

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 113/114 (1939)
Heft: 12

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: 18.02.2026

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

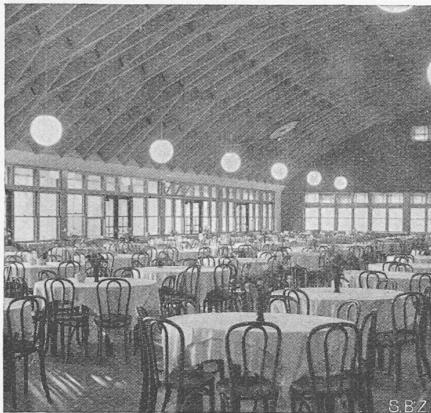


Abb. 3.

Dining Hall of Summer Camp for International Ladies' Garment Workers' Union, Bushkill, Pa. (1934).
Architekt WILLIAM LESCAZE, G. E. P., aus Genf, in New York

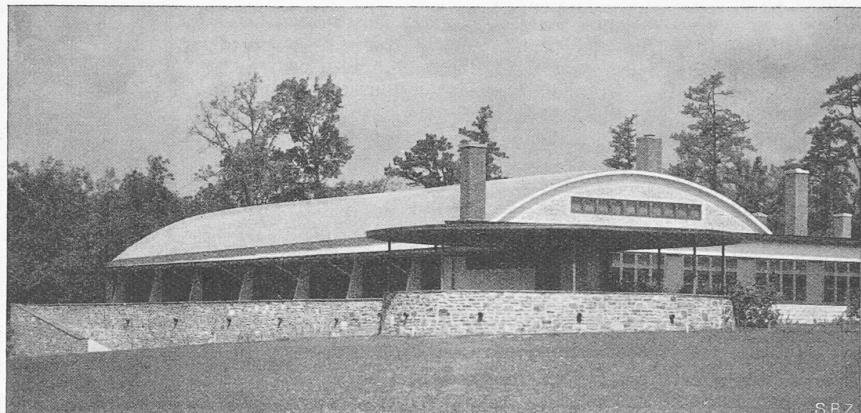


Abb. 4

Französische Lokomotive mit Velox-Dampferzeuger

Die günstigen Eigenschaften des BBC-Velox-Dampferzeugers, d. h. sein guter Wirkungsgrad, sein geringer Platzbedarf und sein geringes Gewicht im Verhältnis zur erzeugten Dampfmenge, seine rasche Betriebsbereitschaft und seine beträchtlich reduzierte Explosionsgefahr, beides bedingt durch den geringen Wassergehalt, sind auch den Eisenbahnfachleuten nicht unbekannt geblieben. Seine Anwendung verspricht auch für die Dampflokomotiven Vorteile, denn bei gleichem Adhäsionsgewicht kann die Leistung erhöht werden, und der Brennstoffkonsum wird nicht nur wegen des besseren Kesselwirkungsgrades günstiger, sondern auch wegen der kurzen Anheizperiode, die es sogar erlaubt, bei längeren Fahrtunterbrechungen den Brenner ganz auszuschalten; die rasche Regulierfähigkeit verhüttet Dampfverluste durch das Sicherheitsventil. Außerdem müssen die Dampfzylinder im Auspuffbetrieb mit kleinerem Gegendruck arbeiten, weil der Zug der Feuerung nicht durch ein drosselndes Blasrohr erzeugt werden muss.

Diese Überlegungen veranlassten die Société nationale des Chemins de fer français, von einer Offerte der Compagnie Electro-Mécanique Gebrauch zu machen und einen Veloxkessel auf einer Lokomotive auszuprobieren, die 2 m Triebbraddurchmesser aufweist und bisher mit einem Kesseldruck von 16 at eine Leistung von 1500 PSi zu entwickeln vermochte. Der Kessel wurde entfernt und an seiner Stelle der Veloxdampferzeuger samt den Hilfsaggregaten eingebaut; eine Blechverschalung über das Ganze gibt nun der Maschine äußerlich das Bild einer Diesellokomotive. Bei 20 at Kesseldruck und 380° C Überhitzungstemperatur beträgt die stündliche Dampferzeugung nunmehr 12 t/h, wovon 1 t/h von den Hilfsantrieben verbraucht wird.

Die Aufladegruppe, bestehend aus der Gasturbine und dem Axialgebläse, ist mit einer Hilfsdampfturbine gekuppelt, die insbesondere zur Beschleunigung des Aggregates bei Belastungsänderungen dient. Beim Anfahren vom kalten Zustand aus übernimmt ein ebenfalls angeschlossener Gleichstrommotor diese Aufgabe. Ganz analog wird die Pumpengruppe, die das Umwälzen des Kesselwassers und die Förderung des Speisewassers, des Schmieröls und des Brennstoffes besorgt, von einer Dampfturbine mit Reduktionsgetriebe und beim Anfahren von einem Gleichstrommotor angetrieben. Den Anfahrrstrom liefert eine im Tender untergebrachte Dieselgeneratorgruppe; im übrigen dient

der Tender als Speisewasser- und Brennstoffbehälter. Von hier aus gelangt das Speisewasser zunächst in den Oelkühler, dann durchströmt es den ersten Vorwärmer, der mit dem Abdampf der Hilfsturbinen beheizt wird, kommt hernach in den Rauchgasvorwärmer und fließt dann über den Speisewasserregler in den Wasserabscheider des Dampferzeugers. Kondensation für den Hauptdampf wird nicht angewandt. Zur Enthärtung des Rohwassers leitet man einen Teil des stetig umgewälzten Kesselinhaltes fortwährend durch zwei Enthärteter, wo es chemisch aufbereitet wird. Ein Schlammhahn am Wasserabscheider ermöglicht das Ablassen der ausgefällten und dort abgesetzten Salze.

Auf dem Lokomotivversuchstand bewegten sich die Druckschwankungen auch bei krassesten Belastungsänderungen nur zwischen 18,5 und 22 at und die Überhitzungstemperatur änderte von 355 auf 380° C. Die Maximallistung betrug 1800 PS, somit eine Erhöhung um 20%; der optimale Kesselwirkungsgrad erreichte 86%, also etwas weniger, als er bei ortsfesten Veloxkesseln¹⁾ erzielt wird. Es ist dies bedingt durch den aus Raumgründen etwas knapp bemessenen Economiser, aus dem die Gase mit 220° C, statt wie sonst üblich mit nur 110° C austreten. Leistungserhöhung und Verbesserung des Kesselwirkungsgrades sind aber nicht die einzigen erzielten Vorteile, wie dies eingangs erwähnt wurde. Hervorgehoben sei noch die starke Entlastung des Heizers, der nur noch Überwachungsdienst hat. Schon im März 1939 hatte die Maschine ihre 15000 km zurückgelegt. Das Personal war rasch mit dem veränderten Betriebe vertraut und die Anfahrzeit vom kalten Zustand aus betrug durchwegs weniger als 15 min. Durch Entleeren des Wasserabscheidens und der Enthärtung nach jedem Kurs konnten alle wegen des Rohwassers zu erwartenden Schwierigkeiten vermieden werden (nach einem illustrierten Aufsatz von Jacques Dumas, Ingénieur E.S.E. in «Le Génie Civil» vom 8. Juli 1939).

MITTEILUNGEN

Rein elektrischer und thermoelektrischer Bahnbetrieb. Für ein neues Eisenbahnnetz seien Z gleiche Lokomotiven vorgesehen, jede mit einem elektromotorischen Antrieb von bestimmter Anschlussleistung, P_a kW, ausgerüstet. Bei einer jährlichen «Benutzungsdauer» von je T_a h ergibt dies einen jährlichen Energiebedarf der Antriebsmotoren von $W = Z P_a T_a$ kWh. Ob es vorteilhafter ist, diesen Energiebedarf aus einem einzigen, statioären Kraftwerk zu decken, d. h. die Motoren aus einem gemeinsamen Netz zu speisen, oder aber in jeder Lokomotive ein eigenes Kraftwerk, z. B. eine Diesel-elektrische Gruppe, einzubauen, wird von der Lokomotivzahl Z abhängen: Je größer Z , je dichter also der vorgesehene Verkehr, desto eher wird sich eine zentralisierte Energieerzeugung lohnen. Dies deshalb, weil der im Laufe des

¹⁾ Nach dem eingehenden Versuchsbericht von Prof. H. Quiby in «SBZ» Band 102, Seite 61*, wurden 93,75% thermischer Wirkungsgrad erzielt. Die Prinzip-Darstellung des BBC - Veloxdampferzeugers siehe «SBZ» Bd. 101, S. 151* (1933).

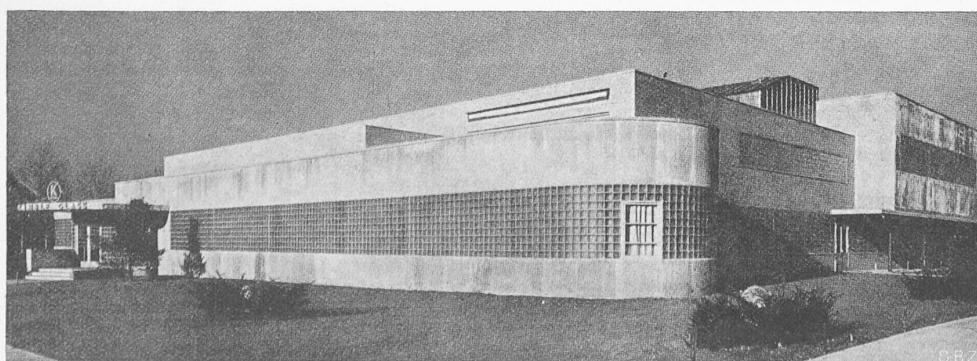


Abb. 6. Kimble Glass Co. Office Building, Vineland, New Jersey. Arch. William Lescaze (1938)

Jahres zu erwartende, die Anlagekosten der Zentrale bestimmende maximale Leistungsbedarf P_{\max} hinter der für die Kosten der Z thermischen Anlagen massgebenden Grösse $Z P_a$ umso mehr zurückbleiben wird, je grösser Z und damit das Verhältnis y des mittleren Leistungsbedarfes $P = W/8760$ kW zu der Anschlussleistung P_a einer Lokomotive ist ($y = Z T_a/8760$). Anders ausgedrückt: Mit zunehmendem y verbessert sich der Belastungsfaktor $b = P/P_{\max}$. Dem statistischen Zusammenhang zwischen y und b ist eine Studie von Prof. Dr. W. Kummer im «Bulletin SEV» 1936, Nr. 5, gewidmet; auf die dort aufgestellte Kurve $b = f(y)$ greift er ebenda, in Nr. 15 des laufenden Jahrgangs, zurück, um speziell die Frage zu erörtern, in welchem, dem rein elektrischen, oder dem thermoelektrischen Fall die Energieverluste auf dem Wege von den Wellen der Primärmotoren zu den Klemmen der Antriebsmotoren geringer sind.

Schiffsantrieb durch Verbrennungsgase. In «Génie Civil» vom 15. Juli 1939 beschreibt L. Keuleyan einen von der Firma Götaverken entwickelten Schiffsantrieb, über den in der Sitzung des «Institute of Marine Engineers» vom 18. April 1939 berichtet wurde. Als Primärmaschine wird ein Dieselmotor¹⁾, als Sekundärmaschine für den Propellerantrieb eine Kolbenmaschine oder eine Gasturbine verwendet²⁾. Der Motor arbeitet mit Gegendruck, und zwar wird die erzeugte Leistung insgesamt zur Kompression der mit den Verbrennungsgasen gemischten Luft ausgenutzt. Zur Verarbeitung in Kolbenmaschinen werden die Gase auf eine Temperatur von 425 bis 450° C, bei Gasturbinen auf 500° C gebracht. Durch Erhöhung des Verbrennungsdruckes auf 60 kg/cm² bei Einblasen und auf 70 kg/cm² bei Einspritzung des Brennstoffes erreicht der Abgasdruck den Betrag von 4 kg/cm². In einer Versuchsanlage diente ein einfacher Einzyylinder-Zweitaktmotor mit 350 mm Bohrung und 520 mm Hub als Generator und eine doppelt wirkende Zweizylindermaschine mit 500 mm Bohrung und Hub und einer Drehzahl von 127 bis 172 U/min als Motor. Der bei diesen Versuchen erreichte Ölverbrauch ist zu 189 g/PSh, der thermische Wirkungsgrad zu 33,5 % angegeben. Es liegen bereits Erfahrungen aus der Praxis mit Schiffen verschiedener Verwendungsart vor, von denen vier Fälle mit Maschinenleistungen von 300, 850, 1000 und 6500 PS besprochen werden. Zudem ist ein Projekt für einen Schnelldampfer mit 200 000 PS Leistung erörtert. Besonders hervordampfen wird das kleine Gewicht des Generators, dem jedoch gehoben wird das kleine Gewicht des Generators, dem jedoch nicht unbeträchtliche Rohrleitungsgewichte gegenüberstehen.

Prof. Dr. h. c. Mirko Roš 60 jährig. Mancher Kollege und Bekannter des Direktions-Präsidenten der Eidg. Material-Prüfungs-Anstalt wird erstaunt sein zu hören, dass Roš am 19. d. M. schon 60 Jahre alt sein soll. Indessen ist jeder so alt wie er sich — und die Andern ihn fühlen. Sein gelegentlich etwas unbändiges südländisches Temperament — das seit seinem ersten Auftreten bei uns (1906) als Brückingenieur der Gotthardbahn nichts eingebüßt hat — hat zwar da und dort schon etwas Mühe bereitet; man bedenke aber anderseits, dass die unermüdliche Arbeitskraft, Energie und vor allem Initiative, durch die er die E. M. P. A. zu dem international hoch angesehenen Forschungsinstitut gemacht hat, aus der gleichen Quelle, eben des Temperamentes strömen. Wir zweifeln nicht, im Namen der ganzen akademischen Technik, namentlich auch der Industrie, zu sprechen, wenn wir unserm E. M. P. A.-Direktor Roš für das, was er in den 15 Jahren seiner Amtstätigkeit auf dem weiten Gebiet der Materialkunde in zielbewusstem und rastlosem Schaffen schon geleistet hat, herzlichen Dank sagen, und ihm — und unserm Lande — wünschen, er möge noch lange Jahre in unveränderter Jugendfrische weiterwirken und für die ihm anvertraute Sache kämpfen als ein unerschrockener Hütten der Technik! C. J.

Was wendet die Schweiz für ihre Straßen auf? In der Schweiz erreichten die Totalausgaben für das Strassenwesen im Jahre 1932 das Maximum mit 164,8 Mill. Fr.; seither sind sie bis 1935 um über 24 Mill. Fr. zurückgegangen. In diesen Summen sind die Beiträge des Bundes, von Privaten, wie auch die Einnahmen aus dem Benzinzoll und den Verkehrsteuern inbegrieffen, die zusammen durchschnittlich 1931/35 rund 38 Prozent aller Strassenlasten deckten. Die Nettoausgaben verminderten sich seit 1932 um 27 Mill. Fr. oder um mehr als ein Viertel. Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen, nach Abzug der Einnahmen, im Jahre 1931 Fr. 38,70 Bruttoausgaben und im Jahre 1935 Fr. 33,80. Bei der Aufstellung nach Kantonen ergibt sich, dass die drei für diese Statistik wichtigsten Kantone Zürich, Bern und Waadt mit 42 % am schweizerischen Strassennetz beteiligt sind, sowie mit 43 % der gesamten Strassenausgaben; in absoluten Zahlen be-

¹⁾ Auch die in Bd. 111, S. 198 * und in Bd. 109, S. 112 * dargestellte Freiflugkolbenmaschine hat u. a. diesen Verwendungszweck.

²⁾ Über den Antrieb der Gasturbine in geschlossenem Gaskreislauf vergl.: J. Ackeret und C. Keller: Eine aerodynamische Wärme-kraftanlage, «SBZ» Bd. 113 (1939), Nr. 19, S. 229 *.

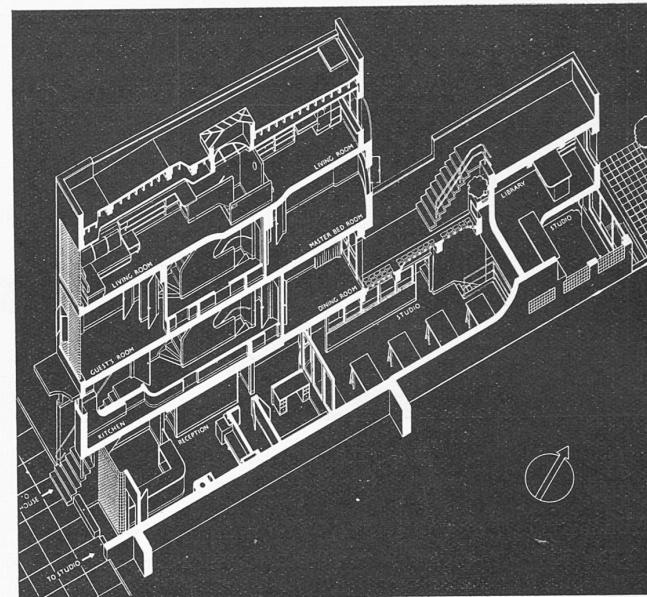


Abb. 7. Isometrischer Schnitt (rd. 1:300) des Hauses William Lescaze

trägt ihre Strassenlänge 18900 km, das Strassenbudget von Stadt und Gemeinden 66,8 Mill. Fr. und die Einnahmen 25,5 Mill. Fr. Die vier kleinen Kantone Uri, Obwalden, Nidwalden und Appenzell I.-Rh. wenden für die Strassen zusammen jährlich 2,1 Mill. Fr. auf.

Die Aufwendungen für die Julierstrasse beliefen sich Ende des Jahres 1938 auf die Summe von 7480 000 Fr., die sich zusammensetzen aus 3610 000 Fr. für Korrekturen und 3870 000 Fr. für Beläge. An Bundessubventionen sind bis Ende 1938 4225 000 Fr. eingegangen. Im Jahre 1938 wurden an dieser Strasse für Korrekturen und Beläge 3030 000 Fr. aufgewendet. Die Arbeiten wurden an 36 Unternehmer vergeben; während sechs Monaten (Mai bis Oktober) konnten hier rd. 500 bis 600 Arbeiter und in der übrigen Zeit 200 bis 300 Mann täglich beschäftigt werden («Autostrasse»).

Zum Stadtbaumeister von Schaffhausen ist gewählt worden Arch. S. I. A. Gottlieb Haug von Heiden (Appenzell A.-Rh.), geb. 1894. Haug hat als Anfang seiner praktischen Berufsausbildung die Lehre absolviert bei dem verstorbenen Architekten Otto Vogler, dem noch in guter Erinnerung weiterlebenden Schaffhauser Original. Sein Können hat Haug späterhin ausgewiesen durch verschiedene Wettbewerberfolge, sei es allein oder als gewesener Teilhaber der Fa. Lutz & Haug in Schaffhausen (1926 Kant. Landw. Schule Schaffhausen II. Preis; 1927 Angestelltenwohnhaus Kant.-Spital I. Preis; 1931 Kinderspital Schaffhausen III. Preis; 1935 Schweiz. Kleinhaus-Wettbewerb I. Preis).

LITERATUR

Als neuer Sonderdruck der «SBZ» ist erschienen:

Das Maschinenlaboratorium der E. T. H., seine Anlagen und Instruktorien. 72 Seiten Kunstdruck mit 180 Abbildungen. Inhalt: Einleitung von Prof. Dr. A. Rohn, Bauliche Gestaltung von Prof. O. R. Salvisberg, Ingenieurtechnische Gestaltung von Dipl. Ing. P. E. Souter, Stahlkonstruktion der Maschinenhalle von Prof. Dr. L. Karner, Maschinelle Ausrüstung des Fernheizkraftwerks von Prof. Dr. B. Bauer und Prof. H. Quiby, Heisswasser-Wärmeübertragungsanlage von Dipl. Ing. F. Rüegg und Dipl. Ing. W. v. Fischer, Institut für Thermodynamik, Verbrennungsmotoren und Kältetechnik von Prof. Dr. G. Eichelberg, Hydraulische Abteilung von Prof. R. Dubs, Institut für Aerodynamik von Prof. Dr. J. Ackeret, Institut für Textilmaschinenbau und Textilindustrie von Prof. Dr. E. Honegger, Laboratorium für Elektromaschinenbau von Prof. E. Dünner, Leichtmotoren-Laboratorium von Prof. K. Wiesinger. Preis 4 Fr.

Sols et Fondations. Par Armand Mayer, ing. en chef des mines, membre du Comité techn. du Laboratoire d'Etudes des sols et fondations. Un volume in-16, 198 pages avec 94 fig. Paris 1939, Librairie Armand Colin. Prix broché 15 frs. fr., relié frs. fr. 17,50.

Die Bodenmechanik hat in den letzten Jahren in allen Kulturstaten grosse und rasche Fortschritte gemacht. Es war dem Minen-Ingenieur und Mitglied des französischen Ausschusses für Bodenuntersuchungen, A. Mayer, vorbehalten, das erste zusammenfassende Werk über Bodenmechanik in französischer Sprache herauszugeben. Auffallend ist, dass Mayer sich wenig mit rein mathematischen Formulierungen der Untersuchungsergebnisse

Schweizer-Architekten im Ausland:
Arch. William Lescaze, aus Genf, in New York



Abb. 8. Der grosse Wohnraum im Eigenheim des Architekten

abgibt. Er legt das Hauptgewicht auf die praktisch verwertbaren Ergebnisse eingehender Laboratoriumsuntersuchungen und begründet dies damit, dass die für die Bodenmechanik aufgestellten Formeln vielfach zu Fehlschlüssen führen, weil die Grundlagen zu ihrer Ableitung hypothetischer Natur waren. Dieser Ansicht von Mayer ist weitgehend zuzustimmen.

Mayer behandelt in seinem Buch die physikalischen Anwendungen der Bodenmechanik für Stützmauern, Dämme, Staumauern, Fundationen von Hoch- und Tiefbauten usw. Das vorliegende Buch bietet sowohl für den projektierenden Ingenieur als auch für den mit Bodenforschungen sich beschäftigenden Theoretiker wertvolle Anregungen.

L. Bendel.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Zerspanung der Leichtmetalle. Von Dr.-Ing. E. h. A. Wallachs und Dr.-Ing. R. Wallachs. Mit 79 Abb. München 1939, Carl Hanser Verlag. Preis geh. etwa Fr. 3,75.

Bauten der Bewegung. Band I der Buchreihe des Zentralblatts der Bauverwaltung, herausgegeben im Preussischen Finanzministerium. Zweite verbesserte Auflage. Berlin 1939, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. etwa Fr. 11,20.

Génissiat et la Coupure du Rhône. Par P. Delattre, directeur technique de la C. N. R. S. Avec 4 fig. Aus dem Jahresbericht 1937 und 1938 des Schweizer. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes. Zürich 1939.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. W. JEGHER (im Felde) Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 34 507

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein Geschäftsbericht für das Jahr 1938.

1. Mitgliederbewegung.

Die Mitgliederzahl erhöhte sich im Berichtsjahr von 2505 (zu Ende 1937) auf 2603 zu Ende 1938. Es sind insgesamt 147 Neuaufnahmen erfolgt, denen 11 Austritte und 42 Todesfälle gegenüberstehen; der effektive Zuwachs beträgt demzufolge 94 Mitglieder. Die Zahl 2603 umfasst: 9 Ehrenmitglieder, 148 freie Mitglieder, 2258 Mitglieder über und 188 Mitglieder unter 30 Jahren. Nachstehend folgen die Namen der Verstorbenen, unter denen sich ein Ehrenmitglied und zwölf emeritierte Mitglieder befinden:

Ing. Ernst Affeltranger, Frauenfeld; Geom. Louis Andrey, Bulle; Arch. Ernst Baumgart, Bern (emeritiert); Ing. Dr. H. Behn-Eschenburg, Küsnacht (Ehrenmitglied); Arch. Albert Brenner, Frauenfeld (emeritiert); Arch. Otto Bridler, Winterthur (emeritiert); Arch. Arnold Brönnimann, Bern; Ing. Heinrich Brüpbacher, Zürich; Ing. Constant Buttiaz, Lausanne (emeritiert); Ing. Edouard Cuénod, Genève; Ing. Georges Ellgass, Yverdon; Arch. Julien Flegenheimer, Genève; Ing. Edmund Gams, Zürich (emeritiert); Ing. Karl Grüter, Samaden; Ing. Charles de Haller, Genève (emeritiert); Ing. K. Emil Hilgard, Zürich (emeritiert); Arch. Max Kuhn, Spiez; Ing. Otto Kuoni, Chur (emeritiert); Ing. Dr. Antonio Maggi, Mendrisio; Ing. Fritz Meyer, Davos; Ing. Joh. Jak Müller, Basel; Ing. Werner Munzinger, Emmenbrücke; Arch. Hermann Neukomm, Basel; Ing. Henri Nicod, Lausanne (emeritiert); Ing. a. Dir. Paul Ostertag, Winterthur (emeritiert); Ing. Julius Osterwalder, Aarau; Ing. Ernest Paillard, Ste. Croix; Arch. a. Prof. Benj. Recordon, Vevey (emeritiert); Geom. Emil Röthlisberger, Bern (emeritiert); Arch. Emil Schmid, Bern; Ing. Walter Stauder, St. Gallen; Ing. J. W. Stockmann, Sarnen; Ing. Georg Storrer, Zürich; Arch. Eugen Tamm, Basel; Ing. Dr. h. c. Alfred Tzaut, Luzern; Arch. Hermann Walliser, Bern; Ing. Marcel Wälti, Lausanne; Ing. Heinrich Wegener, Meggen/Luzern; Ing. Paul Weingart, Klosters; Ing. Eduard Wili, Luzern; Ing. Paul Wild, Chur; Ing. Dr. Rod. de Wurtemberger, Genève.

Der S.I.A. wird allen verstorbenen Kollegen ein ehrendes Andenken bewahren.

2. Central-Comité.

Die laufenden Geschäfte wurden vom C. C. in sechs Sitzungen in Basel, Lausanne und Zürich und in verschiedenen Konferenzen seiner Delegationen erledigt. Eine Reihe von Fragen, insbesondere die Aufnahmegerüste, fanden ihre Erledigung auf dem Zirkulationsweg. Rechnung 1937 und Budget 1938 wurden vom C. C. und von den Rechnungsreviseuren geprüft und deren Genehmigung durch die Delegierten auf schriftlichem Wege eingeholt. Der Jahresbeitrag wurde auf seiner bisherigen Höhe von 12 Fr. belassen.

Kommissionen: Der Vorsitz der Subkommission für Kanalisation wurde Stadtgenieur H. Steiner (Zürich) anvertraut, der die seit Jahren in Vorbereitung stehenden Kanalisationsnormalien zu einem Abschluss bringen wird.

Die Kommission zur Regulierung des Genfersees ist auf Anregung der beteiligten Sektionen Genf, Waadt und Wallis neu konstituiert worden und wird ihre Arbeiten anfangs 1939 in Angriff nehmen.

Die Druckstoss- und Druckverlust-Kommission hat unter Leitung der Herren Prof. R. Dubs und Prof. Dr. E. Meyer-Peter eine Reihe von interessanten Messungen in verschiedenen Werken durchgeführt. Der Verlauf der Arbeiten hat die Wünschbarkeit der Erweiterung des Messungsprogrammes gezeigt, und es ist dank der Unterstützung des Jubiläumsfonds der E. T. H. der Schweiz, Volkswirtschaftsstiftung und der Schweiz. Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung gelungen, das 1. Budget von 50 000 Fr. auf 74 000 Fr. zu erhöhen.

Der Vorsitz der Landesausstellungskommission ist an Arch. K. Hippemeier übergegangen. Die Beteiligung des S.I.A. an der Landesausstellung hat dem C.C. manigfache Arbeit gebracht, galt es doch, die Bedeutung des S.I.A. als Organisation der akademischen Technikerschaft im Rahmen der Ausstellung gebührend zur Geltung zu bringen. Unsere Ausstellung «Plan und Bau» in der Abtg. «Bauen» ist in drei Gruppen unterteilt: Landesplanung, Vereinstätigkeit und Tätigkeit des Bau-, Maschinen- und Elektro-Ingenieurs, bzw. des Architekten¹⁾. Ferner ist auf Anregung von Dir. A. Meili die Beschaffung von Material für die Darstellung des technischen Schaffens als Beteiligung an der Abtg. «Heimat und Volk» vorgenommen worden. Die finanzielle Seite wird durch eine Präsidientenkonferenz und darauffolgende schriftliche Abstimmung bei den Delegierten geregelt. Das C.C. hat auch die Frage des Ingenieur- und Architektenhauses gemeinsam mit der betr. Kommission neuerdings gefördert. Leider hat sich die Kommission bis jetzt vergeblich bemüht, ein entsprechendes Objekt in Zürich zu finden.

Einige Standeskommisionen der Sektionen hatten bereits Gelegenheit zur Aufnahme ihrer Tätigkeit, und die Schweiz. Standeskommision hatte im Berichtsjahr einige Berufungen zu erledigen. Die Standeskommisionen erfüllen ihren Zweck durchaus und unterstützen das C.C. durch ihre Tätigkeit in hohem Masse. — Die Schweiz. Standeskommision hat sich infolge Hinschied von Ing. Savary und Ausscheiden von Arch. P. Truniger sen. infolge seiner Wahl als C.C.-Mitglied zu ergänzen, und es wird die nächsten Delegierten-Versammlung entsprechende Ergänzungswahlen vorzunehmen haben.

Der Frage der Arbeitsbeschaffung wurde weiter volle Aufmerksamkeit geschenkt und insbesondere im Kanton Zürich durch Mitarbeit in der Paritätischen Arbeitsbeschaffungskommission gefördert.

Alt Präsident P. Vischer hat sich für die Behandlung der Titelschutzfrage weiterhin zur Verfügung gestellt und an den verschiedenen Verhandlungen teilgenommen. Es haben Konferenzen mit den Verbänden der Gemeinschaft (S.I.A., BSA und A.S.I.C.) und Vertretern des Technikerverbandes stattgefunden, indessen ohne dass eine Einigung erzielt werden konnte. Im Einverständnis mit dem Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit reichte die Gemeinschaft Ende November ihren Entwurf zum Prüfungsreglement zur Erlangung der Titel «Ingenieur» und «Architekt» ein. Die vom Gesetz vorgesehene Einsprachefrist ist mit Ende des Berichtjahres abgelaufen. Die Gemeinschaft wird nun zu den eingegangenen Einsprachen Stellung nehmen und vor allem eine Einigung mit der Maschinenindustrie zu erzielen suchen.

Auf Anregung von Dir. G. Lorenz, Ing., Thusis, ist eine Studienkommission für Benzinerzeugnisse gegründet worden, in der die interessierten Verbände: Verband Schweiz. Elektrizitätswerke, Schweiz. Wasserwirtschaftsverband und die Studiengesellschaft für die Nutzbarmachung der schweizerischen Erzlagerstätten, sowie der S.I.A., vertreten sind. Die Kommission hat es sich zum Ziele gemacht, alte und neue Wege der Motortriebstoffversorgung des Landes und der Armee, unter besonderer Berücksichtigung der Nutzbarmachung einheimischer Wasserkräfte und Lagerstätten mineralischer Rohstoffe, abzuklären und aufzufindig zu machen. Die genannten Verbände haben eine gemeinsame Eingabe zwecks Kreditbewilligung an das Eidg. Volkswirtschaftsdepartement gerichtet, das seine Unterstützung in Aussicht stellte.

¹⁾ Vgl. die eingehende Darstellung in der «SBZ», Nr. 11 (vom 9. Sept. d. J.).