festhalten des Türgriffes (der u. a. auch aus diesem Grunde gemäss § 5, Ziffer 4 nicht umfassbar sein soll) oder, besonders bei Kindern, durch Eingreifen in die Maschen des allfälligen Türgeflechtes oder Erfassen des Podestrandes.

Der allgemeine Hergang dieser meist tödlichen Unfälle ist unveränderlich der beschriebene; psychologische Ursachen, die den Vorgang einleiten, gibt es jedoch sehr verschiedene: Spielereien besonders bei Kindern, die auf engen Schachtvorsprüngen Fuss zu fassen suchen, „um in den Schacht zu sehen“, oder die sich zu „turnerischen Zwecken“ unvorsichtig an dem Türgeflecht oder anderen greifbaren Umweltgegenständen anhängen und aufziehen, oder schliesslich Spielereien von solchen Kindern, die das eigenartige Funktionieren des Rücksende-Automates bemerkt haben und den Kabinenboden absichtlich entlasten, um den Vorgang „näher zu studieren“. Bei Kindern und bei Erwachsenen können ganz ähnliche Unfälle ohne mutwilliges Selbstverschulden eingeleitet werden. Es kann z. B. bei durchgängiger Kabine an der Aussteigstelle die falsche Kabinetture geöffnet werden; findet die betreffende Person dort keine Tür, so wird sie möglicherweise von Angst ergriffen, fasst an einem zufällig dort vorhandenen Schachtvorsprung Fuss, um die Schachttüre zu suchen, entlastet dadurch den Kabinenboden, wodurch noch das Licht ausgelöscht wird, und das Unglück ist da. Es kommt auch vor, dass besonders Frauen den inneren

Türgriff der Schachttüre nicht finden oder nicht zu betätigen wissen; um besser zu suchen oder „mehr Kraft anwenden zu können“, fassen sie dann auf dem Podest innerhalb der Schachttüren Fuss, entlasten den Kabinenboden und leiten den Unfall ein.

Die oben beschriebene Technik dieser typischen Unfälle zeigt, dass zu deren Möglichkeit stets ein *unrichtig gebauter Schacht* notwendig ist. In einem ganz glatten Schacht ohne irgendwelche Vorsprünge und Absätze, mit ganz glatten und bündig angeschlagenen Türen sind diese Unfälle ausgeschlossen und damit ist die Wichtigkeit von § 4, Ziff. 3 und § 5, Ziff. 4 erneut bewiesen.

Nachtrag 1 zu § 20, Ziff. 4 verbietet die betr. Einrichtung in ausdrücklicher Weise, falls die Umwehrung und die Schachttüren den Bedingungen der § 4, bzw. 5, Ziffer 3, bzw. 4 nicht entsprechen.

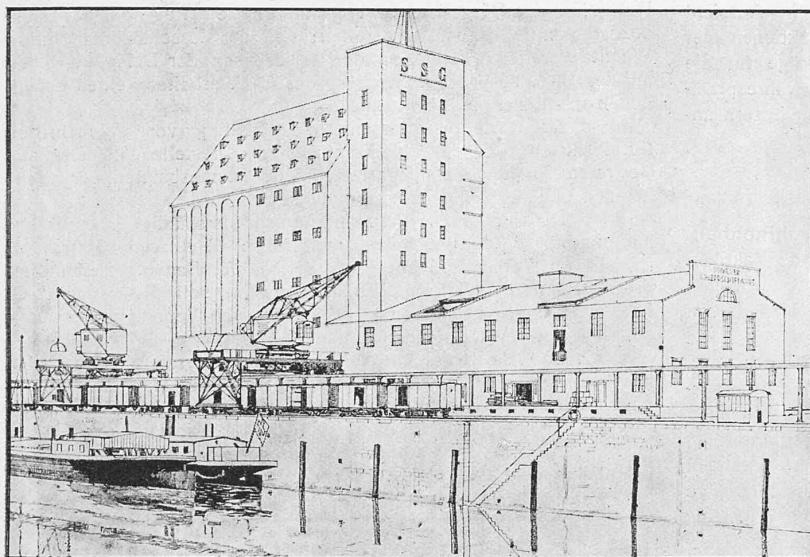
Da in § 4, Ziff. 3 eine Drahtgeflecht-Umwehrung von 20 mm Maschenweite als „glatt“ und zulässig bezeichnet wird, möchte der Verfasser inbezug auf die Türkontakt-Ueberbrückung eine strengere Auffassung empfehlen. Nach seiner Ansicht sollte in einem Schacht aus Drahtgeflecht die Kabine bei entlastetem Boden unter keinen Umständen bei offener Tür fahren können, sei es durch die Schaltung des Rücksende-Automaten oder durch die Aussensteuerung. Bei Drahtgeflecht Füllungen sind Unfälle nach Abbildung 4 auch dann nicht ausgeschlossen, wenn die Schachttüre ganz bündig mit der Schachtkante angeschlagen ist. Allerdings ist ein Einklemmen des Kopfes zwischen Podestkante und Kabinen-Tursturz nicht mehr möglich, aber immerhin sind KörpERVERLETZUNGEN nicht ausgeschlossen, falls sich ein Kind in spielerischer oder anderer Absicht an das Türgeflecht hängt und den Kabinenboden entlastet. Die Praxis beweist, dass solche Fälle vorkommen.

### Miscellanea.

**Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft.** Dem Geschäftsbericht für 1923 der S. S. G. entnehmen wir über die Schiffahrts-Verhältnisse im Berichtsjahr<sup>1)</sup> das Folgende: Die Wasserstandsverhältnisse des Rheins waren vom Meer bis Strassburg gut. Das Hauptkennzeichen des Jahres war die Störung der Rheinschiffahrt durch die Ruhrbesetzung und ihre Folgen. Am 27. Januar 1923 trat die ganze deutsche Rheinschiffahrt in die „passive Resistenz“ ein. Dadurch, dass zu Beginn des Berichtsjahres die S. S. G. nur über zwei eigene Schleppdampfer verfügte und für das Schleppen von etwa 90% seiner Güter auf fremde Schleppkraft angewiesen war, wurde ihr Betrieb durch deren plötzlichen Ausfall schwer getroffen; die holländischen Boote zogen sich nämlich zurück, während die mit deutschem Personal bemannten französischen Dampfer anfänglich stillgelegt waren und erst nach und nach wieder in Betrieb genommen werden konnten. Anfang April, bzw. Anfang Juni brachten dann die neuen Schleppdampfer „Bern“ und „Luzern“ der S. S. G. die Möglichkeit, den Betrieb zu verbessern, und gegen Mitte des Jahres war es wieder möglich, kleine holländische Boote zum Schleppen zu benutzen. So gelang es, allerdings unter ganz gewaltiger Steigerung der Unkosten, alle übertragenen Transporte mit verhältnismässig geringen Verzögerungen durchzuführen. Der einzige für die Versorgung der Schweiz in jener Zeit in Frage kommende Oberrheinhafen war Strassburg. Ernste Schwierigkeiten in der Aufrechterhaltung des Betriebes brachte die Beschaffung der nötigen Kohlen, da deutsche Kohle nicht abgegeben werden durfte und Saarkohle wegen des Streikes im ersten Halbjahr nicht zu haben war. So musste man sich mit englischer Kohle zu sehr hohen Preisen behelfen. — Die Menge der durch die S. S. G. im Jahre 1923 beförderten Güter belief sich auf 400000 t (1922: 550000 t)

Die *Schiffahrt nach Basel* konnte trotz der unterhalb Strassburg oft fast unüberwindbaren Betriebschwierigkeiten in beschränktem Masse durchgeführt werden. Es wurden von und nach Basel insgesamt 40000 t Güter (1913: 170000 t) befördert. Zum erstenmal wurde versucht, zur Zeit, da die Schiffahrt auf dem Rhein infolge des niedrigen Wasserstandes noch unmöglich war, über den Hüninger-Kanal mit Hilfe von 300 t-Kanalschiffen eine Verbindung zwischen Basel und Strassburg aufzunehmen. Das Ergebnis der Versuche befriedigte, sodass diese weiter verfolgt werden. Der Umschlagverkehr in Basel erlitt eine empfindliche Störung durch den Sturm, der am 15. August 1923 das im Rohbau beinahe fertige, infolge des

<sup>1)</sup> Bezüglich der bisherigen Entwicklung der S. S. G. verweisen wir auf die Ausführungen von Direktor L. Groschupf in Bd. 82, S. 243 ff. (November 1923).



Gesamtansicht der Anlagen der Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft im Rheinhafen Kleinhüningen nach Fertigstellung des im Bau begriffenen Getreidesilos. Entwurf von Arch. Prof. H. Bernoulli, Basel.

Streiks der Zimmerleute in einem ungünstigen Baustadium stehen gebliebene Lagerhaus der S. S. G. zum Einsturz brachte. Der Aufbau des Lagerhauses ist inzwischen wieder durchgeführt worden; daran anschliessend wird zur Zeit ein Getreidesilo für die Aufnahme von rund 10000 t losem Getreide gebaut (vergl. die beigegebene Abbildung). — Der Reingewinn der S. S. G. belief sich 1923 auf 29403 Fr. gegenüber 88598 Fr. im Vorjahr und 110443 Fr. im Jahre 1921.

**Eisenbahnbrücke bei Mallow (Irland).** Die Brücke über den Blackwater-Fluss bei Mallow in Irland, die während der letzten jährigen politischen Unruhen gesprengt worden war, musste ersetzt werden, um Cork wieder in durchgehende Eisenbahnverbindung mit dem übrigen Irland zu bringen. Die neue Ersatzbrücke, die im Oktober nach 14-monatlicher Betriebsunterbrechung dem Verkehr übergeben wurde, ist nach der „Bautechnik“ 157 m lang und besteht aus neun Öffnungen, die durch 15,7 m lange, auf eiserne Pfeiler abgestützte Träger überbrückt sind. Es soll vorgesehen sein, diese Pfeiler später mit Stein zu verkleiden, um dem Bauwerke eine bessere ästhetische Wirkung zu verleihen. Die beiden Geleise der obenliegenden Fahrbahn weisen einen Abstand von 3,57 m auf, was mit Rücksicht auf die breite Spur (1,60 m) der irischen Bahnen eng erscheint. Der Oberbau besteht aus Langschwellen, die direkt auf den Längsträgern liegen. Ein 4 cm dicker Holzbelag deckt die Brücke ab. Ausserhalb der beiden äusseren Hauptträger kragen Gehwege aus.

**Kraftwerk Eglisau.** Unter den Abbildungsproben aus dem Buche „Die Schweiz aus der Vogelschau“, die wir in letzter Nummer unsern Lesern vorgeführt haben, ist auf Tafel 25 auch ein Bild des Kraftwerks Eglisau. Die zur Zeit der Aufnahme (vor vier Jahren) noch nicht vollendeten Umgebungsarbeiten lassen eindrucksvoll erkennen, welchen Eingriff in das Landschaftsbild ein solcher Bau bedeutet, und das Bild zeigt darum, wie notwendig es ist, auch den Aufräumungsarbeiten eine angemessene Aufmerksamkeit zu schenken, die Vernarbung der unvermeidlichen Wunden zu beschleunigen. Wie uns mit Bezug hierauf die N. O. K. mitteilen, haben sie keine Kosten gescheut, die ganze Umgebung der Neubauten zu humusieren und zu begrünen; gerade in diesen Tagen werde auf der grossen Depo nie im Glattal und an den Dämmen der Kantonstrasse bereits Heu in bester Qualität gewonnen. Wir geben gerne hiervon unsern Lesern Kenntnis und werden uns freuen, gelegentlich in Bildern vom eingewachsenen Zustand des Baues dessen endgültige Wirkung im Landschaftsbild zeigen zu können.

**Die Bau-Ausstellung Stuttgart 1924** ist am 7. Juni eröffnet worden und soll bis zum September d. J. dauern. Als Ausstellungs-Gelände dienen rund 20 ha des alten Bahnhofareals zwischen Königstrasse und Neuer Strasse einerseits, Schlosstrasse und Neuem Bahnhof anderseits, unter teilweiser Mitbenützung alter Hallen und Gebäudeteile. Die Ausstellung umfasst Baukunst und Baugewerbe;

Baumaschinen, Geräte, technische Instrumente u. dergl.; Bauhygiene, Arbeiter- und Feuerschutz; Raumkunst, Bureau-Einrichtung, Beleuchtungskörper, Stoffe u. dergl.; Siedlungswesen, Garten-, Friedhof- und Denkmalkunst; Sportwesen; Baustoffprüfung u. a. m. Die Beteiligung ist auf deutsche Aussteller beschränkt. Eine besondere Gruppe bildet die Sonderausstellung „Schwäbisches Handwerk“, wobei die Beziehungen von Industrie und Handwerk, die Bestrebungen, das Handwerk zu industrialisieren, besonderes Interesse erwecken. Ein Besuch dieser reichhaltigen Ausstellung Stuttgarts (mit seinem neuen Bahnhof) dürfte sich auch für die schweizerischen Fachkreise lohnen.

**Beschäftigung von Ingenieuren im Strassenbau in Nordamerika.** Nach einer Aufstellung der „American Association of Engineers“ ergibt sich, dass zurzeit in den verschiedenen Staaten der Union (mit Ausnahme von Pennsylvania) 7046 Ingenieure auf dem Gebiete des Strassenbaues tätig sind, wovon beispielsweise allein 800 im Staate Nord-Carolina, 700 in New York, 500 in Missouri und 424 in Kalifornien. Mehr als 2000 Ingenieure werden ausserdem zur Durchführung der diesjährigen Strassenbauten benötigt, deren Kostenbetrag die ansehnliche Summe von

352 Millionen Dollars erreicht. Interessieren mag, dass für diese Ingenieurstellen in fünf Staaten nur Ortsansässige, in zehn Staaten nur Bürger der betreffenden Staaten in Frage kommen, sowie der starke politische Einschlag, der in verschiedenen Staaten bei Aenderung der Administration auch einen Wechsel des technischen Stabes bedingt.

y. **Verbesserung der Telegraphen-Verbindung Bern-Zürich.**

Infolge der starken Zunahme des Telegraphenverkehrs zwischen der Bundesstadt und dem grössten der schweizerischen Telegraphenämter, sowie weil der elektrische Bahnbetrieb die Bereitstellung einer beliebigen Anzahl von Reserveverbindungen mittels Simultan-Schaltungen nicht mehr gestattet, war eine Verbesserung der Verbindung Bern-Zürich angezeigt. Wie wir den „Technischen Mitteilungen der schweizer. Telegraphen- und Telephon-Verwaltung“ entnehmen, ist aus diesem Grunde mit 1. April dieses Jahres auf dieser Leitung der Betrieb mit Siemens-Schnelltelegraphen in Duplex-Schaltung eingeführt worden. Durch die Wahl des Siemens-Systems, das sich auf andern stark belasteten Verbindungen vollauf bewährt hat, wird es möglich sein, zukünftig auch bei Verkehrsandrang während der Tagungen der eidgenössischen Räte mit einer Leitung zwischen Bern und Zürich auszukommen. Nach der Inbetriebsetzung des Fernkabels Bern-Zürich, die innert Jahresfrist stattfinden soll, werden diese beiden Städte zur Abwicklung des bedeutenden Telegrämmverkehrs jederzeit eine betriebsichere, sozusagen störungsfreie Kabelschleife zur Verfügung haben.

**Die Deutsche Gesellschaft für Metallkunde** im Verein deutscher Ingenieure hält ihre 5. Hauptversammlung vom 21. bis 24. Juni in Frankfurt a. M. ab. An Vorträgen sind angemeldet: „Klangfiguren an Walzblechen und ihre Veränderung bei der Rekristallisation“, von Prof. Dr. Tammann (Göttingen); „Dislozierte Reflexion als neues Hilfsmittel im Dienste der Metallkunde“, von Oberingenieur J. Czochralski (Frankfurt a. M.); „Ueber Verfestigung und Rekristallisation“, von Prof. Dr. P. Gross (Greifswald); „Die Verfestigungsfragen vom Standpunkt der Röntgenforschung“, von Dr. E. Schiebold (Berlin); „Ueber die Bedeutung der Elastizitätsgrenze, Bruchdehnung und Keilzähigkeit für den Konstrukteur“, von Dr. P. Ludwik (Wien); „Beitrag zur dynamischen Elastizitätsmessung an Metallen und Legierungen“, von Dr. G. Welter (Frankfurt a. M.) und „Neue Ergebnisse der experimentellen Atomforschung“ von Prof. Dr. Gerlach (Frankfurt a. M.). Ausserdem ist eine Reihe kleinerer Vorträge in Aussicht genommen.

**Schweizerische Naturforschende Gesellschaft.** Die diesjährige Jahresversammlung der Schweizer. Naturforschenden Gesellschaft ist auf die Tage vom 1. bis 4. Oktober in Luzern festgesetzt. Für die Hauptversammlungen, die am 1. und 4. Oktober im Kursaal stattfinden, sind Vorträge von Prof. Dr. Buxtorf (Basel) über die „Geologie des Pilatus“, von Prof. Michaud (Lausanne) über „Les rôles des colloïdes en médecine“, von Prof. F. W. Aston (Cambridge)

über „Atome und Isotope“ und von Prof. Dr. *Einstein* (Berlin) über „Neuere Wandlungen der Grundlage der Mechanik“ in Aussicht genommen. Die Sitzungen der 17 verschiedenen Sektionen der Gesellschaft finden am 2. und 3. Oktober statt. Vorträge für die Sektion „Ingenieurwissenschaft“ sind bis 1. Juli an den Jahrespräsidenten, Prof. Dr. *H. Bachmann*, Brambergstrasse 5a, in Luzern anzumelden.

### Literatur.

#### Materialprüfung und Baustoffkunde für den Maschinenbau.

Ein Lehrbuch und Leitfaden für Studierende und Praktiker. Von Professor Dr.-Ing. *Willy Müller*, Regierungsbaurat a. D. Mit 315 Abbildungen. München und Berlin 1924. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 11 M., geb. M. 12.50.

Im Umfang von 370 Seiten grossen Oktavformats legt der, den Spezialisten durch zwei vom Verein deutscher Ingenieure herausgegebene Forschungsarbeiten bekannte Verfasser der Öffentlichkeit ein Werk vor, das aus seinen Vorlesungen über Materialprüfung, Metallographie und Metallkunde in Darmstadt und Berlin entstanden ist. Nach einer allgemein gehaltenen kürzeren Einleitung folgt eine eingehendere Darstellung der Technik der Untersuchung, die, ohne sich zu sehr mit Einzelheiten zu befassen, einen vorzüglichen Überblick über die schon sehr zahlreich gewordenen Untersuchungs-Methoden und die dabei entwickelte Technik gewähren. Ein weiterer, besonders umfangreich ausgewählter Hauptabschnitt behandelt die Eigenschaften der Metalle, wie sie auf Grund der im vorhergehenden Abschnitt dargestellten Untersuchungsmethoden feststellbar sind. Dieser innige Zusammenhang zwischen der Untersuchung selbst und der daraus hervorgehenden Metallographie macht die schätzenswerte Eigenart des vorliegenden, warm zu empfehlenden Werkes aus.

W. K.

Eingangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

**Die Bohrungen von Buix bei Pruntrut und Allschwil bei Basel.** Von C. Schmidt †, L. Braun, G. Paltzer, M. Mühlberg, P. Christ und F. Jacob. Mit drei Tafeln und 12 Textfiguren. Beiträge zur Geologie der Schweiz. Geotechnische Serie, X. Lieferung. Herausgegeben von der Geotechnischen Kommission der Schweizer Naturforschenden Gesellschaft. Zürich 1924. Zu beziehen beim Geograph. Kartenverlag Kümmerly & Frey, Bern. Preis geh. 10 Fr.

**Arbeitsvorbereitung.** Als Mittel zur Verbilligung der Produktion. Von Eduard Michel, Beratender Ingenieur, Berlin. Ueber das Beschleunigen der Materialbewegung durch flusslaufähnliche Uebersichten und Erhöhen der Arbeitsleistung mit Hilfe des „Freien Zeitauftrages“. Mit 122 Abbildungen, Tafeln und Vordrucken. Berlin 1924. Verlag des Vereins Deutscher Ingenieure. Preis geb. 12 Goldmark.

**Versuche über die Druckelastizität und Druckfestigkeit von Mauerwerk**, namentlich zur Ermittlung des Einflusses verschiedener Mörtel auf die Druckelastizität von Beton- und Backsteinmauerwerk. Von Otto Graf. Mitteilung aus der Materialprüfungsanstalt der Technischen Hochschule Stuttgart. Mit 24 Textabbildungen. Berlin 1924. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. Fr. 2.10.

**Zeitschriftenschau für das gesamte Bauingenieurwesen.** Herausgegeben vom Verlag der Zeitschrift „Die Bautechnik“. 1. Jahrgang. Berlin 1924. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis vierteljährlich Fr. 1.50.

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

### Vereinsnachrichten.

#### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Central-Comité vom 23. Mai 1924.

1. Das Central-Comité nahm einen Bericht der Kurskommission betreffend Antworten der Sektionen über die Frage des Energie-Exports entgegen. Es wurde beschlossen, diesen Bericht in erster Form an den Bundesrat weiterzuleiten.

2. Die Wassermessnormen, die nunmehr druckfertig vorliegen, sollen der D.V. zur Genehmigung empfohlen werden.

3. Ein Antrag der Sektion Bern, Vorschläge für Neuwahlen ins C.C. in Zukunft zwei Monate vor den Wahlen den Sektionen bekanntzugeben, wurde abgelehnt in der Meinung, dass die statutarischen Bestimmungen in ihrer jetzigen Form genügen.

4. Das C.C. behandelte ferner verschiedene Vorlagen der nächsten D.V., u. a. sollen die Beziehungen zur Fachgruppe für

Beton- und Eisenbeton-Ingenieure geregelt werden; ferner ist eine Reduktion der Bürgerhauskommission und die Revision des diesbezüglichen Reglements vorgesehen; auch der Vorschlag der Sektion Waadt betreffend Vergütung der Reisespesen der Delegierten soll an der D.V. besprochen werden, das C.C. arbeitete einen bezüglichen modifizierten Antrag aus.

5. Es wurde beschlossen, zur Aufstellung von „Vorschriften für Holzkonstruktionen“ eine Kommission zu bestellen, die sich aus Vertretern des Eisenbahndepartements, der Bundesbahnen, der Hochschulen und der Industrie zusammensetzen wird.

6. Die Kurskommission, die nunmehr als ständige Kommission amten soll, wurde neu bestellt wie folgt: C. Andreae, Präsident, Zürich, E. Elskes, Neuenburg, G. L. Naville, Baden. Neben den ordentlichen Aufgaben als Kurskommission soll diese das C.C. über wichtige wirtschaftliche Fragen, die den Verein interessieren könnten, auf dem Laufenden halten.

7. Das C.C. beschliesst Zustimmung zu dem Antrag der Kurskommission, wonach zurzeit von der Abhaltung einer Ausstellung über moderne Betriebsorganisation abzusehen ist.

8. An die Hauptversammlung des V. D. I. in Hannover wurde Oberingenieur R. Dubs delegiert, während einer Einladung an die Eisenbahntechnische Tagung in Berlin keine Folge gegeben werden soll.

Zürich, den 10. Juni 1924.

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: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibebühr 5 Fr.  
Auskunfts über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

**Auswanderung nach Nordamerika.** Wie uns mitgeteilt wird, soll die Vergünstigung der freien Einreise für Akademiker in Zukunft aufgehoben werden. Die amerikanischen Konsulate sind angewiesen worden, bezügliche Bewilligungen nur noch für diesen Monat zu erteilen. Später unterliegen Gesuche von Akademikern dem neuen amerikanischen Einwanderungsgesetz, das bekanntlich auch für die Schweiz ein erheblich reduziertes Kontingent vorsieht.

Die letzte Fahrgelegenheit für Ueberfahrten ausser Kontingent bietet am 24. Juni nächstthin der Dampfer „Leviathan“.

Es sind noch offen die Stellen: 684a, 685a, 686a, 716, 721, 723, 724, 725, 726, 727, 729, 730, 732, 733, 736.

Tüchtiger Bautechniker auf Architektur-Bureau im Kanton Solothurn, nur guter Zeichner, für Projekt- und Ausführungspläne. (620a)

Maschinentechniker mit Kenntnissen im Bau von Transmissionen, guter Zeichner (Elsass). (708 a)

Tüchtiger Maschinentechniker für allgemeinen Maschinenbau mit Erfahrungen in Holzbearbeitungsmaschinen. 30 bis 37 Jahre, Eintritt sofort (Bern). (735 a)

Chemiker, tüchtig in keramisch-chemischen Untersuchungen (Neuzusammenstellen von keramischen Massenfarben und Glasuren), für Keramik-Kunstöpferei im Kanton Bern. Dauerstelle. (739)

Elektro-Ingenieur, 30 bis 35 Jahre, für süddeutsches Zweigbüro einer Schweizerfirma. Zuverlässiger, repräsentierender Bewerber mit längerer Erfahrung in Acquisition, Projektierung und Bau elektrischer Anlagen. (741)

Junger Bautechniker, Absolvent eines Technikums, nach St. Gallen für Architektur-Bureau. Erforderlich: Längere Bauführerpraxis im Eisenbetonbau und Uebung in Voranschlag, Vertragsanfertigung und Abrechnung. (745)

Tüchtiger Chemiker, speziell Kolloid-Chemiker, mit gründlichen physikalischen Kenntnissen, nach Lausanne. Bewerber hätten sich u. a. mit der Ausbildung von chemischen Laboranten, sowie Inbetriebsetzung von Anlagen auch in tropischen Ländern zu befassen. (746)

Jüngerer Architekt, Bautechniker oder Zeichner für sofort, spez. für Bureauätigkeit (Architekturbüro im Kanton St. Gallen). (747)

Tüchtiger Tiefbau-Techniker mit Praxis auf Bureau und Bauplatz, selbständig in Absteckungsarbeiten, nach Zürich. (748)

Tüchtiger, erfahrener Bauführer für sofort (Zürich). (750)

Maschinen-Techniker, tüchtig, energisch, mit längerer Praxis (Reparaturwerkstätte und Bauinstallations), für Maschinenmeisterei im Kanton Zürich. Kenntnisse aller Baumaschinen und vollständige Selbständigkeit in der Berechnung und Ausführung elektr. Bauinstallations erforderlich. Sprachkenntnisse erwünscht. (751)

Ingénieur ou technicien, capable, sérieux, au courant de la partie automobile, principalement de la vente, pour diriger bureau de vente, éventuellement avec atelier de réparations, à Londres. Français et anglais indispensables. (752)

Elektro-Ingenieur, wenn möglich mit Praxis, zur Prüfung elektrischer Anlagen und Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen (Dauer der Anstellung zirka vier Wochen). (753)