

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 85/86 (1925)  
**Heft:** 26

## 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:** 23.02.2026

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

konnten die Kongressteilnehmer im Riesenverkehr Londons und auch ausserhalb dieser Stadt zur Genüge beobachten.

Gerne will ich zum Schlusse der Hoffnung Ausdruck geben, dass es durch entgegenkommendes Zusammenwirken aller Interessenten gelingen möge, die noch vorhandenen Schwierigkeiten zu überwinden und auch in unserm Lande die Durchführung der zu einer weitgehenden Sicherung des Verkehrs auf den Niveauübergängen erforderlichen Massnahmen innert nützlicher Frist zu ermöglichen.

## Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft.

(Schluss von Seite 320.)

### Schiffahrt.

*Rhein unterhalb Basel.* Die bis zum Herbst 1924 vorhanden gewesene reichliche Wasserführung lies in Verbindung mit der Wiederkehr normaler wirtschaftlicher Zustände im mittlern und untern Rhein Gebiet, sowie mit dem weitern Ausbau der Hafeneinrichtungen in Basel die Schiffahrt nach der Schweiz neuerdings in bedeutendem Umfange aufleben. In den Hafenanlagen St. Johann (linkes Ufer) und Klybeck (rechtes Ufer) am offenen Rheinstrom, sowie im rechtsrheinischen Hafenbecken Kleinhüningen wurden insgesamt 286 600 t Güter umgeschlagen, wovon in Kleinhüningen allein 134 800 t. Der Talgüterverkehr umfasste über  $\frac{1}{4}$  der total umgeschlagenen Gütermenge. Die Güterzu- und -abfuhr über den Hüninger Zweigkanal des Rhein-Rhone-Kanals betrug rund 11 300 t. Solange die Schiffahrt auf dem noch unregulierten Rhein nur während etwa fünf Monaten im Jahre betrieben werden kann, ist der Güterverkehr über das elsässische Kanalnetz von und nach Basel insofern von Nutzen, als dadurch die Hafenanlagen von Basel in der Zeit, in der die Rheinschiffahrt ruht, etwas besser ausgenützt werden können. — Die badische Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe reichte innerhalb der vereinbarten Fristen die Bauprojekte für die Niederwasser-Regulierung der Rheinabschnitte Lstein-Breisach (im März) und Breisach-Strassburg (im Dezember) ein. [Wir verweisen diesbezüglich auf die ausführliche Darstellung des Projekts in Band 85, Seite 179 und 194 (4./11. April 1925). — Ueber die Weiterentwicklung der Angelegenheit des Rheinkraftwerks Kembs sind unsere Leser ebenfalls orientiert (vergl. Band 84, Seite 192 u. ff., Oktober-Dezember 1924), sodass wir hier darüber hinweggehen können.]

*Tessin-Po.* Der mit Italien im Vorjahr erneut begonnene Meinungsaustausch über die Wiederaufnahme der Verhandlungen wurde fortgesetzt. Der Stand der Frage liess den baldigen Zusammentritt einer internationalen Kommission als angezeigt erscheinen, der hingegen nicht mehr im Berichtsjahre erfolgte.

*Wasserstrassen im Innern des Landes.* Auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 4. April 1923 betreffend die schiffbaren oder die noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken fanden im Berichtsjahr mehrere Gesuche für die Bewilligung zum Bau von Brücken und Leitungen ihre Erledigung.

### Regulierung der Seen.

Dank der reichlichen Wasserführung im Winter 1923/24 wurden besondere Massnahmen der Behörden und der Kraftwerke zur Regulierung des Wasserabflusses der Seen und Flüsse nicht erforderlich. Gegen Ende des Jahres 1924 jedoch ging die Wasserführung bereits stärker zurück als im Vorjahr. Die Bundesbehörden ersuchten den Verband der Aare-Rhein-Kraftwerke, Massnahmen zu treffen, damit der Abfluss der Aare und des Rheins im Winter 1924/25 möglichst gleichmässig erfolge. Die aus der Betriebsführung der Aare-Kraftwerke sich ergebenden Wassermengen-Schwankungen werden im Kraftwerk Beznau ausgeglichen.

*Genfersee.* Die französisch-schweizerische Rhonekommission trat im April 1924 in Paris zusammen. Die schweizerischen Behörden erklärten sich bereit, unter der Voraussetzung von Gegenleistungen in eine Erhöhung der reglementarischen Amplitude des Genfersees von 60 auf 100 cm einzuwilligen. Frankreich wünschte indessen, dass eine weitergehende Ausnutzung des Genfersees für die französischen Rhonekraftwerke geprüft werde. Französischerseits wurden auch Bedenken gegen die in den bisherigen Projekten vorgesehene Erhöhung der maximalen Abflussmenge geltend gemacht. Die technischen Experten der schweizerischen Delegation prüfen diese Fragen im Benehmen mit dem Amt für Wasserwirtschaft.

Es gelangten u. a. ein Projekt für die Abflusskorrektion in Genf unter Berücksichtigung des Planes für den Umbau des Rhonequai in der Stadt Genf und ein solches für die eventuelle Einführung der Fluss-Schiffahrt durch die Stadt Genf hindurch zur Ausführung.

*Juraseen.* Die interkantonale technische Kommission für eine zweite Juragewässerkorrektion trat im Berichtsjahr zweimal vollzählig und mehrmals in Subkommissionen zusammen. Die möglichst baldige Erstellung des neuen Wehres ist zum dringendsten Bedürfnis geworden. Der Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband strebt die gleichzeitige Erstellung der Schiffsahrtsschleuse an.

*Vierwaldstättersee-Zugersee.* Nach erfolgter Prüfung der Vorbehaltete rechtliche Natur, die von seiten der Kantone an die Einführung eines provisorischen Wehrreglements geknüpft wurden, schlug das Departement des Innern den Uferkantonen vor, diese Vorbehaltete fallen zu lassen und das provisorische Reglement an Stelle des Wehrreglements vom Jahre 1862 in Kraft zu erklären. Die Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

*Wallensee-Zürichsee.* Die Grundbesitzer am oberen Zürichsee und im Linthgebiet gründeten einen Interessenverband, der gegen eine schädigende Stauung des Zürichsees Stellung nahm. — Auf Grund des Vorschlags des Departements des Innern an die Uferkantone, ein provisorisches Reglement über die Regulierung der Wasserstände und Abflussmengen des Zürichsees aufzustellen, wurde der Linth-Limmattverband ersucht, diese Arbeit zu übernehmen.

*Bodensee.* Gemäss den Vereinbarungen der badisch-schweizerischen Rheinkommission vom Jahre 1922 wurde dem Amt für Wasserwirtschaft die Bearbeitung der Bodenseeregulierung übertragen. Die auf ausgedehnten Erhebungen am Bodensee und am Rhein basierenden Projektierungsarbeiten waren auf Jahresende in der Hauptsache zum Abschluss gelangt.

### Ausfuhr elektrischer Energie.

Die im Laufe des Berichtsjahres erlassene neue Verordnung über die Ausfuhr elektrischer Energie haben wir auf Seite 170 von Band 84 (4. Oktober 1924) veröffentlicht.

Am 31. Dezember 1924 waren folgende Ausfuhrbewilligungen in Kraft:

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| Nach Deutschland . . . . .   | 38 110 kW (1923: 35 010 kW) |
| „ Frankreich . . . . .       | 198 814 „ (1923: 173 814 „) |
| „ Italien . . . . .          | 76 991 „ (1923: 75 977 „)   |
| „ Oesterreich . . . . .      | — „ (1923: — „)             |
| Absatzgebiet noch unbestimmt | 70 000 „ (1923: 70 000 „)   |

Zusammen 383 915 kW (1923: 354 801 kW)

Hiervon beziehen sich 171 040 kW auf noch nicht erstellte Kraftwerke; 35 107 kW können einstweilen noch nicht ausgeführt werden, weil die für die Ausfuhr notwendigen Leitungen noch nicht erstellt sind; ferner unterblieb die Ausfuhr von 6000 kW.

Die Ausfuhr ist somit praktisch möglich für 171 768 kW (1923: 175 761 kW). Davon sind 84 907 kW (81 700 kW) Winterenergie. Da jedoch 3700 kW (10 400) zufolge unvollständiger Ausnützung der Ausfuhrbewilligungen einstweilen noch im Inland geblieben sind und ferner bei einer Kote von 9000 kW (10 000) die Bestimmung besteht, dass sie bis 1924/25 im Winter im Bedarfsfalle tagsüber an die Schweiz zurückgegeben wird, beträgt tagsüber bei allgemeiner Energieknappheit in der Schweiz in den Wintermonaten die Ausfuhr rund 72 207 kW (60 000). Der Maximaleffekt der Stromausfuhr im Jahre 1924 betrug rund 146 000 kW (1923: 127 000 kW), die ausgeführte Energie 567 Mill. kWh (1923: 521,5 Mill. kWh). Davon sind 291,5 (294,5) Mill. kWh Sommerenergie.

### Korrespondenz.

Mit Bezug auf den in Nr. 21, vom 21. Nov. 1925, erschienenen Artikel von Ing. A. Laternser

#### „Wirtschaftliche und konstruktive Gesichtspunkte im Bau neuer Gross-Elektrolokomotiven“

erhalten wir die folgende Zuschrift:

Am Schlusse seiner in Nr. 21 Ihrer Zeitschrift erschienenen interessanten Arbeit stellt Herr Ing. A. Laternser einen Vergleich auf zwischen den neuen 1 C + C 1-Lokomotiven, die die S.B.B. der Maschinenfabrik Oerlikon in Auftrag gegeben haben, und der neuen 1 AAA + AAA 1-Lötschberg-Lokomotive der S. A. des Ateliers de Sécheron. Der vom Verfasser errechnete Ausnützungsfaktor basiert, was diese zweite Lokomotive anbetrifft, auf irrtümliche Voraussetzungen, die wir im nachstehenden richtigstellen wollen.

Die Herrn Ing. Laternser wahrscheinlich bekannte Tatsache, dass sich die technischen Organe der B. L. S. auf Grund der am Gotthard mit den 1 AA 1 + AA 1-Sécheron-Lokomotiven gemachten sehr günstigen Betriebserfahrungen für das Projekt „Sécheron“ entschieden haben, hat wohl Veranlassung zu der Annahme gegeben, dass der gleiche Sécheron-Doppelmotor, der für alle S. B. B.-Lokomotiven zur Anwendung kam, auch für die Lötschberg-Lokomotive vorgesehen sei. Dies ist jedoch nicht der Fall, indem der neue Doppelmotor weder in Drehzahl, Hauptabmessungen, noch in den Wicklungen mit dem S. B. B.-Doppelmotor übereinstimmt.

Die *garantierte* Stundenleistung der neuen Lötschberg-Lokomotive beträgt  $6 \times 700 = 4200$  PS am Radumfang bei 50 km/h, und die virtuelle Leistung nach dem von Herrn Laternser eingeführten Begriff  $L V = \frac{4200}{2} \times \left( \frac{75}{50} + 1 \right) = 5250$  PS. Das projektierte Gewicht ist 135,5 t mit einer Toleranz von plus 5,3 t. Das Gewicht der Ausführung kann also im Grenzfall 140,8 t erreichen. Legen wir der Rechnung selbst diese Zahl zugrunde, so würde der Ausnützungsfaktor  $\frac{140,8}{5250} = 26,8$  kg/PS betragen, gegenüber 36 kg/PS bei der neuen 1 C + C 1-Lokomotive der S. B. B. Die B. L. S.-Lokomotive wird somit nicht 4%, wie von Herrn Laternser errechnet, sondern 25% relativ leichter als die zum Vergleich herangezogene Stangen-Lokomotive.

Dieses Resultat entspricht übrigens der bekannten Tatsache, dass Lokomotiven mit Doppelmotoren, Hohlwellen und Federantrieb geringere Gewichte ergeben, als Lösungen mit Einzelmotoren oder mit Stangenantrieb.

Wir benützen die Gelegenheit, ein für alle Mal festzustellen, dass die in seinem Aufsatz von Herrn Laternser erwähnte Leistungsnorm der S. B. B., nach der die Stundenleistung des Sécheron-Doppelmotors bei 63 km/h 600 PS am Radumfang betragen soll, den tatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht. Bekanntlich erfolgt die Bestellung der S. B. B.-Lokomotiven nicht nach einer im Versuchslab nachzuweisenden Leistung, sondern auf Grund eines bestimmten abzufahrenden Dienstprogrammes auf einer bestimmten Strecke der S. B. B. Die Ergebnisse einer solchen Probefahrt wurden s. Z. in der „S. B. Z.“, 1923, Band 81, publiziert. Es geht daraus hervor, dass die wärmste Motorwicklung um 21° C, und der Kollektor noch um 9,5° C unter den zulässigen Temperaturen liegen. Erwärmungs-Versuche im Prüfstand ergaben, dass mit den Sécheron-Doppelmotoren der S. B. B.-Lokomotiven eine Stundenleistung am Radumfang von 675 PS bei  $V = 63$  km/h erzielt wird, und zwar mit Erwärmung nach den A. I. E. E.-Vorschriften<sup>1)</sup> für stationäre Maschinen. Es ergibt sich demnach für die 1 AAA 1-Lokomotive der S. B. B. eine Stundenleistung von 2025 PS am Radumfang bei 63 km/h.

Sté Ame des Ateliers de Sécheron.

Hierauf antwortet Ingenieur A. Laternser folgendes:

Obiger Zuschrift entnehme ich, dass, entgegen meiner Annahme, die S. A. A. S. für die zwei neuen B. L. S.-Lokomotiven 1-A<sub>3</sub> + A<sub>3</sub>-1 einen Motor zur Ausführung bringt, der jenem der 1-A<sub>3</sub>-1 bzw. 1-A<sub>2</sub>-1 + A<sub>2</sub>-1-S. B. B.-Lokomotive *nicht* entspricht. Ich bezweifle an Hand derselben nun nicht, dass die neuen für die B. L. S. gebauten Lokomotivmotoren die *garantierte* Stundenleistung von 700 PS (V. D. E.) bei 50 km/h abgeben, ebenso wenig, dass die ältern für die S. B. B. gebauten Lokomotivmotoren gleicher Bauart die *besonders hervorgehobene* Einstundenleistung von 675 PS (A. I. E. E.) bei 63 km/h bewältigen, trotzdem diese letzte von der S. B. B. selbst zu 600 PS bis 63 km/h angegeben wird.

Nicht recht verständlich hierbei bleibt mir aber der Umstand, dass für eine so geringfügige Leistungserhöhung bei vorteilhaften Erwärmungsvorschriften (V. D. E. anstatt A. I. E. E.) seitens der S. A. A. S. zu einem *neuen* Motor gegriffen und damit das sonst bei Vergebungen zügige Argument der Verwendung bereits ausgeführter Motoren preisgegeben wurde.

Die S. A. A. S. hat entsprechend der vorstehend angeführten Motorleistung ihrer S. B. B.-Motoren die Einstundenleistung der 1-A<sub>3</sub>-1-Schnellzugs-Lokomotiven mit 2000 PS in Parallel gesetzt zur 1-CC-1-Oerlikon Güterzugs-Lokomotive mit 2200 PS gemäß S. B. B.-Festsetzungen. Es dürfte der S. A. A. S. aber aus MFO-Publikationen bekannt sein, dass diese Lokomotiven Motoren aufweisen, die die 2200 PS nicht nur eine Stunde, sondern anderthalb Stunden lang

<sup>1)</sup> A. I. E. E. = American Institution of Electrical Engineers.

hergeben, ebenfalls nach A. I. E. E. Da die maximale Leistung auf der Südrampe der Gotthardbahn im Güterzugs-Dienst nahezu eine Stunde lang aufgewendet werden muss, liegt es nahe, dass die einfache Stundenleistung nicht genügt.

Ich begrüsse es, dass immerhin die von mir beanstandeten und gemäß Zuschrift revidierten Ausnützungsziffern von der S. A. A. S. der Objektivität näher gebracht werden. Immerhin geben sie auch so noch nicht das richtige Bild. Ich vermisste darin noch die Berücksichtigung des Achsdruckes, der Erwärmungsnormen und der Lokomotivgrösse überhaupt. Für den Vergleich wäre der Achsdruck der neuen B. L. S.-Lokomotive auf 17 bis 18 t zu reduzieren, was deren Gesamtgewicht infolge Einbaues zweier zusätzlichen Laufachsen auf rund 160 t bringt. Weiterhin wäre an der Leistung noch ein Abstrich wegen höherer Erwärmungsgrenzen zu machen. Mehrgewicht und Minderleistung treiben die Ausnützungsziffer der neuen B. L. S.-Lokomotive wieder auf etwa 34,5 kg/PS, wenn die Minderleistung infolge V. D. E. mit 11,5% in Rechnung gestellt wird. Zur Illustration des Vorstehenden möge noch angeführt werden, dass ein im Jahre 1923 den S. B. B. von der M. F. O. eingegebenes Projekt für eine 1 C 1-1 C 1-Stangenlokomotive mit mindestens 4000 PS bei 52 km/h und 75 km/h maximaler Geschwindigkeit mit einem Gesamtgewicht von 155 t rechnete.

Die bestehenden und jetzt zehn Jahre alten 1 E 1-Stangenlokomotiven der B. L. S. besitzen eine Ausnützungsziffer von 33,2 kg/PS (2500 PS = 3130 PSv), sind also trotz beträchtlich kleinerer Leistung noch relativ leichter als die neuen B. L. S.-Lokomotiven.

Der Beweis, dass bei sehr grossen Leistungen bzw. bei sehr grosser Zugkraft der Hohlwellen-Einzelachsanztrieb gegenüber andern Antrieben besonders günstig zur Auswirkung kommt, scheint mir demnach noch nicht erbracht zu sein.

A. Laternser.

\*

Unmittelbar vor Redaktionschluss erhalten wir noch folgende Zuschrift

#### Zur Erweiterung der Durchfahrt beim Zeitglockenturm in Bern.

Der Artikel „Zur Erweiterung der Durchfahrt beim Zeitglockenturm in Bern“ in der letzten Nummer der „S. B. Z.“ veranlasst uns zu einigen Erörterungen:

Das heute gültige Alignement und die zulässige Hauptgesims-höhe der Neubauten sind in langwierigen Verhandlungen mit den Baubehörden der Stadt Bern festgelegt worden. Das alte Postulat der unteren Stadt einer sonnseitigen Laube war schon im Alignementsplan von 1912 vorgesehen. Ohne diese Laubenanlage wäre bei der Volksabstimmung die Vorlage über die Alignementsänderung glatt verworfen worden. Aus diesem Grunde ist auch ein Vorspringen des projektierten Eckhauses über die neue Nordflucht undenkbar. Durch die Lauben und das Mansarddach, auf das bei der beschränkten Hauptgesims-höhe aus Gründen der Raumausnutzung nicht verzichtet werden konnte, wird der Charakter des Neubaues zum guten Teil bestimmt.

Einverstanden sind wir mit Herrn P. M., dass eine erheblich einfacheren Fassadengestaltung besser in die Umgebung passen wird, als die in unserer ersten Skizze vorgesehene und auf Seite 313 der „S. B. Z.“ reproduzierte. Die Ausführungspläne sind auch längst in diesem Sinne umgearbeitet worden.

Bern, 21. Dez. 1925.

Widmer & Daxelhoffer, Arch.

Wir geben von dieser Einsendung umso lieber Kenntnis, als die Architekten in Bezug auf die Wünschbarkeit einfacherer Fassadengestaltung uns beipflichten, und wir bedauern nur, dass uns nicht die vereinfachte Fassade zur Veröffentlichung überlassen worden ist.

Die Redaktion.

#### Miscellanea.

**Zur Entwicklung der Dampflokomotive in der Schweiz.**  
Zu der unter dieser Überschrift in Nr. 13 dieses Bandes (26. September 1925) erschienenen Übersicht erhielten wir aus unserm Leserkreis einige Ergänzungen, die wir hier zusammenfassend wiedergeben. So wird uns zunächst mitgeteilt, dass von den 1874 bis 1886 umgebauten Engerth-Lokomotiven mit einachsigem Tender (Seite 158, zweiter Absatz), zurzeit noch sieben Stück, die das hohe Alter von 66 bis 70 Jahren aufweisen, für Rangierdienst verwendet werden. Von dem auf Seite 163, unten rechts, erwähnten C<sub>5/6</sub>-Typ seien im Jahre 1913 zwei Vierling- und drei Vierzylinder-Verbund-Heissdampf-

Lokomotiven beschafft worden. Die Vierlingslokomotiven hätten sich als viel unwirtschaftlicher im Brennstoffverbrauch erwiesen, weshalb alle weiteren Lokomotiven als Verbund-Lokomotiven ausgeführt und die beiden Vierling-Lokomotiven in den Jahren 1920 und 1922 durch Ersatz der Aussenzylinder durch solche von 690 mm Durchmesser gleichfalls in Vierzylinder-Verbund-Lokomotiven umgebaut worden seien. Ferner sei das verbesserte Krauss-Gestell (Bauart Winterthur) an den neun letzten C<sup>5/6</sup>-Lokomotiven nicht mehr ausgeführt worden; diese Lokomotiven hätten vielmehr nur eine Bisselachse mit kräftiger Zentrierung erhalten. Auch die sieben letzten Eb<sup>3/5</sup>-Maschinen seien statt mit diesem Drehgestell mit einer Adams-Laufachse (wie hinten) mit Feder-Zentrierung versehen. Weiter sei das Deichselgestell nicht erst 1891 eingeführt worden; schon die in 1 C umgebauten Lokomotiven der Abbildung 12 habe ein solches gehabt. Die sechste Zeile auf Seite 165 ist somit zu streichen.

Wir benutzen die Gelegenheit, um einige Versehenen bezw. Druckfehler zu berichtigen. Auf Seite 158, links, 17. Zeile von unten, soll es *unruhig* statt *ruhig* heißen; auf Seite 159, links, 10. Zeile von oben, 340 statt 255 Uml/min (wir hatten diese Zahl dem eingangs unseres Artikels erwähnten Werke entnommen, ohne eine Nachrechnung für nötig zu halten); auf Seite 163, links, 19. Zeile, natürlich alte Hauenstein- (27%<sub>00</sub>!) statt Bötzberglinie, und endlich soll es auf Seite 162, links, 23. Zeile von unten, heißen: den grössten (Zylinder-Durchmesser) aller *damaligen* schweizerischen Lokomotiven.

**Schweizerischer Bundesrat.** Zum Bundespräsidenten für das Jahr 1926 wählte die Bundesversammlung den Vizepräsidenten Bundesrat *H. Häberlin*, zum neuen Vizepräsidenten Bundesrat *G. Motta*. Die Verteilung der Departemente bleibt die gleiche wie bisher:

|                                |                 | Vorsteher:     | Vorsteher: |
|--------------------------------|-----------------|----------------|------------|
| Politisches Departement        | Herr Bundesrat  | G. Motta       | Schluthess |
| Departement des Innern         |                 | E. Chuard      | Häberlin   |
| Justiz- und Polizeidepartement | Bundespräsident | H. Häberlin    | Haab       |
| Volkswirtschaftsdepartement    | Bundesrat       | Ed. Schluthess | Scheurer   |
| Militärdepartement             | "               | K. Scheurer    | Chuard     |
| Finanz- und Zolldepartement    | "               | J. Musy        | Motta      |
| Post- und Eisenbahndepartement | "               | R. Haab        | Musy.      |

Im Leitartikel der „N. Z. Z.“ Nr. 2027 wird die Wahl kommentiert und dabei u. a. gesagt: „... „Je schärfer das Temperament eines Mitgliedes des Bundesrates sich manifestiert, je stärker seine Kampfesnatur sich äussert und je mehr der Charakter seines Departementes Interessen zu tangieren geschaffen ist, umso mehr ist es der Gefahr ausgesetzt, bei der Neuwahl das Heraustreten aus einer gewissen Reserve büßen zu müssen.“ — Diese demokratische Erfahrungs-Tatsache gilt natürlich nicht nur für Bundesräte.

Die Ausstellung der Diplomarbeiten der Abteilung für Bauingenieurwesen an der E. T. H. ist vom Donnerstag den 7. Januar bis Samstag den 16. Januar 1926, ausgenommen Sonntags, je von 9 bis 12 und von 15 bis 18 Uhr in den Zeichensälen 10 und 11b (Eingang von der Augenklinik her) zugänglich, worauf die Fachkollegen aufmerksam gemacht seien. Die Arbeiten im Brückenbau behandeln den infolge der Elektrifikation der S. B. B. notwendig werdenden Ersatz der hölzernen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Ragaz, diejenigen im Wasserbau das Projekt des Kraftwerks Andermatt-Göschenen (mit Tagesausgleichsweiher im Urnerloch); beides aktuelle Probleme der Ingenieurbaukunst.

**Zu Prof. Dr. Carl Schröters 70. Geburtstag**, den er am 19. d. M. begangen, möchten auch wir dem hochgeschätzten Lehrer der E. T. H. und allbeliebten G. E. P.-Kollegen herzlichen Glückwunsch darbringen. Wenn auch sein Lehrfach unsere Kreise nicht direkt berührt, so hat er es doch je und je verstanden, auch sie für die Schönheit der Pflanzenwelt zu interessieren, und nicht wenig Nicht-Botaniker sind es, die unserm „Alpenschröter“ gerne und mit Genuss in seinen Vorträgen und auf seinen Exkursionen gefolgt sind. Sie alle gedenken seiner in Dankbarkeit. C. J.

**Kraftwerk Chancy-Pougny.** Zu der im Festbericht der G. E. P.-Versammlung auf Seite 305/306 gegebenen kurzen Beschreibung des Kraftwerks Chancy-Pougny haben wir nachzutragen, dass das Stauwehr, sowie sämtliche Druckluft-Gründungen von Locher & Cie. in Zürich, der grösste Teil der Eisenkonstruktionen von der A.-G. Buss in Basel erstellt worden sind. Als Architekten wirkten Suter & Burckhardt in Basel, die von Anfang an mit den Ingenieuren zusammenarbeiteten und zum guten Gelingen des Werks auch in architektonischer Hinsicht beitrugen.

**Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen.** Am letzten Dienstag ist auf der Strecke Renens-Genf der elektrische Betrieb eingeführt worden.

## Konkurrenz.

**Bezirksschule Lenzburg.** Nach Veranstaltung dieses Wettbewerbes, dessen Ergebnis wir in Band 82 (S. 87 u. ff., August 1923) zur Darstellung gebracht haben, war der damals Erstprämierte, Arch. Emil Ehrsam in Zürich, seitens der ausschreibenden Behörde mit der Weiterbearbeitung der Aufgabe beauftragt worden. Nachdem es sich aber gezeigt, dass die aus jenem Programm sich ergebenden Baukosten von rd. 1 Mill. Fr. die Kräfte der Gemeinde überstiegen, blieb die Sache liegen, bis neuerdings Arch. R. Hächler in Lenzburg der Baukommission einen auf reduzierter Grundlage ausgearbeiteten Projekt-Vorschlag im Kostenbedarf von rund 500 000 bis 600 000 Fr. vorlegte. Einem bezüglichen Bericht der Schulhausbaukommission (in der „Lenzburger Zeitung“ vom 28. Okt. d. J.) entnehmen wir, dass nun zur Erlangung eines definitiven Projektes eine neue, *engere Plankonkurrenz* in Aussicht genommen wird. Dieser Weg ist offenbar der gegebene, dies schon augesichts des Umstandes, dass die Baukommission „unter Verwendung der in den Wettbewerbsprojekten liegenden guten Ideen weiter gearbeitet“ hat, wie sie in ihrem Bericht erklärt.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Mitteilung des Sekretariats.

Wir machen unsere Mitglieder darauf aufmerksam, dass im nächsten Jahr der Vergünstigungsvertrag mit der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt abläuft. Dem Vernehmen nach trägt sich das Schweizer. Versicherungsamt mit dem Gedanken, die sogenannten Vergünstigungsverträge in der Zukunft zu verbieten. Die Kündigung des zwischen unserem Verein und der genannten Anstalt bestehenden Vergünstigungsvertrages hätte zur Folge, dass auf nachher abgeschlossene Versicherungen keine Vergünstigung mehr gewährt werden kann. Dagegen bleiben Mitgliedern, die auf Grund des Vergünstigungsvertrages bereits versichert sind, die im Art. 2 zugesicherten Prämienmässigungen gemäss Art. 10 des Vertrages nach wie vor gewahrt.

Die Vergünstigung beträgt 2% auf den zu entrichtenden Prämienbeträgen, als laufende Vergünstigung vom ersten Versicherungsjahr an.

Zürich, den 22. Dezember 1925.

### Sektion Bern des S. I. A.

#### II. Sitzung im Vereinsjahr 1925/26

Freitag, den 30. Oktober 1925, 20<sup>15</sup> Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.

Vorsitz: Ziegler, Präsident. Anwesend rund 40 Mitglieder.

1. *Geschäftliche Mitteilungen* durch den Präsidenten:

Die Gesellschaft von Schweizertreunden der U. S. A. lädt die Mitglieder des S. I. A. ein zur Teilnahme an einem Vortragszyklus in Zürich über moderne Organisation.

Das C. C. hat einen gedruckten Bericht an die Delegierten-Versammlung erlassen über das Ergebnis der Umfrage bei den Sektionen betreffend Vergebung von Arbeiten durch öffentliche Verwaltungen und Aemter und Konkurrenzierung der privaten Ingenieure und Architekten durch Beamte in ausseramtlicher Tätigkeit. Dieser Bericht wurde sämtlichen Mitgliedern zur Vernehmlassung zugestellt.

Der Vorstand hat mit der Prüfung der Frage, ob und in welcher Weise die Wettbewerbsnormen revidiert werden sollen, eine Kommission beauftragt. Ferner wird die Frage geprüft, ob das Bauhandwerker-Pfandrecht auch auf Architekten und Ingenieure übertragen werden soll.

*Mitgliederbewegungen* während des Sommersemesters: Neu aufgenommen wurden: Arch. Ernst Bechstein, Burgdorf; Arch. Hektor Eichenberger; Arch. Alfred Jeanmaire, Biel; Arch. Arnold Itten, Thun. — Ausgetreten sind: Ing. E. Bachmann, Ing. August Schneider, Ing. Hermann Ritz. — Von andern Sektionen in die Sektion Bern übergetreten sind: Arch. L. Jungo, eidgen. Baudirektor, von Freiburg; Maschineningenieur J. Schnurrenberger. — An andere Sektionen übergetreten sind: Ing. H. Egg, nach Zürich. — Gestorben ist Ing. R. v. Erlach, Regierungsrat, gewesener Baudirektor des Kantons Bern. Die Versammlung ehrt den verstorbenen Kollegen.

2. Vortrag mit Lichtbildern von Ing. Max Hottinger:

„Der gegenwärtige Stand der Heiz- und Lüftungstechnik“.

In überaus klarer und sachlicher Weise gab der Vortragende einen Gesamtüberblick über Heizungs- und Lüftungsanlagen unter besonderer Berücksichtigung neuerer Bestrebungen zur Erzielung