

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 20

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: 22.02.2026

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

† Fritz Zimmerli.

In seinem 54. Lebensjahre ist am 10. April 1928 der verdiente G. E. P.-Vertreter für Deutschland, Dr. phil. Fritz Zimmerli, gestorben. Ueberblicken wir dieses so früh zu Ende gegangene Dasein, so zeigt sich uns zunächst als dessen wesentlicher Inhalt: unermüdliche, arbeitsreiche Betätigung auf dem Gebiete der Chemie, die sich dereinst der junge Zimmerli als Lebensberuf erkoren hatte. Eine allseitige wissenschaftliche Ausbildung hierzu hatte sich unser Kollege durch Absolvierung der Chemisch-technischen Schule des Eidgenössischen Polytechnikums in den Jahren 1895 bis 1897 erworben; ein weiteres Jahr des Studiums an der Universität Genf führte zur Erlangung des Doktortitels. So vorbereitet trat Fritz Zimmerli im Jahre 1898 als Chemiker in die Badische Anilin- und Soda-Fabrik (die heutige I. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft) in Ludwigshafen a. Rh. ein. Viele Jahre erfolgreichen Schaffens waren ihm hier beschieden. Noch stand er vor kurzem mitten in der Arbeit auf seinem Posten, und mochte er auch bisweilen an ein Ausruhen in nicht zu ferner Zeit und an die Rückkehr in die Heimat gedacht haben, so hatte er doch einen Zeitpunkt hierfür noch nicht festgesetzt. Nun hat das Schicksal anders entschieden: Am ersten Tage einer Urlaubsreise hat ihn bei der Besichtigung des Goethe-Hauses in Frankfurt a. Main ein Herzschlag dahingerafft. Unvermutet, doch fürwahr in denkbar milder Weise, nahte sich ihm der Tod.

Eine überaus zahlreiche Trauerversammlung fand sich zusammen, als die sterbliche Hülle des Verbliebenen der läuternden Flamme im Krematorium zu Mannheim übergeben wurde. An der Bahre unseres entschlafenen Kollegen widmete ihm der Vorstand der I. G. Farbenindustrie warme Worte dankbarer Anerkennung für die hervorragenden Dienste, die Dr. Zimmerli dank seines Wissens und seiner Tatkraft speziell in der Fabrikation der Alizarin-Farbstoffe geleistet hat, und schmerzlich bewegt entboten die Kollegen, Angestellten und Arbeiter seiner Abteilung dem von allen hochgeschätzten Manne ihre letzten Grüsse. Es gaben sodann die Vertreter der Schweizervereine von Mannheim und Ludwigshafen ihrer Trauer Ausdruck, denn schwer wiegt der Verlust, den wir Angehörige der hiesigen Schweizerkolonie durch den Heimgang unseres treiflichen Landsmannes erlitten haben. Uns allen hat der Schweizerische Konsul in Mannheim, Herr Dr. M. Kunz, aus dem Herzen gesprochen, als er in seiner Trauerrede uns nochmals das geistige Bild des nun zur ewigen Ruhe Eingegangenen erstehen liess. Zur Kennzeichnung des ausserberuflichen, menschlichen Strebens und Wirken unseres lieben, uns unvergesslichen Kollegen seien hiermit ihre Hauptgedanken auch einem weitern Kreise von Freunden und Kollegen bekanntgegeben:

„Wenn wir das weisse Kreuz im roten Felde schwarz umflort hier aufgepflanzt und darunter in tiefer Trauer eine Gemeinde von Schweizerbürgern sehen, so hat das seine gute Berechtigung: denn der Tod von Dr. Fritz Zimmerli bedeutet für die Schweizer von Ludwigshafen und der ganzen Rheinpfalz einen harten Schlag, und ich bin überzeugt, dass viele Landsleute seinen Hinschied als einen persönlichen Schicksalsschlag empfinden und das Gefühl haben, als ob ihnen ein lieber Verwandter, dass ihnen ein väterlicher und um ihr Wohl besorgerter Freund entrissen worden sei.“

Zimmerli entstammt einer alten Zofinger Familie. Von seinem Vater, der schweizerische Berufsoffizier und in seinen letzten Dienstjahren Kreiskommandant in Aarau war, ererbte er die militärische Ader. Er absolvierte noch von hier aus seine militärischen Übungen und erfüllte während des Krieges teils als Offizier der Gebirgsartillerie, teils als Chemiker bei der Munitionsversorgung seine Dienstpflicht, um seine militärische Laufbahn dann als Major abzuschliessen.

Als 25jähriger Chemiker kam Zimmerli vor 30 Jahren nach Ludwigshafen, um sich hier eine Existenz zu gründen. Seinem Vaterlande, mit dessen Geschichte er sich in seinen Mussestunden gerne befasste, dessen kulturelle und wirtschaftlichen Verhältnisse und Wandlungen er mit grossem Interesse und viel Verständnis studierte und verfolgte, hat er bis zu seinem letzten Atemzuge die Liebe und Treue bewahrt. Darum blieb er aber hier kein Fremder, er betrachtete

vielmehr das Pfalzgebiet, dessen Bevölkerungsschlag ihm, dem Alemannen, zusagte, als seine zweite Heimat. Dass er dieser wie überhaupt dem Staate, dessen Gäste wir sind, und dem Unternehmen, dem er angehören durfte, die Treue hielt, auch in Zeiten und unter Umständen, da Treue Torheit, Untreue dagegen ein Zeichen von Tüchtigkeit zu sein schien, — dafür sind wir Landsleute ihm von Herzen dankbar.

Von Anbeginn seines Aufenthalts in Ludwigshafen an, wandte Dr. Zimmerli seine besondere Aufmerksamkeit den Landsleuten in der Pfalz zu, denen er ein tatkräftiger und gewissenhafter Berater wurde. In seiner Eigenschaft als Präsident des Schweizerischen Unterstützungsvereins „Helvetia“ in Ludwigshafen hat er während 28 Jahren eine segensreiche Tätigkeit entfaltet, von deren Umfang nur Wenige sich ein richtiges Bild zu machen vermögen. Viel soziales Verständnis und sein Bestreben, gerecht zu sein, kamen ihm bei dieser Betätigung zu statten. Es werden wenige Landsleute in dem grossen Bezirk sein, denen er nicht einmal in irgend einer Beziehung, die durchaus nicht immer materieller Art zu sein brauchte, einen Dienst geleistet hat. Er arbeitete Hand in Hand mit dem Schweizerischen Konsulat, dessen Wirken im pfälzischen Bezirke er sehr

unterstützt hat. Ich weiss mich daher eins mit meinen Amtsvorgängern, wenn ich dem Verstorbenen hier zum letzten Male herzlichen Dank sage für das stets bewiesene und vor allem praktisch betätigten vaterländische Empfinden, mit dem er nicht nur sich, sondern zugleich auch seine Landsleute und seine Heimat geehrt hat.

Das Herz, das unter der manchmal rauh sich anführenden Schale so warm schlug, lebt nicht mehr, doch fortleben wird die Erinnerung an einen wackeren und aufrechten Landsmann, dessen Treue und Vaterlandsliebe, die sich nicht um Parteidirigenten kümmerten, uns allen — Schweizern wie Deutschen — vorschweben sollten als erstrebenswerte Vorbilder höchster menschlicher Tugenden. Namens der eidgenössischen Behörden und des schweizerischen Konsulats lege ich diesen Kranz an Deiner Bahre nieder. Wir danken Dir für Deine Liebe, Deine Treue.“

Appenzeller.

Wir wüssten namens der „Ehemaligen“ diesem warmen Nachruf nichts besseres beizufügen, als dass auch die G. E. P. sich dieser Charakteristik des dahingegangenen Kollegen voll und ganz anschliesst. Seit 1910 hat Dr. Zimmerli die Gesellschaft Ehemaliger Polytechniker vertreten, war er das wertvolle Bindeglied zwischen der Vereinsleitung und ihren zahlreichen in Deutschland niedergelassenen Mitgliedern. Auch wir danken ihm stetsfort treue Pflichterfüllung, und auch in unsern Kreisen bleibt ihm ein gutes Andenken sicher.

C. J.

Mitteilungen.

Schweizerisches Luftverkehrswesen. Nach dem Geschäftsbericht des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements für das Jahr 1927 belief sich in der Schweiz Ende 1927 der Bestand an immatrikulierten Flugzeugen auf 35 gegenüber 32 zu Ende des Vorjahres und 38 zu Ende 1925. Neu zugelassen wurden im Laufe des Berichtsjahrs 14 Flugzeuge, dagegen 11 gestrichen.

Die technische Kontrolle wurde weiter ausgebaut und unter Beiziehung von Privatexperten durchgeführt. Die Einstellung des

Betriebes während des Winters wurde dazu benutzt, um mit älteren Maschinen Festigkeitsversuche vorzunehmen. Der Uebergang der Leitung des Flugwetterdienstes an die Meteorologische Zentralanstalt konnte im Berichtsjahr noch nicht durchgeführt werden.

Im Jahre 1927 setzte sich das internationale Luftverkehrsnetz der Schweiz aus folgenden Linien zusammen: 1. Genf-Lausanne-Zürich (Ad Astra), 2. Zürich-München (-Wien-Budapest) (Lufthansa), 3. Zürich-Stuttgart (-Dortmund) (Lufthansa), 4. Zürich-Stuttgart (-Berlin) (Ad Astra), 5. Basel-Brüssel-Rotterdam-Amsterdam (Balair und K. L. M.), 6. Zürich-Basel-Paris-London (Imperial Airways), 7. Basel-Mannheim(-Amsterdam bzw. Hamburg) (Lufthansa), 8. Basel-St. Gallen (Balair), 9. Basel-La Chaux-de-Fonds-Lausanne (Balair), 10. Basel-Genf (Balair und Lufthansa), 11. Basel-Zürich (-München-Wien) (Balair), 12. Genève-Lyon (-Paris) (Air Union), 13. Genève-Marseille (Balair und Lufthansa). Dazu ist zu bemerken, dass die Linien 7, 10 und 13 von der Deutschen Lufthansa auch während des Winters 1927/28 betrieben wurden, Linie 7 (mit Zwischenhalt in Karlsruhe) schon während des Winters 1926/27. Regelmässigkeit und Pünktlichkeit während der Hauptverkehrsperiode (19. April bis 30. September) haben sich im Vergleich mit der nämlichen Periode des Vorjahres wiederum etwas verbessert. Die durchschnittliche Regelmässigkeit aller Linien stieg von 96% auf 96,8%, die Pünktlichkeit von 80,6% auf 81,6%. Einzelne Linien erreichten sogar 100% Regelmässigkeit.

Dank einer lebhaften Propaganda insbesondere der schweizerischen Luftverkehrs-Union hat die beförderte Transportmenge gegenüber dem Vorjahr eine erhebliche Zunahme erfahren, auf einigen Linien sogar um 100%. Es ist dies ein Beweis dafür, dass das Flugzeug das Vertrauen immer weiterer Kreise geniesst und seine Vorteile auch für den Post- und Warentransport mehr und mehr erkannt werden. Neben den regelmässigen Luftverkehrsliinen hat sich der interne Verkehr für touristische Zwecke ebenfalls weiter entwickelt, wobei zahlreiche Gebirgsflüge über dem Alpengebiet besonders erwähnenswert sind. Auch der Flugsport hat im abgelaufenen Jahre eine kräftige Belebung erfahren; an mehreren Orten sind Flugsportklubs gegründet worden, die unter der Leitung von Fachleuten in der Ausbildung von Flugschülern eine rege Tätigkeit entfalten. Das Luftamt hat im Berichtsjahr über 30 Flugschülerausweise ausgestellt.

Die Tätigkeit der nationalen Zivilluftfahrt (5 Luftverkehrsliinen und schweizerischer Anteil an 3 Gemeinschaftsliinen, ferner Flugschulen, Luftphotographie, Reklame-, Sport- und Touristenflüge usw.) ergab im Jahre 1927 7608 (1926: 6270) Flüge, 3908 (1926: 3811) Flugstunden und 468600 (1926: 424300) Flugkilometer. Dazu kommen fünf fremde Linien (sowie der Anteil an drei Gemeinschaftsliinen) mit total 2897 Flügen, 4561 Flugstunden und 600 300 Flugkilometern.

Auf einer der obenerwähnten ausländischen Linien unseres internationalen Luftverkehrsnetzes ereignete sich im Berichtsjahr ein Unfall, bei dem drei Passagiere leicht und ein Pilot mittelschwer verletzt wurden. Auf den schweizerischen Linien ist kein Unfall zu verzeichnen. Im Flugsport fanden drei Flugunfälle statt (drei Piloten leicht verletzt).

Neue Eisenbahn-Hubbrücke über den Koningshaven in Rotterdam. Die vor ungefähr 50 Jahren erbaute zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Koningshaven besass als beweglichen Teil eine zweiarmige Fachwerkdrehbrücke von 54 m Länge mit obenliegender Fahrbahn und einem mittlern Drehpfeiler von 10 m Durchmesser, sodass beim Ausschwenken der Brücke zwei Wege von je rd. 20 m Breite für die Schiffahrt freigegeben wurden. Zu beiden Seiten der Drehbrücke befanden sich noch je eine feste Fachwerkbrücke von 80 m Spannweite mit untenliegender Fahrbahn. Die Drehbrücke genügte für die heutigen Verkehrsanforderungen nicht mehr, da sowohl die Zahl als auch die Abmessungen der unter der Brücke verkehrenden Schiffe so gewachsen waren, dass z. B. der grösste Teil der Flusschiffe nicht mehr unter der geschlossenen Brücke durchfahren konnte, was eine erhebliche Störung des ebenfalls stark gestiegenen Eisenbahnverkehrs über die Brücke nach sich zog. Für die Seeschiffe waren anderseits die Durchfahrtsöffnungen zu schmal. Man entschloss sich daher zum Ersatz der Drehbrücke durch eine Hubbrücke, und zwar mit untenliegender Fahrbahn, wodurch 3 m Durchfahrthöhe für die Schiffahrt gewonnen wurden, sodass nunmehr 90% der Rheinschiffe unter der geschlossenen Hubbrücke durchfahren können. Ueber diese neue Brücke berichtete am 20. April Ingenieur Ir. Joosting aus Utrecht vor der Ortsgruppe Brandenburg der „Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen“. Die Eisenkonstruktion der Hubbrücke besteht aus zwei 60 m hohen

Türmen, die für eine spätere Erhöhung um 12 m vorgesehen sind, und einem als Strebefachwerk mit gekrümmtem Obergurt und zwischengefügten Hängeständern ausgeführten beweglichen Ueberbau von 54 m Spannweite und 530 t Gewicht, der an seinen vier Ecken an je 12 Stahldrahtseilen von 40 mm Durchmesser aufgehängt ist. Die Seile sind über Stahlgussräder von 3,60 m Durchmesser geführt und an ihrem andern Ende durch Eisenbeton-Gegengewichte belastet. In ihrem gegenwärtigen Ausbau kann die Brücke um 41 m gehoben werden, wodurch bei Hochwasser eine lichte Höhe von 48 m freigegeben wird. Die Türme stehen mit zwei Stützen auf den bestehenden Pfeilern der festen Ueberbauten, mit den beiden andern auf neuen Pfeilern, die auf je zwei Eisenbeton-Senkbrunnen von 8 m Durchmesser neben den bestehenden gegründet worden sind. Die Bewegung der Hubbrücke wird von einer Maschinenanlage von 200 PS aus bewirkt, die in einem der Türme über dem Profil der Eisenbahn angeordnet ist. Von der sonst üblichen Anordnung der Maschinenanlage auf der Mitte des beweglichen Brückenteils ist man abgegangen, weil es unwirtschaftlich erschien, eine Last von weit über 100 t ständig mitbewegen zu müssen und die Türme dadurch zu belasten; auch die Gegengewichte wären entsprechend schwerer geworden. Zum Heben der Brücke sind nur 1½ min erforderlich. Bezüglich näherer Einzelheiten verweisen wir auf das Vortragsreferat im „Bauingenieur“ vom 11. Mai 1928. Die gesamte Eisenkonstruktion ist von der GUTHOFFNUNGSHÜTTE in Sterkrade ausgeführt worden; die Aufstellung des Bauwerks erfolgte ohne Unterbrechung des Verkehrs. Als gesamte Herstellungskosten, einschliesslich der Pfeilergründungen, werden 1,1 Mill. Gulden angegeben. Im kommenden Jahr soll die gesamte Brückenanlage, ohne Änderung der Türme, um 1 m gehoben werden; es werden dann 99% der Rheinschiffe unter der geschlossenen Brücke durchfahren können. Hinzuzufügen wäre noch, dass auch die benachbarte Strassen-Drehbrücke ersetzt worden ist, und zwar durch eine Klappbrücke, von der hier eine ausführliche Beschreibung folgen wird. z.

Die Ausstellung „Heim und Technik“ München 1928 wird als deutsche Ausstellung für die Einführung technisch und wirtschaftlich erprobter Einrichtungen in den Haushalt wirken. Auch die zweckmässige Raumgestaltung, besonders der Kleinwohnung, wird mit einbezogen werden. Die wirtschaftliche Bedeutung der Hausfrauen-Tätigkeit und die Tatsache, dass der deutsche, wie der europäische Haushalt überhaupt, in technischer Hinsicht weit hinter dem zurücksteht, was sich in Amerika längst bewährt hat, rechtfertigt die Veranstaltung der Ausstellung. Für alle Gruppen ist eine Dreiteilung in Einführungsräume, Typenräume und Sammelausstellung der Firmen vorgesehen. Es handelt sich dabei um Wohnung, Reinigung, Herstellung der Nahrung, Beleuchtung, Wasserversorgung, Bad, Heizung, usw., kurz alles, was mit dem Haushalt in Beziehung steht, wobei Ersparnis an Zeit, Kraft und Geld als Problem obenansteht. So weit irgend möglich werden Einrichtungen im Betrieb vorgeführt; als Ergänzungen dienen Vorträge mit Filmdarstellungen. Die Eröffnung der Ausstellung ist für Mitte Juni in Aussicht genommen. (Aus „Kunst und Handwerk“).

Ueber die Frequenz der deutschen Technischen Hochschulen im Wintersemester 1927/28 werden folgende Zahlen mitgeteilt. An der Spitze steht Berlin mit 4672 regulären Studierenden (W. S. 1926/27: 4198); es folgen München mit 4189 (4206), Dresden mit 2559 (2414), Darmstadt mit 2361 (2429), Hannover mit 1924 (2044), Stuttgart mit 1770 (1919), Danzig mit 1584 (1574), Karlsruhe mit 1240 (1280), Aachen mit 1047 (1096), Braunschweig mit 952 (944), Breslau mit 706 (955), die Bergakademien Clausthal und Freiberg mit 396 (573) bzw. 345 (427) Studierenden. Zu dieser Gesamtsumme von 23745 (24059) regulären Studierenden kommen noch 3817 (4357) Hörer und Gäste. Rund 12% (10%) der Zuhörer und Gäste sind Ausländer. Von den regulären Studierenden entfallen auf Architektur 1901 (1768), auf Bauingenieurwesen 2982 (2477), auf Maschinenbau und Elektrotechnik 11744 (12493), also nahezu die Hälfte, auf Schiff- und Schiffsmaschinenbau (Berlin und Danzig) 505 (306), auf Bergbau und Hüttenkunde 1641 (2108), auf Chemie und Pharmazie 1981 (2242), auf Papieringenieurwesen (Darmstadt) 85 (94), auf Landwirtschaft (München) 203 (222), auf Wirtschaftswissenschaften (München) 408 (411) und auf allgemeine Wissenschaften 2234 (1825).

Die Roheisen- und Rohstahl-Gewinnung der Welt im Jahre 1927. Nach den vorläufigen Produktionsergebnissen betrug letztes Jahr die Roheisengewinnung der Welt 86,3 Mill. t gegenüber 79,3 Mill. t im Jahre 1926. Der Anteil Europas ist dabei von 44,6% auf

52,7% gestiegen und hat dabei die Produktion Nordamerikas (U.S.A. und Canada), die von 40,8 auf 37,8 Mill. t gesunken ist, überschritten. Die Rohstahlgewinnung belief sich im Jahre 1927 auf 101 Mill. t gegenüber 93,7 Mill. t im Vorjahr. Auch hier hat Europa mit 52,3 Mill. t (41,3 Mill. t) oder 51,7% (44,0%) Nordamerika, das 46 Mill. t (50 Mill. t) erzeugte, überflügelt.

Eine Express-Flugverbindung zwischen Zürich und Berlin ist letzten Montag von der „Ad Astra“ gemeinsam mit der deutschen „Lufthansa“ in Betrieb genommen worden. Dabei wurde die Strecke Zürich-Berlin in 4 h 50 min, die Strecke Berlin-Zürich in 4 h 20 min zurückgelegt. Damit ist der Nachweis geleistet, dass die Reise Zürich-Berlin und zurück (Gesamtentfernung rd. 1400 km) in einem Tag, und zwar innert der Tagesstunden, erledigt werden kann.

Der schweizerische Elektrotechnische Verein und der Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke halten ihre diesjährigen Generalversammlungen am 16. und 17. Juni in Baden ab.

Literatur.

Elektrische Vollbahnlokomotiven. Ein Handbuch für die Praxis sowie für Studierende. Von Dr. techn. Karl Sachs, Ingenieur der A.-G. Brown, Boveri & Cie., Baden. Mit 448 Abbildungen im Text und 22 Tafeln. Berlin 1928. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 84 M.

Mit dem vorliegenden, 461 Seiten in Lexikon-Format umfassenden Buche will der Verfasser die Entwicklung und den heutigen Stand der elektrischen Vollbahnlokomotive zur Darstellung bringen. In einem ersten Abschnitt betrachtet er „Zugkraft und Leistung“, in einem zweiten Abschnitt den „Wagenteil“, in einem dritten Abschnitt den „elektrischen Teil“, worauf in einem vierten Abschnitt eine Beschreibung von 15 modernen Lokomotiven aller Stromarten gegeben wird. Der heutige Stand der Vollbahnlokomotive findet sich in dem vorliegenden Buche in vorzüglicher Weise behandelt, wobei sich der Verfasser als guter Kenner der einschlägigen Literatur, einschliesslich aller wichtiger Patentschriften ausweist; es ist dies umso bemerkenswerter, als der Verfasser sich erst seit wenigen Jahren eingehender mit der elektrischen Traktion befasst, da er ja früher in andern Abteilungen der A.-G. Brown, Boveri & Cie. tätig war. Damit hängt es wohl auch zusammen, dass er in bezug auf die Entwicklung der elektrischen Traktion weniger sichere Angaben zu bieten weiss, als bezüglich ihres heutigen Standes. So findet sich schon auf Seite IV des Vorworts die ungenaue Angabe, die Entwicklung der elektrischen Vollbahnlokomotive beginne mit den vor 30 Jahren gebauten Burgdorf-Thun-Lokomotiven zu je 300 PS, während doch allgemein bekannt ist, dass schon drei Jahre früher die ersten Baltimore-Ohio-Lokomotiven zu je 1440 PS in Dienst kamen, die mit ihrer Bestimmung für Anhängelasten von je 1000 t einen geeigneteren Ausgangspunkt der Entwicklung darstellen, als jene kleinen und jüngern schweizerischen Nebenbahn-Maschinen. Demgemäß müssen wir auch (Seite 207) in der historischen Uebersicht der Gleichstromlokomotiven die irrite Angabe beanstanden, in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre hätten die damaligen Gleichstrommotoren eine Leistungssteigerung über 40 PS Stundenleistung hinaus nicht zugelassen, da ja z. B. die damaligen Motoren der eben genannten amerikanischen Lokomotiven bereits Stundenleistungen von je 360 PS aufweisen. In Bezug auf die (auf Seite 299) gegebene Entwicklungsgeschichte des Einphasen-Bahnmotors scheint uns die folgende Bemerkung am Platze: Wenn man es heute noch der Mühe wert erachtet, von den Bemühungen von 1901 von G. Winter und F. Eichberg zu reden, denen bekanntlich kein dauernder Erfolg beschieden war, so hätten die Erfindung der Kompensation durch Alexander Siemens und R. Eickemeyer und die Proklamierung der tiefen Frequenz durch B. G. Lamme, denen entscheidende und bleibende Bedeutung zukommt, unbedingt erwähnt werden müssen. In der historischen Darstellung der Drehstrom-Traktion finden wir (Seite 354) die Angabe, dass der — internationale — Simplontunnel deshalb für Drehstrom von 3000 Volt und 15 Perioden elektrifiziert worden sei, um den unmittelbaren Anschluss an das Netz der italienischen Staatsbahnen zu ermöglichen; es ist aber bekannt, dass für jene Systemwahl der S. B. B. von 1905 die zufällige Verwendbarkeit einiger bei der Veltlinbahn entbehrlicher Lokomotiven, sowie der Wunsch, die elektrische Traktion gleich mit der Tunnel-Eröffnung zur Einführung zu bringen, wegleitend waren, wobei dann auch der Schweiz. Bundesrat und die Internationale Simplon-Dele-

gation zustimmten; übrigens lag eine Offerte von Brown, Boveri & Cie. vor, die betreffende Elektrifizierung auf eigene Kosten und eigenes Risiko vorzunehmen, was den Entschluss der Behörden wesentlich erleichterte.

Das ausserordentlich reichhaltige Bildermaterial zeigt die sorgfältige Ausführung, die die im Verlage von Julius Springer erscheinenden Werke ausnahmslos kennzeichnet, und erklärt auch den relativ hohen Preis des vorliegenden Werkes, das wir — ungestrichen unserer Bemerkungen zur Entwicklungsgeschichte — den Interessenten warm empfehlen.

W. K.

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

Vereinsnachrichten.

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

Vom 3. Juni a. c. an findet in London die Feier des *Centenary of the Incorporation by Royal Charter of The Institution of Civil Engineers* statt.

Der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein wird dabei durch Herrn Ingenieur J. Büchi in Zürich vertreten sein.

Im Anschluss an diese Veranstaltung ist von Dienstag den 5. Juni an die Abhaltung verschiedener Vorträge und Diskussionen vorgesehen, zu welchen auch die Mitglieder des S. I. A. eingeladen sind. Wir bitten die Herren Kollegen, die sich für eine Teilnahme interessieren, ihre Adresse in London dem Sekretariat des S. I. A., Tiefenhöfe 11, Zürich 1, bekannt geben zu wollen, damit ihnen dorthin eine Teilnehmerkarte zugestellt werden kann.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Jahresbericht der S. T. S. für das Jahr 1927.

In der inneren Organisation der S. T. S. traten im Berichtsjahr keine wesentlichen Änderungen ein. Die Verwaltungskommission befasste sich in der Hauptsache mit der zur Weiterführung der S. T. S. nötigen neuen Vereinbarung mit dem eidgenössischen Arbeitsamt betreffend Subventionierung des Unternehmens durch den Bund. Es konnte ein neues Abkommen getroffen werden, demzufolge der Bund sich verpflichtet, der S. T. S. eine jährliche ordentliche Subvention von im Maximum $\frac{1}{3}$ der Betriebsauslagen auszuzahlen. Die Existenz der S. T. S. scheint dadurch auch für die Zukunft gesichert.

Die Zahl der Angemeldeten hat im Berichtsjahr, infolge der günstigeren Lage des Arbeitsmarktes, etwas abgenommen. Die Zahl der Abonnenten auf das vertrauliche Bulletin und das Stellenverzeichnis ist dagegen im Verhältnis zur Zahl der Angemeldeten leicht gestiegen; zu Ende des Jahres bedienten sich 62% der Angemeldeten dieser Bulletins für die Eingabe ihrer Offerten.

Neu eingeführt wurde gegen Ende des Berichtsjahrs, versuchsweise, die Herausgabe eines Verzeichnisses von Chiffre- und andern Inseraten, die zum Teil vom Sekretariat des S. I. A. zur Verfügung gestellten in- und ausländischen Tages- und Fachblättern entnommen werden. Dieses Verzeichnis gelangt an Bulletin-Abonnenten kostenlos. Es kann aber, von bei der S. T. S. Angemeldeten, auch einzeln, zum Preise von 1 Fr. pro Quartal, bezogen werden. Stellesuchende haben ihre Offerten für die darin enthaltenen Stellen direkt einzusenden, auch fällt jede Vermittlungsgebühr seitens der S. T. S. weg.

Statistisches:

Die Zahl der *Eingeschriebenen* hat, wie schon erwähnt, im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr abgenommen. Sie betrug zu Anfang des Jahres (Statistik vom 31. Dez. 1926) im ganzen 838, wovon 387 in der Hoch- und Tiefbau-Abteilung und 451 für die übrigen Berufe. Am 31. Dezember 1927 betrug die Zahl der Eingeschriebenen im ganzen 671 und zwar 289 in der Bau-Abteilung und 382 in den übrigen Berufarten. Davon waren zur Zeit ihrer Anmeldung 363 = 52,6% stellenlos. Die höchste Zahl war Ende Februar zu verzeichnen mit 780 Eingeschriebenen (384 Bau-Abteilung und 436 Maschinen-Abteilung), die tiefste Zahl Ende Juli mit 604 (254 Bau-Abteilung und 350 Maschinen-Abteilung).

Über die Vertretung der einzelnen Berufe sowie über das Stellen-Angebot und die erzielten Vermittlungen gibt folgende Tabelle Aufschluss. (A Architekten, B-T Bau-Ingenieure, V-I Vermessungs-Ingenieure, K-I Kultur-Ingenieure, M-I Maschinen-Ingenieure, E-I Elektro-Ingenieure, Ch-I Ingenieur-Chemiker, V Verschiedene, HT Hochbau-Techniker, TT Tiefbau-Techniker, G Geometer, MT Maschinen-Techniker, ET Elektro-, CHT Chemie-, HzT Heizungs-Techniker.)

Akademiker	A	B-I	V-I	K-I	M-I	E-I	Ch-I	V	Total
Eintritte	69	137	3	8	51	63	28	3	362
Offene Stellen	57	63	—	2	71	32	22	2	249
Vermittlungen	32	30	—	—	12	8	1	—	83

(1926 = 64)