

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 25

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: 08.01.2026

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

Einen Vergleich der Kosten des elektrischen Betriebs mit denen des Dampftriebs gestatten die nachstehenden Zahlen:

Jahr	Kohlenverbrauch der Dampflokomotiven pro Bruttotonnen-Kilometer		Energiekosten der elektr. Lok. pro br.-tkm Rp.	Schmiermaterial-Verbrauch pro Bruttotonnen-Kilometer	
	g	Rp.		Dampflokom. g	elektr. Lok. g
1920	111,61	2,012	0,516	0,196	0,139
1921	101,15	1,39	0,49	0,240	0,168
1922	110,61	0,72	0,55	0,257	0,168
1923	—	0,864	0,535	0,328	0,173

Die Reorganisations- und Sparmassnahmen konnten, wie der Bericht bemerkt, dank des verständnisvollen Entgegenkommens des Personals, auf Ende des Berichtjahres in der Hauptsache abgeschlossen werden. Wesentlich erleichtert wurde das Reorganisationswerk durch die Unterstellung des Fahr- und Werkstädtendienstes und des Betriebsdienstes unter den Oberingenieur, wonach sämtliche Betriebsabteilungen in einer Hand vereinigt sind. Der Personalbestand reduzierte sich von 994 Mann im Vorjahr auf 780 Mann. Gegenüber dem bisherigen Höchstbestand von 1913 bedeutet dies eine Totalverminderung um 876 Mann oder rund 53%.

Der Einfluss der Sparmassnahmen und der Elektrifizierung auf die Betriebsausgaben wird durch folgende Zahlen illustriert: Gegenüber dem bisher erreichten Höchststand der Ausgaben von 8,8 Mill. Fr. im Jahre 1919 betrugen die Gesamtausgaben für 1922 rund 7,4 Mill., die für 1923 nur noch 6,8 Mill. Im übrigen zeigt die nachstehende Tabelle eine Gegenüberstellung der *spezifischen Betriebsausgaben* vor, während und seit dem Kriege.

Jahr	Pro Bahn-km Fr.	% der Vorkriegs- Ausgaben	Pro Achs-km Rp.	% der Vorkriegs- Ausgaben
1913	21 718	100,0	20,7	100,0
1915	16 611	76,5	26,4	127,0
1918	25 351	116,7	45,7	220,6
1919	31 826	146,5	58,0	280,0
1922	26 749	123,2	39,7	191,8
1923	24 501	112,8	32,3	155,8

Der Betriebskoeffizient, der noch im Vorjahre 78,24% betrug, ist im Berichtsjahre auf 65,32% gesunken, ein erfreulicher Tiefstand, wie er seit 1914 nie mehr festzustellen war.

Viaduktes, das Werk unseres Kollegen Hans Studer, von dem speziell dafür zugeworbenen Känzeli aus, mit Musse zu geniessen.

Während in Filisur, wo nunmehr ein zweistündiger Halt stattfindet, die gewöhnlichen Sterblichen sich das malerische Dörfchen ansehen, tagen im Hotel Bahnhof die HH. hh. Delegierten. Ueber den Verlauf dieser Versammlung ist an anderer Stelle bereits berichtet worden. Auch hier ist die Zeit wieder knapp bemessen, und nach wiederholten, ungedulden Plaffen der C-C muss sich das C.-C., bzw. dessen Präsident, wohl oder übel entschliessen, die Sitzung vorzeitig abbrechen und deren Fortsetzung auf den folgenden Morgen zu verschieben. Und nun gehts wieder bergauf. Mühe-los und mit einer Eleganz, die seinen Dampfvorgängern nicht eigen war, zieht unser treues Kilowattross unsern Festzug durch Kehrtunnels und Doppelschleifen zum Albulatunnel empor und weiter, bei bereits einbrechender Dunkelheit, ins Engadin nach Bevers hinunter, wo ein kurzer Halt die Besichtigung der Umformerstation der Rh. B. gestattet. Schliesslich wird bald darauf Samaden erreicht, der Endpunkt der heutigen ersten Etappe.

Nach der hinter einem liegenden Fahrt (ab Zürich 282 km) ist Jeder froh, für einige Stunden wieder festen Boden unter seinen Füssen zu spüren. Nach und nach haben Alle, auch die im etwas entlegenen Sport-Hotel einquartierten, ihr Nachtlogis ausfindig ge-

Miscellanea.

Reform des Architektur-Studiums an der Technischen Hochschule Berlin. Die „D. B. Z.“ erfährt, dass im Kreise der an der Technischen Hochschule Berlin lehrenden Architektur-Professoren ein neuer Vorschlag für die Reform des Architektur-Studiums ausgearbeitet worden ist, der nach jahrelangen Vorarbeiten (die bis auf die bekannte Bamberger Tagung zurückgehen) nunmehr in endgültiger Form vorliegt und bereits auch mit den Herren Referenten im Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung besprochen worden ist. Der Plan sieht eine völlig neue Einstellung der Schule vor, insofern als er das produktive Arbeiten des Schülers in den Vordergrund stellt. An die Stelle der jetzigen grossen Zahl von Lehrfächern soll eine Zusammenfassung des Unterrichts in Meisterklassen (Seminaren) treten, in denen von Anfang an die künstlerischen und konstruktiven Ziele unter der Leitung einer Persönlichkeit gleichmässig verfolgt werden sollen. Neben diesem Hauptunterricht, der auf etwa drei bis vier Tage der Woche angesetzt ist und der durch alle acht Semester hindurch besucht wird, sollen an einem weiteren Tag besonders das Freihandzeichnen und das Ornament gepflegt werden, während die wissenschaftlichen Fächer, in zweckmässige Spezialvorlesungen zusammengefasst, den Rest der Woche auszufüllen hätten. Es wird also, was den innern Aufbau anlangt, etwa die alte Bau-Akademie in moderner Form wiedererstehen. Eine Anpassung der Doktorprüfung an die besonderen Verhältnisse des Architekturberufes bildet den Beschluss des Planes, der ausserdem noch bemerkenswerte Vorschläge über die Verbindung des Unterrichts mit dem praktischen Leben enthält.

Um aus den jetzigen viel und lang erörterten Schwierigkeiten herauszukommen, hat man nach eingehender Prüfung aller in Frage kommenden Möglichkeiten diesen radikalen Weg gewählt, der umso unbedenklicher erschien, als es gegebenenfalls möglich ist, zunächst nur einen Teil der Abteilung auf die neue Organisation umzustellen, daneben aber bis auf weiteres die alte Unterrichtsform noch bestehen zu lassen, sodass Erfahrungen bereits gesammelt sind, bevor die Gesamtumstellung endgültig vollzogen wird.

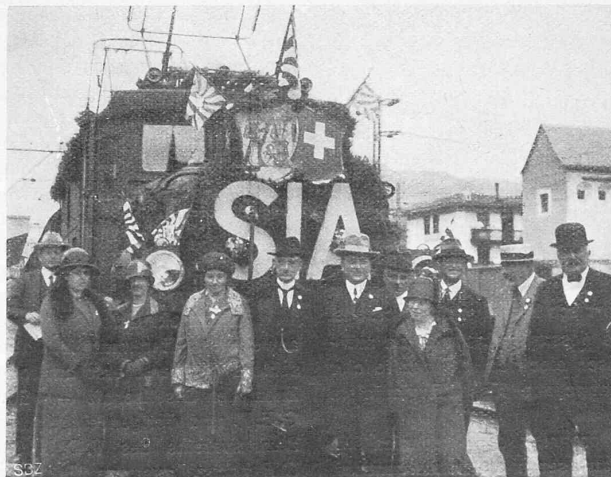
Zweigelenk-Zwickelbogenträger in Eisenbeton. Eine eigenartige Eisenbetonkonstruktion stellt die nachstehend abgebildete Bogenbrücke dar, die in der Umgebung von Portland, Oregon, erbaut worden ist. Die Spannweite der Bogen-Hauptträger beträgt

macht, und bald trifft alles im Hotel Bernina wieder zusammen zum gemeinschaftlichen Nachessen.

Um all die gehaltenen Reden ausführlich wiederzugeben — es waren deren nicht weniger als acht — fehlt uns hier der Raum. Die Begrüssung der Gäste absolvierte in seiner gewohnten eleganten

Weise der Vereinspräsident Professor A. Rohn, der in seiner Rede u. a. dem Bund den Dank des Vereins für die Subventionierung des „Bürgerhaus“-Unternehmens und der „Schweizerischen Technischen Stellenvermittlung“ ausdrückte. Sodann sprach Ingenieur Hans von Gugelberg, Präsident der Bündner. Sektion des S. I. A., einen interessanten Rückblick über die Tätigkeit des Ingenieurs in Graubünden vor 100 Jahren gebend. Er wies insbesondere auf das ausgedehnte Strassennetz des Bündnerlandes hin, das wohl schmale, dafür aber lange Strassen aufweise. Regierungs-Präsident Chr. Michel, der als Dritter das Wort ergriff, preist die Techniker wegen ihres engen Kontaktes mit der Natur als Sonnenkinder. Für ihre Bauten,

wie die Rh. B., die Berninabahn und Chur-Arosa-Bahn, dann für das Bürgerhauswerk des S. I. A. gebührt ihnen der Dank der Republik Rhaetien, die diesen Dank durch Förderung der ästhetischen Erziehung, der Bildung überhaupt zum Ausdruck bringen will. Seine Anerkennung unserer Bestrebungen im öffentlichen Interesse klingt aus in einem Hoch auf den S. I. A.



Die Spitzen des S. I. A. und seines Extrazuges.

nach „Eng. News-Record“, vom 28. August 45,7 m, die Pfeilerhöhe 10,7 m und die Feldweite 4,57 m. Der Bogenuntergurt liegt auf einer Parabel, während der Obergurt gerade ist. Dieser letzte nimmt in seinen Knotenpunkten sowie je in zwei Zwischenpunkten die in 1,525 m angeordneten Fahrbahnquerträger auf. Der Obergurt erleidet daher, ausser der Beanspruchung infolge der Axialkräfte aus dem Dreiecksnetzwerk, zusätzliche Bieguings- und Schubspannungen infolge dieser Fahrbahnlasten; aus diesem Grunde ist er als Längsrippe ausgebildet und doppelt so hoch wie der Untergurt. Die Haupttragwände sind geneigt; sie besitzen, am Obergurt gemessen, 3,8 m Abstand. Zu der Fahrbahnbreite von 4,9 m kommt noch ein einseitiger Gehweg von 1,2 m hinzu. Infolgedessen krägt die Brückenhauptbahn, die von einer in der Längsrichtung der Brücke von Querträger zu Querträger gespannten Eisenbetonplatte getragen wird, beidseitig um je 1,5 m über die Hauptträger aus. Der Bogenuntergurt besitzt quadratischen Querschnitt von 61×61 cm. Durch Anordnung eines provisorischen, eisernen Zapfengelenkes in seinem Scheitel wurde die ständige Last in statisch bestimmter Weise zur Einwirkung gebracht, wogegen die Verkehrslast nach Schliessung des Bogenobergurtes auf den Zweigelenkbogen wirkt. In der statischen Untersuchung wurde die ganze Eisenbeton-Fahrbahntafel als Teil des Obergurtes in die Rechnung einbezogen. Auf Grund von Versuchen an Probewürfeln wurde für den Beton eine Druckspannung von 63 kg/cm^2 zugelassen. Die Windlasten werden zum Teil durch die Eisenbetonplatte der Fahrbahn auf die Endquerkreuze über den Bogaufslagern, zum Teil direkt durch den, dem Bogenuntergurt folgenden Bogenwindverband auf die Widerlager übertragen. Die Gesamtkosten, einschliesslich der als Eisenbeton-Rahmenbrücken ausgebildeten Zufahrten, sowie der Widerlager, betragen für die rund 90 m lange Brücke 23265 Dollars.

Kraftübertragungsleitung über die Weichsel bei Thorn.

Vorgängig der Fertigstellung des Teilstücks der polnischen Reichssammelschiene, das vom Schwarzwasser-Kraftwerk bei Grodek, mit 60000 V Spannung, über Graudenz nach Thorn führen wird, musste, zum möglichst baldigen Anschluss der östlich der Weichsel gelegenen Kreise Culm und Thorn an das Kraftwerk, eine 15000 V Leitung Grodek-Culmsee-Thorn erstellt werden, die in der Nähe der Städte Schwetz und Culm, etwa 20 km südlich des Kraftwerks, die Weichsel überquert. Anlässlich der Inbetriebsetzung dieser ersten Weichselkreuzung in Polen hat der am Unternehmen beteiligte



Alexander Avenue Viadukt bei Portland, Oregon.

Zweckverband eine kleine Festschrift herausgegeben, der wir folgendes entnehmen: Die Ueberquerungsleitung hat eine Spannweite von 612 m und besteht aus drei Bronzeseilen von 70 mm^2 . Sie wird getragen von zwei Masten von 53 m Höhe und $6 \times 6 \text{ m}$ Grundfläche, von denen der eine etwa 60 m höher liegt, als der andere. Da der Fundamentblock des unteren Werkes bei Höchstwasser 2 m unterhalb des Wasserspiegels liegt und dem Eisandrang ausgesetzt

Ein reizendes Intermezzo brachte eine Gruppe anmutiger Engländerinnen in Volkstracht, die, mit Spinnrad, Hechel und Haspel ausgerüstet, alte romanische Spinnstuben-Lieder zum besten gaben. Welche Freude diese Darbietungen bereiteten, geht daraus hervor, dass einige der Lieder wiederholt werden mussten.

Als gegebener Anschluss an diese Produktion folgte eine in romanischer Sprache gehaltene Rede von Ingenieur *H. Alexis* in Samaden, die wir hier im Wortlaut festhalten:

Stimos signuors collegas!

Cun plaschair he accepto l'agreabla incombenza da puter ün salüd rumantsch alla Societad svizerra d'ingeniurs ed architects, chi vulet ans onorer da sia visita, in occasiun da sia 49-evla radunanza generela.

Scha l'Engiadina ais dvanteda ün lö da pelerinaggi mondial, avains dad ingrazcher que per buna part a lur lavur mieus signuors, tres la quela gnittan superedas las barrieras furnedas da nossas muntagnas e drizzos aint quels grandius ricovers, chi spordschan als giasts ils pü difficils, l'istess confort sco las pü grandas citteds.

Sainza ingeniurs non avessans nossas bellas vias da muntagna, nossa ferrovia retica, nossa glüsch electrica, chi hoz fo cler nell'ultima stalletta da nossa vschinauncha e füss l'Engiadin'ota poch oter sco üna alp.

Ün po as dumander, scha ils progress della technica sun saimper ün bain, diversas vuschs as faun sentir nel senso cuntrari, cha l'Engiadina eira pü bellas sainza vias drettas, sainza staungias e condots electric, sainza vias d'fier, sainza ils automobils e lur puolvra, sainza ils palaces, sainza il grand trafic chi regna uossa da sted e d'inviern. Que ais güst, cha il progress maina con se divers inconveniaints, cha la natüra eira forza pü poetica avaunt 100 ans, ma eau sun fermamaing persvas, ch'üngüns veritabels Engiadinais non vulesan giavüscher inavous ils temps passos. Con buna voluntad as laschan schivir bgers inconveniaints del progress ed

els mieus signuors sun sgür saimper prompts d'ans güder a conserver nossa originalited e non vuleron ne pü, metter maun allas bellezzas natürelas da nossa val.

Nella sprauza cha quetaunt resta saimper la mira da tuots ils commembers della societed svizerra d'ingeniurs ed architects oz mieu magöl a sia prosperited. (Zustimmender Beifall!)

Nun ergriff Gemeindepräsident *Th. Dorta*, Samaden, das Wort, ein alter Studiosus Turicensis, dessen sich wohl mancher aus den neunziger Jahren noch erinnert. Er gesteht in humorvoller Weise, sich seinerzeit in der Berufswahl geirrt zu haben und so als Jurist zu den unexakten Wissenschaften geraten zu sein. Dorta bittet die Techniker, bei ihren an sich ja erfreulichen Werken die Natur möglichst zu schonen, und besonders hinsichtlich Bergbahnen und Stau-becken das Engadin als ein noli me tangere zu achten: „Lassen Sie unser Engadin wie es ist!“. Um diesem Wunsch Nachdruck zu verleihen, hat die Gemeinde den (vorzüglichen! der Bericht-erstatte) Ehrenwein kredenzt, mit dem ein begeistertes Viva l'Engadina ausgebracht wird.

Architekt *Otto Pflughard*, Präsident der G. E. P. und einziges anwesendes Ehrenmitglied des S. I. A. (Ingenieur Dr. A. Schucan schloss sich erst erst am folgenden Tage, in seinem Heimortorte Zuoz, der Gesellschaft an) überbringt dem S. I. A. die Grüsse der G. E. P. und übrigen eingeladenen Vereine, worunter des Bodensee-Bezirksvereins des V. D. I. Nach ihm sprachen noch Ingenieur *C. Buttica*, Lausanne, für die französischen Vereine und die welschen Kollegen, Ingenieur *C. A. Bonzanigo* für die tessinischen Kollegen, womit glücklich alle unsere vier Landessprachen zum Wort gekommen sind. Vom italienischen Ingenieur- und Architekten-Verein liefen die Grüsse telegraphisch ein.

Mit den Reden und unter ausgiebigem Plaudern ging nach und nach auch der Abend und damit der erste Tag der Veranstaltung zu Ende. Ueber die folgenden soll in nächster Nummer berichtet werden.

(Schluss folgt.)

ist, hat er die Abmessungen eines Brückenpfeilers erhalten; sein Gewicht beträgt 1190 t, das Mastgewicht nur 20 t. Die bei Höchstwasser zwischen Wasserspiegel und Leitung freibleibende Höhe beträgt noch 9,1 m. — Die erwähnte Reichsammelschiene, die unter Leitung von Ingenieur A. Hoffmann, Direktor des Kraftwerkes Grodek, ausgeführt wird, umfasst die gegenwärtig im Bau befindliche Strecke Grodek-Graudenz, der im nächsten Jahr die Strecke Grodek-Bromberg und 1928 die Strecke Grodek-Danzig folgen sollen. Für später sind noch Graudenz-Thorn mit Abzweigungen Culmsee-Lauterburg und Thorn-Bromberg vorgesehen.

Rhone-Rhein-Schiffahrt. Das Syndikat für das Studium der Rhone-Rheinschiffahrt hielt am 10. Dezember in Neuenburg seine Generalversammlung ab. Der Vorstand wurde aus folgenden Herren bestellt: Präsident Ingenieur M. Brémond, Genf; I. Vizepräsident Stadtbaumeister Huser, Biel; II. Vizepräsident Ingenieur Martin, Lausanne; Sekretär-Kassier Ingenieur C. Borel, Genf. Weitere Mitglieder: Ingenieur E. Locher, Zürich; Ingenieur R. Moor, Zürich; Ingenieur A. Studer, Neuenburg; Stadtpräsident Rosset, Lausanne; Ingenieur C. de Haller, Genf; alt Nationalrat Mermod, L'Isle; Stadtrat Oltramare, Genf. — Ingenieur Borel gab Kenntnis von dem Bericht, den er über die wirtschaftlichen Fragen der Rhone-Rhein-Schiffahrt zuhundert der eidgenössischen Behörden ausgearbeitet hat. Ing. Brémond orientierte über die letzte Variante, die Durchfahrt durch die Stadt Genf betreffend; sie sieht einen offenen Kanal längs dem rechten Rhone-Ufer mit Schleusen bei den Brücken vor.

Die Eigenschaften der Wasserturbinen bei gleichbleibender Drehzahl und stark veränderlichem Gefälle behandelt Ingenieur R. Dubs, Zürich, in der „Z. V. D. I.“ vom 23. August 1924. Ausgehend von den charakteristischen Bremskurven einer Turbine wird gezeigt, wie sich diese Kurven zur Feststellung der Eigenschaften einer Turbine bei gleichbleibender Drehzahl und veränderlichem Gefälle verwenden lassen. Die Ergebnisse werden dann weiter rechnerisch verfolgt und es wird gezeigt, wie sich auf Grund von Näherungsformeln die Veränderung der Leistung und des Wirkungsgrades für eine Turbine zum Voraus bestimmen lässt. Zum Schluss werden die Bremsergebnisse von drei verschiedenen Turbinentypen auf Grund der abgeleiteten Beziehungen ausgewertet.

Ingenieur W. Zuppinger vollendet am kommenden Weihnachtstage sein 75. Lebensjahr. Wir entbieten unserm treuen Mitarbeiter — sein Name figuriert schon im Jahrgang 1884 der „S. B. Z.“ und wird auch im Jahrgang 1925 noch zu finden sein — sowie dem eifrigen S. I. A. und G. E. P.-Kollegen unsere herzlichsten Glückswünsche.

Reorganisation der Eidg. Baudirektion. Der B. S. A. wie auch der Schweizer Baumeisterverband haben in Eingaben an den Bundesrat die (am Kopf dieses Heftes im Wortlaut veröffentlichte) Eingabe des S. I. A. unterstützt.

Preis ausschreiben.

Preis ausschreiben zur Erlangung eines Spannungs- und eines Schwingungsmessers. Zur Bestimmung der dynamischen Beanspruchung eiserner Brücken genügen die zurzeit verfügbaren Messinstrumente noch nicht in allen Teilen, was die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zur Veranstaltung dieses Wettbewerbs veranlasst hat. Als Wegleitung für die Konstruktion dieser Apparate dienen folgende hauptsächlichsten Bedingungen:

A. Spannungsmesser: Der Apparat ist mit einer Schreibvorrichtung zu versehen, die mindestens 200 Spannungsschwingungen in einer Sekunde aufzeichnen kann. Gleichzeitig muss auf dem Messtreifen die Grundlinie für die Ausmessung des Diagrammes gezogen und eine Zeitmarkierung vorgenommen werden können. Die Uebersetzung des Apparates muss veränderlich sein; die Messgenauigkeit verlangt, dass bei kleinster Messlänge und kleinster Uebersetzung noch Spannungsunterschiede von 20 kg/cm², bei grösster Uebersetzung und bei grösster Messlänge noch solche von 5 kg/cm² gemessen werden können. Die Diagrammstreifen-Breite muss zur Aufzeichnung sowohl von Zug- als auch von Druckspannungen bis zu 2000 kg/cm² reichen. Die Geschwindigkeit des Messtreifens soll in den Grenzen von 0,5 bis 10 cm sek regulierbar sein.

B. Schwingungsmesser. Der Apparat soll auf dem seismographischen Prinzip beruhen und ebenfalls mit Schreibvorrichtung ausgerüstet werden. Er dient zur Messung sowohl von Horizontal-, als auch von Vertikalschwingungen von mindestens 200 Schwingungen in der Sekunde bis hinunter auf eine Schwingung in der Sekunde

was eine Veränderung der Eigenschwingungszahl der trägen Masse bedingt. Durch diese letzte Möglichkeit, sowie allfällig durch Arretierung der pendelnden trägen Masse, könnte der Apparat weiter zur Messung von horizontalen und vertikalen Durchbiegungen dienen.

Von den Teilnehmern am Wettbewerb sind betriebsfähige Modelle der Messinstrumente in natürlicher Grösse einzureichen, deren Prüfung einem Preisgericht, bestehend aus den Herren Oberbaurat Dr.-Ing. Zimmermann, Prof. Dr.-Ing. Gehler, Oberregierungs baurat Dr.-Ing. Saller, Regierungsbaurat Hülsenkamp und dem, um den Ausbau des Versuchswesens an Brücken besonders verdienten Brückeningenieur bei der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen, A. Bühler, obliegt. Für den Spannungsmesser sind drei Preise im Betrag von 8000, 6000 und 4000 M., für den Schwingungsmesser drei solche im Betrag von 7000, 5000 und 3000 M. ausgesetzt. Die preisgekrönten Apparate bleiben mit allen Rechten Eigentum der Erfinder. Eingabetermin ist der 1. Juni 1925. Das Programm, das auch von den zurzeit bestehenden Apparaten eine kurze Beschreibung, nebst Literaturnachweisen bringt, sowie ihre Vorzüge und Nachteile aufführt, ist beim Zentral-Amt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin zu beziehen. y.

Literatur.

Die I. Welt-Kraft-Konferenz in London. Bericht des Sonderberichterstatters der „Wasserkraft“, Obering. v. Gruenewaldt. Sonderabdruck aus: „Die Wasserkraft“, Rich. Pflaum-Verlag A.-G. München. Preis 70 Pf.

Neben der Wiedergabe der Verhandlungen, die sich insbesondere mit dem Energievorrat der einzelnen Länder namentlich an Wasserkraften und deren bestmöglicher Verwertung beschäftigen, schildert diese Druckschrift auch die allgemein wirtschaftlichen Gedanken, die in den verschiedenen Ansprachen dargelegt werden.

Eingangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Das Bürgerhaus im Kanton Schwyz. IV. Band, II. Auflage, von „Das Bürgerhaus in der Schweiz“. Herausgegeben vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. 48 Seiten Text, 104 Kunstdrucktafeln. Zürich 1924, Verlag des Art. Instituts Orell Füssli. Preis 30 Fr., für Mitglieder des S. I. A. bei Bezug beim Sekretariat 10 Fr. (Wir verweisen auf die Besprechung mit Bilder- und Textproben auf Seite 298.)

Industriebauten. Bearbeitet von Regierungs-Baumeister Max Wesslau. Planung, Bauarten, Baukosten, technische und geschäftliche Ausführung von Neu- und Erweiterungsbauten. Mit 23 Abbildungen. (Betriebs-Taschenbuch. Herausgegeben von Oberschulrat Prof. Dipl.-Ing. R. Horstmann und Prof. Dr.-Ing. K. Laudien). Leipzig 1924. Verlag von Dr. Max Jänecke. Preis geh. 3 M.

L'Energie perdue par les organes de décharge des turbines hydrauliques. Par Jules Calame, Ingénieur. Avec 15 figures dans le texte. En vente dans les principales librairies et à l'imprimerie „La Concorde“, Lausanne. Prix broché Fr. 1.60.

Taylor—Gilbreth—Ford. Von J. M. Witte, Berlin. Gegenwartsfragen der amerikanischen und europäischen Arbeitswissenschaft. München und Berlin 1924. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. G.-M. 1.80.

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

Vereinsnachrichten.

Sektion Waldstätte des S. I. A.

Jahresbericht

abgeschlossen auf 31. Oktober 1924.

Mitgliederbestand. Mitgliederbestand zu Beginn des Berichtjahres: 96. — Uebertritte und Austritte 5; Todesfälle 1; Eintritte 9 Mitgliederbestand am Schlusse des Berichtjahres 99.

Durch den Tod ist von uns geschieden unser Ehrenmitglied alt Gotthardbahndirektor Dr.-Ing. H. Dietler.

Vorstand. An der Generalversammlung vom 13. November 1923 wurde der Vorstand zum Teil neu bestellt. An Stelle der zufolge anderweitiger starker Inanspruchnahme zurücktretenden Kollegen Arch. Alfred Möri und Ing. Franz Winiger wurde neu gewählt: Ing. Paul Beuttner als Präsident und Arch. Armin Meili als Aktuar. — Ing. J. Baumlin, bisheriger verdienter Vizepräsident und Quästor des Vereins, der wegen anderweitiger Inanspruchnahme das ihm angebotene Präsidium des Vereins abgelehnt hatte, wurde in seinen Funktionen in offener Abstimmung einstimmig bestätigt. — Sodann wurde der Vorstand durch Ing. R. Linner als Beisitzer erweitert.