Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 121/122 (1943)
Heft: 17

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: 13.12.2025

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

R. Straumann mit grosser Liebe zu einem Schifferheim ausgestaltet worden ist. Die Schifferschule hat der Schweiz. Reederei bisher 134 Schiffsjungen und Matrosen geliefert, die auf dem Rhein und zur See fahren. Neuerdings hat sie auch die Ausbildung von Seeoffiziersaspiranten aufgenommen, wo diese ihre nautische und navigatorische Ausbildung erhalten, um unsere noch bescheidene Flotte, die unter Schweizerflagge fahrenden zehn Seeschiffe sicher über die Meere geleiten zu können (ein 11., die «Maloja», ist kürzlich unterwegs nach Genua unweit Korsika einem Torpedo zum Opfer gefallen). Alle diese Schiffe tragen am Spiegel den Namen ihres Heimathafens BASEL, wo sie im schweiz. Schiffsregister des Eidg. Seeschiffahrtsamtes eingetragen sind.

40 Jahre Eternit. Im Kriegsjahr 1943 kann die schweizerische Eternitindustrie auf ihr vierzigjähriges Bestehen zurückblicken, und die Eternit A.-G. in Niederurnen gibt aus diesem Anlass eine kleine Schrift heraus, die sich leicht liest und dazu noch mit zierlichen Federzeichnungen von H. Tomamichel aufgelockert ist. Der unaufhaltsame Anstieg der Produktion, nicht nur mengenmässig, sondern auch in Form immer neuer Erzeugnisse, findet sprechenden Ausdruck. Mit besonderem Interesse nimmt man auch Kenntnis davon, dass Niederurnen sowohl in finanzieller wie ebenso sehr in technischer Hinsicht das Zentrum der europäischen Eternitindustrie geworden ist; seine Erfahrungen führten zu Auslandgründungen mit entsprechendem Austausch an Fabrikationskenntnissen und geschulten Fachleuten. Ausser der hier bereits gezeigten Rohrfabrik (s. Bd. 119, S. 153*, 1942; vgl. auch «Eternit im Ingenieurbau» Bd. 115, S. 191*, 1940) ist in Niederurnen 1942 noch eine neue Formereihalle gebaut worden.

Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der elektrischen Traktion in der Schweiz. Der nach Inhalt und Form gleich vollendete Vortrag von Prof. Dr. K. Sachs an der Generalversammlung des S.E.V. in Montreux (s. S. 149 lfd. Bds.) ist mit seinen 42 Abbildungen im «Bulletin S.E.V.» vom 6. Oktober erschienen, worauf unsere Leser verwiesen seien. Ergänzend wäre noch zu bemerken, dass Sachs in Montreux auch ein Modellbild der zur Zeit im Bau befindlichen B_0 B_0-Lokomotive der BLS gezeigt hatte, die durch das Fehlen der Laufachsen auffällt, was bei einer 80 t schweren, für 125 km/h ausgelegten 4000 PS-Vollbahnlokomotive erstaunlich ist.

Die schnellsten Eisenbahnzüge Europas sind gegenwärtig, wie Dr. Fritz Wanner in der «Z.V.M.E.-V.» darlegt, die Leichtschnellzüge Zürich-Bern-Genf der SBB. Auf ungefähr gleichlanger, aber viel gefälls- und kurvenreicherer Strecke (287 km) als die bisher am schnellsten durchfahrene Strecke Berlin-Hamburg (269 km), dazu mit drei gegenüber nur einem Zwischenhalt (Wittenberge), benötigen sie 220 Minuten Fahrzeit gegenüber 228 Minuten des «Schnellen Hamburgers». Daraus ergibt sich für die SBB-Leichtschnellzüge eine Reisegeschwindigkeit von 78,3 km/h gegenüber 75,4 km/h der DR.

Ein «Clubhaus» der Firma Brown Boveri. Am Ländliweg in Baden hat die Firma das frühere Besitztum von Dr. Walter Boveri erworben und zu einem Clubhaus mit Garten und Schwimmbad für ihre Ingenieure, Techniker und sonstigen Angestellten umgestaltet. Im Erdgeschoss befinden sich Garderobe, grosse Halle, Musikzimmer und mehrere Lesezimmer, im Untergeschoss Bibliothek und Billard, im Obergeschoss die Küche und Räume für die weiblichen Angestellten der Firma.

Persönliches. Als Nachfolger des auf Ende 1943 in den Ruhestand tretenden Obering. Werner Baerlocher hat die Generaldirektion der SBB zum Oberingenieur des Kreises III gewählt Dipl. Ing. *Anton Dudler*. Unser G.E.P.-Kollege (E.T.H. 1910/12 und 1913/16) war bisher Chef der elektr. Anlagen des Kreises III.

WETTBEWERBE

Kleinhäuser in Holzausführung (Seite 82 lfd. Bds.). Der von der Stadt Biel in Verbindung mit der Sektion Biel des Schweiz. Zimmermeisterverbandes veranstaltete Wettbewerb unter Bieler Architekten hatte folgendes Ergebnis:

Typ I. (Einfamilienhaus)
1. Preis (450 Fr.) Theo Mäder
2. Preis (300 Fr.) Fritz Meier-Künzi
3. Preis (250 Fr.) Otto Stücker

Ankäufe (je 170 Fr.) Walter Sommer, Ernst Saladin, Eduard Lanz, Karl Frey (Mitarbeiter Willy Weber), Albert Scheibler, Willy Bodmer.

Typ II. (Zwillingshaus)
1. Preis (450 Fr.) Theo Mäder
2. Preis (300 Fr.) Fritz Meier-Künzi
3. Preis (250 Fr.) Karl Frey, Mitarbeiter Willy Weber

Ankäufe (je 170 Fr.) Otto Stücker, Ernst Saladin, Gebr. Bernasconi, Albert Scheibler, Willy Bodmer, Henri Dubuis.

Die Entwürfe sind bis Sonntag, den 31. Okt. von 09.00 bis 18.00 Uhr im Saal der Musikschule (am Ring Nr. 12) in Biel ausgestellt.

Kathol. Kirche mit Pfarrhaus in Thun. Zur Erlangung von Projekten für eine katholische Kirche mit Pfarrhaus in Thun war unter den Thunern Architekten und vier eingeladenen, auswärtigen Fachleuten ein Wettbewerb ausgeschrieben (Bd. 121, S. 230). Das Preisgericht hat folgenden Entscheid getroffen:
1. Preis (2000 Fr.) Arch. W. Studer, Feldbrunnen-Solothurn
2. Preis (1700 Fr.) Arch. J. Wipf, Thun
3. Preis (1300 Fr.) Arch. O. Dreyer, Luzern

NEKROLOGE

† **Leonhard Fries,** Dipl. techn. Chemiker, von Zürich, geb. am 8. April 1859, E.T.H. 1877/80, Dr. h. c. der E.T.H., ist am 14. Oktober nach schwerer Krankheit entschlafen. Sein Leben war — im wissenschaftlichen Sinne — restlos dem Bier gewidmet, denn er hat seine praktische Laufbahn schon gleich nach Studienabschluss in der Brasserie Erhardt frères in Schiltigheim (Elsass) begonnen, wo er bis zum Jahre 1887 sich in die Brauereitechnik vertiefte. In die Schweiz zurückgekehrt, arbeitete er anschliessend in den Brauereien A. Hürlimann in Zürich und A. Billwiller in St. Gallen. Seit 1890 wirkte er als Direktor der Wissenschaftl. Versuchstation der schweiz. Brauereien, bis er 1927 in den wohlverdienten Ruhestand trat, bei welchem Anlass ihm die E.T.H. in Anerkennung seiner Verdienste um die Anwendung wissenschaftlicher Arbeitsweisen im Brauereigewerbe die Würde eines Ehrendoktors der Techn. Wissenschaften verlieh. Mit Leonhard Fries ist einer unserer würdigen G.E.P.-Senioren zu den Vätern versammelt worden.

† **Carl Moor,** a. Kantonsingenieur von Basel, geb. 31. Dez. 1871, E.T.H. 1889/93, ist am 18. Okt. nach schwerer Krankheit sanft entschlafen. Ein Nachruf folgt.

LITERATUR

Die Wirtschaftlichkeit der Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Von Dr. sc. techn. Ad. Eggenschwyler. Mit einer Uebersichtskarte der mitteleuropäischen Wasserstrassen. Schaffhausen, 1943. Kommissionsverlag Karl Schoch. Preis kart. 5 Fr.

Im ersten Band seines Werkes Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft[1]) schreibt Prof. Dr. Emil Sax (Berlin): Die Oekonomie verbietet die Verteilung der möglichen Nutzungsakte auf mehrere Anlagen, sofern eine einzige den Zwecken technisch zu genügen vermag. Diesem Grundsatz ist leider, sowohl bei uns wie anderswo, nicht nachgelebt worden. Die freie Konkurrenz der Verkehrswege und Verkehrsmittel hat zu Kapitalaufwendungen geführt, die weit über das hinausgehen, was zur wirtschaftlichen Bewältigung der vorhandenen Verkehrsaufgaben notwendig gewesen wäre. Angesichts dieser Tatsache ist es verdienstlich, wenn der Versuch unternommen wird, die in unserem Lande propagierten Bestrebungen für den Ausbau der Binnenschiffahrt auf ihre Wirtschaftlichkeit sachlich zu prüfen. Der Verfasser geht dabei von der Auffassung aus, dass der Bau neuer Binnenwasserstrassen, um in unserem Zeitalter der Eisenbahnen noch wirtschaftlich berechtigt zu sein, besonders zwei Forderungen erfüllen müsse: 1. Der Ausbau der Wasserstrasse muss so erfolgen, dass die Schiffsförderungskosten S pro Tonne Nutzlast kleiner sind als die Zugsförderungskosten Z der Eisenbahn, und 2. die jährliche Verkehrsmenge V muss so gross sein, dass sich aus der Differenz zwischen Zugs- und Schiffsförderungskosten eine angemessene Verzinsung p der Baukosten B der Wasserstrasse ergibt, nach der Beziehung

$$(Z - S)\, V = p\, B.$$

Nach diesem Grundsatze untersucht Dr. Eggenschwyler die Verhältnisse bei bestehenden und projektierten ausländischen Schiffahrtswegen und dann besonders die Wirtschaftlichkeit der Rheinschiffahrt, sowohl unterhalb, wie oberhalb Basel. Diese Untersuchungen geben ihm Anlass zu einer lebhaften Kritik an der optimistischen Ueberschätzung des Wertes dieser Schiffahrt und der damit verbundenen Projekte.

Der Ausbau des Rheines für die Schiffahrt von Basel bis zum Bodensee ist im Vertrag zwischen der Schweiz und Deutschland über die Regulierung des Rheines zwischen Strassburg/Kehl und Istein vom 28. März 1929 seitens der Schweiz bereits zugesichert worden[2]). Diese ist also bedingt gebunden. Es ist dennoch nicht

[1]) SBZ 1921, Bd. 77, S. 226.

[2]) SBZ Bd. 94, S. 114*. In Art. 6 des Vertrages heisst es: . . . «sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung möglich erscheinen lassen». Vgl. Näheres hierüber auf S. 210/211. Red.

unzeitgemäss, auf die wirtschaftlichen Grundlagen des neuen Verkehrsmittels hinzuweisen. Ueber die einzelnen, vom Verfasser angestellten Berechnungen können die Ansichten geteilt sein; aber es wäre, wie bei der wirtschaftlichen Einschätzung des Strassenverkehrs, in der Tat auch hier falsch, die Kosten des Verkehrsweges selbst nicht mit einzurechnen, auch wenn sie nicht vom Verkehr direkt getragen werden sollen, denn es ist letzten Endes doch die Wirtschaft, die sie bezahlen muss. Wenn auch nicht alle Berechnungen und damit verbundenen Behauptungen unbesehen unterschrieben werden dürften, so enthält die Veröffentlichung doch manche gesunde Ansichten und wirft Fragen auf, die ernstlich zu überdenken sind. Schade ist nur, dass der Verfasser gelegentlich in persönlich polemischen Ton verfällt, was die Ueberzeugungskraft etwas abschwächt. C. Andreae

35
11

Entwurf für den Ausbau der Rheinschiffahrtstrasse Basel-Bodensee. Mitteilung Nr. 15 des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft. 175 Seiten, Format 21 × 30 cm. Mit 23 farbigen Falttafeln (Pläne und Diagramme). Bern 1942. Zu beziehen beim A. f. W. in Bern. Preis kart. 25 Fr.

Diese Veröffentlichung soll die Unterlagen liefern, um die Frage des Ausbaues der Hochrheinstrecke in technischer Hinsicht zu beurteilen. Es ist also ein grundlegender Beitrag zur Abklärung des Gesamtproblems in Form allgemeiner Bauprojekte mit Kostenvoranschlägen (auf Preisbasis Sept. 1939). Von den insgesamt 14 Staustufen fehlt nur Rheinfelden, weil hier infolge Auslaugung des Untergrundes durch die Salzgewinnung ständige Geländesetzungen eine sichere Fundierung der Bauten an der topographisch günstigen Stelle verunmöglichen. Es wird nun die Umgebung weiter sondiert; ob aber eine geeignete Stelle gefunden werden wird, lässt sich zurzeit noch nicht sagen. Insofern bildet Rheinfelden in der Tat die Schlüsselstellung, die bautechnische Voraussetzung für die Fortsetzung der Rheinschiffahrt stromaufwärts.

Die Veröffentlichung enthält die Projektierungsergebnisse der unter dem Studienleiter Dipl. Ing. Hans Blattner (Zürich) arbeitenden privaten Ingenieure. Darüber hat Blattner eingehend berichtet in «SBZ», Bd. 116, S. 225*, worauf verwiesen sei. Die erheblichen Kosten dieser Planungsarbeiten wären vom A. f. W. nicht aufzubringen gewesen ohne namhafte Beiträge verschiedener an der Arbeitsbeschaffung wie an der Planung interessierter Stellen, Verbände und Industrien. Wie üblich ist der Bericht zweisprachig; er sei allen, vorab allen Ingenieuren, die sich für die Fragen der Hochrhein-Schiffahrt interessieren, zum Studium bestens empfohlen. Dem Amt für Wasserwirtschaft sei gedankt für diese dokumentarisch wichtige Veröffentlichung. Red.

Versuche über das Verhalten von geschweissten Trägern unter oftmals wiederholter Belastung. Berichte des Deutschen Ausschusses für Stahlbau, Heft 14. Von O. Graf. 21 Seiten, 42 Abb. Berlin 1942, Springer-Verlag. Preis geh. Fr. 4,50.

Der Bericht gibt eine Zusammenstellung von teilweise schon vor 1934 ausgeführten und teilweise veröffentlichten Versuchen über das Verhalten von genieteten und geschweissten Stössen an Trägern I 30 aus St. 37 bei oftmals wiederholter Belastung, über das Verhalten von geschweissten Stössen in der Druckzone von Trägern I 30 aus St. 37 bei oftmals wiederholter Belastung und über den Einfluss der Grösse und der Form von Kehlnähten an den Enden von Gurtverstärkungen. Durch die Versuche war die Last festzustellen, die mindestens zweimillionenmal getragen werden kann, ohne dass ein Bruch eintritt.

Die Versuche zeigen eindeutig, dass die geschweissten Träger bedeutend widerstandsfähiger waren als die genieteten und dass schräge Stumpfnähte in den Flanschen vorzuziehen sind. Die Widerstandsfähigkeit der Stumpfnaht in der Druckzone ist viel höher als in der Zugzone. Die Tragfähigkeit der Träger war in hohem Masse von der Beschaffenheit der Stirnkehlnaht der Gurtverstärkung abhängig. Die Dauerschwellbiegefestigkeit im Uebergangsquerschnitt der Stirnkehlnaht zum Zugflansch des Trägers war bei einem Anstellwinkel von 22° und der Dicke a = 12,5 mm am grössten. Das gut illustrierte Heft gibt wertvolle Hinweise und ist jedem zu empfehlen, der sich mit Schweissfragen beschäftigt. C. F. Kollbrunner

Krupp-Taschenbuch für den Lokomotivingenieur. 2. Auflage, 254 S., Format 12 × 16 cm, 103 Abb. und 12 Tafeln. Essen 1942, Verlag W. Girardet. Preis geb. 9 Fr.

Nach kaum drei Jahren liegt die zweite Auflage dieses Taschenbuches vor. Das von der Leserschaft bekundete Interesse dankt die Herausgeberin durch einige Erweiterungen, Ergänzungen und Richtigstellungen. Bei der Behandlung des Kessels sind einige zusätzliche Zeichnungen von Reichsbahnzubehörteilen aufgenommen worden. Vollständig neu sind die Kapitel über Achslager, Kuppelstangenlager, automatische Zugskupplung und Zugsicherung, die Wahl des Stromsystems bei elektrischen Bahnen und die Wärmeisolation der Lokomotive. Im wesentlichen werden dabei die deutschen Bauformen wie das Isothermoslager, das Friedmannlager und Rollenlager, die Scharfenberg- und Simplexzugskupplung sowie die induktive Zugsicherung behandelt. Eine tiefgreifende Umarbeitung erfuhr der Abschnitt «Bogenlauf», wie dies anlässlich der Besprechung der ersten Auflage an dieser Stelle angeregt wurde. In dem verfügbaren kleinen Raum eines Taschenbuches wird nun über dieses Gebiet eine gute Uebersicht vermittelt, während direkte Fehler der ersten Auflage ausgemerzt wurden. Dem aufmerksamen Leser wird dies besonders bei einem Vergleich der alten und neuen Figur 24 sichtbar werden. — Wir zweifeln nicht, dass das Büchlein in seiner neuen Form sowohl durch seinen Inhalt als seine angenehme Ausführung zahlreiche Freunde finden wird. R. Liechty

Geologie an der Volkshochschule. Von Dr. Leo Wehrli. Separatdruck aus «Volkshochschule», Jahrgang 1942, Heft 2/4.

Das 14 Seiten umfassende Heft ist in sechs Abschnitte eingeteilt, nämlich: Bewertung der Geologie, Wie fassen wir's an, Schweizer Geologie, Geologische Exkursionen, Weitere Hilfsmittel zum Vorlesungskurs, Zum Schluss.

In dieser Schrift gibt der Verfasser bekannt, wie er zu seinen erstaunlichen Erfolgen in den geologischen Vorlesungen an der Volkshochschule gelangte. Er nennt vorerst die gründliche Vorbereitung, dann die Gestaltung des Vortrages, um Zugang zu den Hörern zu finden, die sich aus den verschiedensten Altersstufen und den verschiedensten Berufsständen zusammensetzen. Als wichtigste Hilfsmittel empfiehlt L. Wehrli Merkblätter, geologische Querschnitte, Demonstrationen von Gesteinsmustern, mikroskopische Vorführungen, Lichtbilder und Kinofilme. Seit 1923 hat der Verfasser 160 geologische Vorlesungen über die verschiedensten Gebiete der Schweiz, über Gesteinsvorkommen, Schweizerseen, Mineralquellen, Wasser-Geologie usw. abgehalten. Auf 90 Exkursionen lernten die Teilnehmer den geologischen Aufbau der Schweiz kennen.

Möge es Leo Wehrli noch lange vergönnt sein, die Zuhörer für die Geologie unseres Heimatlandes zu begeistern! Die Schrift ist lesenswert, und der Besuch der Vorlesungen wird bestens empfohlen. L. Bendel

Handbuch für Maschinenarbeiter. Von Dr. Ing. S. Werth. 150 S., 113 Abb. Berlin 1942, Springer-Verlag. Preis geb. Fr. 6,75.

Das Buch fasst in äusserst gedrängter Form das Elementarwissen zusammen, das der angelernte Maschinenarbeiter in den mechan. Werkstätten zum besseren Verständnis und zur besseren Qualität der Arbeitserledigung besitzen sollte. Der Vielseitigkeit dieses Stoffes: Zeichnungskunde, Rechnen, Normen, Passungen, Messwesen, Werkstoffkunde, Aufspannen, Zerspanungsarbeit, Maschinenbehandlung, wird der Verfasser durch seine klare Darstellung, die nur Volksschulkenntnisse voraussetzt, gerecht. Für die berufliche Einarbeitung und Weiterbildung der sogenannten angelernten Maschinenarbeiter (einer Kategorie, die infolge Facharbeitermangel in den kriegführenden Ländern besonders stark angewachsen ist) ist das Buch ein recht gutes Hilfsmittel, sei es zum Selbstunterricht, sei es als Lehrprogramm für den Betriebsingenieur, der sich mit der Umschulung ungelernter Arbeiter zu befassen hat. Aber auch für Facharbeiter ist es ein gutes Repetitorium. E. Bickel

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Bindemittel. Von Dr. sc. techn. A. Voellmy. Nr. 7 der Bautechnischen Reihe «Bauen in Kriegszeiten» der Schriften zur Frage der Arbeitsbeschaffung. 48 Seiten mit vielen Abbildungen und Tabellen. Zürich 1943, Polygraphischer Verlag A.-G. Preis kart. Fr. 3,80.

Die Münster-Lengnau-Bahn. Von Prof. Dr. C. Andreae. Heft 9 der Schweizerischen Beiträge zur Verkehrswissenschaft. 172 Seiten mit Tabellen. Bern 1943, Verlag Stämpfli & Cie. Preis kart. 6 Fr.

Natursteine, künstliche Steine, Leichtbaustoffe. Von P. Haller. Nr. 6 der Bautechnischen Reihe «Bauen in Kriegszeiten» der Schriften zur Frage der Arbeitsbeschaffung, herausgegeben vom Delegierten für Arbeitsbeschaffung. 48 Seiten mit vielen Abbildungen und Tabellen. Zürich 1943, Polygraphischer Verlag A.-G. Preis kart. Fr. 3,80.

Nationalrat-Wahlen 30./31. Oktober 1943

Wenn wir an dieser Stelle unsere Leser zu einer aktiven Stellungnahme auffordern, so geschieht dies selbstverständlich nicht aus irgendwelchen Parteiinteressen. Wenn wir Interessen zu vertreten haben, sind es die *der Technik*, ganz allgemein. Nun ist trotz der in unser Wirtschaftsleben tief einschneidenden Einflüsse und Auswirkungen der Technik die Zahl der höhern Techniker im Nationalrat so klein, dass es uns wohl berechtigt scheint, unsere Kollegen aufzufordern, diesen unsern wenigen Vertretern im Interesse der Allgemeinheit ihre Stimme zu geben, nicht nur einfach, sondern kumuliert. Es sind dies für den Kanton Zürich Arch. Dr. *Armin Meili* und Ing. *W. Stäubli*. Beide haben sich durch persönliche Leistungen um unser Land und Volk verdient gemacht. Meili hat sich seit Abschluss unserer unvergesslichen Landesausstellung neuen Aufgaben gewidmet, so der Hotelbau- und Kurorte-Sanierungsaktion und der Landesplanung; für beide weitumfassenden Aktionen ist seine Zugehörigkeit zum Parlament förderlich. Ing. Stäubli hat zur Son-

dierung neuer Absatzmöglichkeiten im Orient im letzten Frühjahr eine Reise durch Persien, die Türkei, Syrien und Aegypten unternommen, über deren Ergebnis er dem Bundesrat einen umfangreichen Bericht erstattet hat. Beide sind also *im allgemeinen Interesse* initiativ tätige Techniker, die auch wir aus Ueberzeugung zur Wiederwahl empfehlen.

Es ist uns nicht bekannt, welche Kollegen in andern Kantonen in Frage stehen, aber da unsere Empfehlung eine grundsätzliche ist, unbekümmert um Parteizugehörigkeit, möchten wir *alle* unsere stimmberechtigten Kollegen ermuntern, ihre Stimmpflicht an ihrem Orte ja nicht zu versäumen, und dabei die Bedeutung der höhern Techniker im Nationalrat nicht zu vergessen. Die Redaktion

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 3 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Bericht über das Vereinsjahr 1942/43

1. Mutationen und Mitgliederbestand

Bestand am 1. Oktober 1942			583
Eintritte	24		
Uebertritte aus andern Sektionen	7		
Austritte (auch aus dem S. I. A.)		5	
Uebertritte in andere Sektionen		5	
Gestorben		10	
	+ 31	— 20	+ 11
Bestand am 30. September 1943			594

Die Aufteilung der Mitglieder und des Vorstandes in Berufsgruppen ergibt folgendes Bild:

	Mitglieder:	Vorstand:
Architekten	200 = 33,7 %	4 = 36,4 %
Bau-Ing.	191 = 32,2 %	4 = 36,3 %
El.-Ing.	62 = 10,4 %	1 = 9,1 %
Masch.-Ing.	115 = 19,3 %	2 = 18,2 %
Kultur- und Verm.- Ing.	15 = 2,5 %	— = — —
Chemiker	11 = 1,9 %	— = — —
	594 = 100 %	11 = 100 %

Zahl der Ehrenmitglieder 4, der emeritierten Mitglieder 32, der Mitglieder unter 30 Jahren 10, Mitglieder über 30 Jahre 548.

Durch den Tod sind im abgelaufenen Vereinsjahr zehn Mitglieder ausgeschieden: Arch. A. Hässig (Ehrenmitglied), Arch. Hans Roth (emeritiert), Bau-Ing. Emil Frei, Bau-Ing. Gottlieb Koller, Bau-Ing. Dr. Jost Wey, El.-Ing. H. Ph. Humbert, Masch.-Ing. L. Erni (emeritiert), Masch.-Ing. Albert Huguenin, Masch.-Ing. F. Schindler, Masch.-Ing. Prof. Dr. A. Stodola (emeritiert).

2. Vereinsversammlungen. Während des Vereinsjahres fanden 11 ordentliche Vereinsversammlungen statt:

14. Oktober 1942 Hauptversammlung, Vortrag von Dr. h. c. R. Sulzer, Ing., Winterthur, über: «Mikrofilme und Zeitrafferaufnahmen».

28. Oktober 1942 Vortrag von Prof. Dr. F. Stüssi, Zürich, über: «Brückenzerstörungen».

11. November 1942 Vortrag von Prof. Dr. P. Niggli, Zürich, über: «Die mineralogischen Rohstoffe und die Schweiz».

25. November 1942 Vortrag von Dr. sc. techn. C. Keller, Zürich, über: «Forschung und Entwicklung an Turbomaschinen».

9. Dezember 1942 Vortrag von Obering. K. Böhi, Rorschach, über: «Die Auflandung der st. gallischen Rheinstrecke und die Wildbachverbauung in Graubünden».

13. Januar 1943 Vortrag von Prof. Dr. Ernst Egli, Meilen, über: «Türkischer Städtebau».

27. Januar 1943 Vortrag von Prof. Ed. Imhof, Zürich, über «Schönheit der Karte».

10. Februar 1943 Vortrag von Prof. Ed. Ramser, Zürich, über «Kulturtechnik und Mehranbau».

24. Februar 1943 Vortrag von Dr. h. c. Ad. Meyer, Baden, über: «Die Dampfkraftmaschine nach dem zweiten Weltkrieg».

18. März 1943 Vortrag von Prof. Dr. H. Hofmann, Zürich, über: «Formale Gestaltung im Brückenbau».

31. März 1943 Vortrag von Prof. Dr. P. Liver, Zürich, über «Rechtliche Grundlagen der Lösung nationaler Bauaufgaben».

Ferner wurden unsere Mitglieder zu zwei Vorträgen der Sektion Zürich des A. C. S. über den «Umbau des Bahnhof- und St. Leonhardplatzes in Zürich», Referenten Stadtrat E. Stirnemann und Stadtingenieur H. Steiner, und über den «Ausbau des schweizerischen Hauptverkehrsstrassennetzes», Referent Kantonsingenieur K. Keller, in freundlicher Weise eingeladen. Am 13. November 1942 wurde gemeinsam mit dem SVMT und dem VSM-Normalienbureau ein Vortrag von Direktor H. Törnebohm, Göteborg, über: «Moderne Wälzlagertechnik und ihr Einfluss auf die allgemeine Fabrikation» durchgeführt.

3. Delegiertenversammlung. Die Delegierten wurden zu zwei Sitzungen eingeladen. In der ersten referierte Dipl. Ing. O. Schubert, der Delegierte für Arbeitsbeschaffung des Kantons Zürich, über: «Probleme und Aufgaben der Arbeitsbeschaffung im Kanton Zürich», während die zweite die Stellungnahme und Anträge des Z. I. A. für die Delegiertenversammlung und Generalversammlung des S. I. A. am 11. September 1943 in Genf vorbereitete und festlegte.

4. Vorstand. Der Vorstand behandelte die Vereinsgeschäfte in neun Sitzungen. Neben den laufenden Geschäften (Mutationen, Tätigkeitsprogramm usw.) behandelte er Eingaben an Behörden und das Central-Comité des S. I. A. über Arbeitsbeschaffung für die technischen Berufe, Beiziehung von freierwerbenden Architekten und Ingenieuren bei öffentlichen Bauaufgaben, Honorarnormen usw.

5. Kommissionen. Die Standeskommission, unter dem Vorsitz von Arch. G. Schindler-Bucher, hatte zwei Fälle zu behandeln, von denen der eine durch Austritt aus dem Verein erledigt wurde.

Die Kommission für Beratung einer Bauordnung der Stadt Zürich wurde anfänglich von Prof. Dr. H. Hofmann und nachher von Arch. W. Pfister präsidiert; sie hat in zahlreichen Sitzungen in engster Zusammenarbeit mit den zuständigen Organen der Stadt Zürich an den Grundlagen einer Bauordnung gearbeitet.

Die Kommission für Arbeitsbeschaffung, unter dem Vorsitz von Priv. Doz. Ing. M. Stahel, ist in erster Linie als beratende Körperschaft des Delegierten für Arbeitsbeschaffung im Kanton Zürich, im Anschluss an die Delegiertenversammlung vom 28. April 1943 geschaffen worden. Sie hat in einer Reihe von Sitzungen zur Frage der Arbeitsbeschaffung und Umschulung Vorschläge ausgearbeitet.

Ferner arbeitete der Z. I. A. durch seine Vertreter in einer Reihe von gemischten Kommissionen mit.

6. Central-Comité. Im Central-Comité ist der Z. I. A. durch den am 11. September 1943 neugewählten Zentralpräsidenten, Arch. M. Kopp, sowie durch den abtretenden Z. I. A.-Präsidenten, der als Ersatz für Arch. H. Naef neu ins C. C. gewählt wurde, vertreten.

7. Finanzielles. A. Laufende Rechnung: Die Einnahmen blieben stark hinter den Erwartungen zurück, weil infolge des neuen Einzugsmodus des S. I. A. (Postcheckformular statt Nachnahme) 1590 Fr. Mitgliederbeiträge noch ausstehen, deren Eingang erst in die nächste Rechnungsperiode fällt. Durch sparsamen Betrieb konnte trotzdem ein Vorschlag von Fr. 372,79 und damit ein Saldo der laufenden Rechnung von Fr. 21 948,05 erreicht werden. B. Baufonds: Die Ausgaben für die Möblierung des Sitzungszimmers beliefen sich auf Fr. 3806,70, sodass die Rechnung erstmals mit einem Rückschlag von Fr. 2579,35 abschliesst und ein Vermögen von Fr. 35 848,50 ausweist. C. Notopferstiftung: Rückzahlungen früherer Darlehensempfänger im Betrag von 664 Fr. stehen Auszahlungen von 1000 Fr. gegenüber. Der Rechnungsvorschlag macht trotzdem noch Fr. 745,70 aus und ergibt ein Vermögen von Fr. 37 063,20. Erneut bitten wir alle Kollegen, uns auf Fälle aufmerksam zu machen, in denen das Notopfer hilfreich beispringen könnte. — Es war uns möglich, nach Abschluss des Geschäftsjahres 5000 Fr. der zu Anfang dieses Monats ausgeschriebenen Eidg. Anleihe zu zeichnen.

8. Ich danke den Mitgliedern des Vorstandes und den Delegierten für ihre Mitarbeit in der Behandlung der Vereinsgeschäfte, insbesondere Arch. A. Mürset, Aktuar, und Ing. W. Jegher, Quästor, die die Hauptlast der Geschäftsführung zu tragen hatten. Ebenso danke ich den Angestellten des Sekretariates des S. I. A. für ihre Bereitwilligkeit bei der Erledigung der administrativen Arbeit. Der Präsident: F. Stüssi

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

25. Okt. (Montag): Geolog. Ges. Zürich. 20.00 h im Grossen Hörsaal des Nat.-wiss. Instituts, Sonneggstrasse 5. Vortrag von Dr. *A. v. Moos* (Zürich): «Kohlenbergbau im Kanton Zürich 1941/43» (Film).

25. Okt. (Montag): Volkshochschule Zürich. 19.15 h im Aud. 119 der Universität. Vortrag von Stadtbaumeister *A. H. Steiner* (Zürich): «Techn. und aesthet. Betrachtungen im Stadtbau».

27. Okt. (Mittwoch): Zürcher Ing.- u. Arch.-Verein. 20.15 h auf der Schmidstube. Hauptversammlung mit Vortrag von Dir. Dr. *A. Zwygart* (Baden): «Das Kraftwerk Rupperswil-Auenstein und die Energieversorgung unseres Landes».

27. Okt. (Mittwoch): Geograph.-Ethnograph. Ges. Zürich. 20.00 h im Aud. I der E. T. H. Vortrag von Prof. Dr. *E. Metz* (Freiburg i. B.): «Der Schwarzwald, Landschaft und Siedlung».

29. Okt. (Freitag): Linth-Limmat-Verband, 16.20 h im Restaurant «Du Pont», I. Stock. Vortrag von Obering. *M. Passet* (Basel): «Wasserbauten im nahen Orient» (Bewässerungsanlagen in Anatolien, Syrien, Aegypten).