

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 13

PDF erstellt am: **22.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

& Cie.“ mit „Meidinger & Cie.“ (Abbildung 4) sollte ebenfalls mit Dieselmotor und Drehstromgenerator Strom von 230 Volt und 50 Perioden für die Beleuchtungsanlage abgeben. Bald nach Eröffnung der Ausstellung zeigte sich aber, dass die Aussteller viel weniger Strom verbrauchten, als sie ursprünglich verlangt hatten; um es nun trotzdem zu ermöglichen, dass die Dieselmotoren genügend belastet seien, wurde mit der Einschaltung eines Transformators ein abwechselnder Betrieb eingeführt, sodass nunmehr jede der beiden oben genannten Gruppen gleichzeitig sowohl die Betriebskraft als auch den Strom für die Beleuchtung liefern kann; andererseits wurde hierdurch eine Reserve geschaffen, für den Fall, dass die eine oder die andere Gruppe reparaturbedürftig werden sollte. Diese Anlage wurde noch dahin erweitert, dass im Notfalle durch einen von der Elektrizitätsgesellschaft Alioth gelieferten Transformator Strom der Ausstellungsbehörde von 6400 auf 500 Volt umgeformt und für die ganze schweizerische Abteilung benützt werden kann. Wie bekannt, konnten am Eröffnungstage alle schweizerischen Maschinen von unsern Motoren in Betrieb gesetzt werden, während der Strom der Ausstellungsbehörde erst viel später zur Verfügung stand.

Bei der Anordnung der ausgestellten Maschinen wurde in erster Linie auf deren systematische Gruppierung gesehen. Um alle Aussteller auf gleichen Fuss zu stellen, wurden alle Wege gleich breit gemacht. Die Vermeidung

von schmalen Passagen hat das Auspacken und dann das provisorische Versorgen der leeren Kisten sehr erleichtert.

Die Einheit der Schweizerischen Ausstellung wurde ferner durch das von den Eisen- und Stahlwerken A.-G. vormals Georg Fischer in Schaffhausen für die ganze Abteilung gelieferte einheitliche Geländer mit den dekorativen Eingängen und den möglichst einfach gehaltenen Firmatafeln, sowie durch den einheitlichen Bodenbelag hervorgehoben.

Als Dekoration dienen, ausser den bereits angegebenen Gegenständen, die hängende Drahtseilbahn von Oehler & Cie., der Laufkran von Ruediger, Hydranten und Trinkbrunnen (Abb. 5), die von den L. von Roll'schen Eisenwerken, Clus bereitwillig für die Dauer der Ausstellung geliehen worden sind, und endlich eine grosse elektrische Uhr von V<sup>ve</sup> Perret fils in Neuchâtel (Tafel 36).

Wie es diese Tafel zeigt, lässt

diese Gruppe dem Besucher den Eindruck einer ruhigen, einfachen, aber gediegenen Kollektivausstellung, die durch die von Gebrüder Sulzer installierte Entstaubungsanlage stets in grösster Reinlichkeit erhalten wird und von jeder schreienden Reklame Umgang nimmt.

Dieses Ziel konnte nur dadurch erreicht werden, dass sich die Aussteller vertrauensvoll dem für die Installation aufgestellten leitenden Gedanken unterzogen und dass viele von ihnen in bereitwilligster Weise das fehlende ergänzten, wofür ihnen hiermit bestens gedankt sei. H.

#### Von der XLIV. Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in St. Gallen vom 26. bis 28. August 1911.

(Schluss.)

Am Montag Morgen war die Abfahrt zur Besichtigung der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Rickenbahn von St. Gallen bis Uznach, der dieser zweite Tag des Festes gewidmet war, erst für 8<sup>53</sup> Uhr angesetzt. Es blieb deshalb vor Abfahrt noch reichlich Zeit, der Einladung der Bauleitung Folge gebend, die hochinteressanten Arbeiten zu besichtigen, die zur Gründung des neuen dem Bahnhof gegenüberliegenden Postgebäudes im Gange waren. In grosser Zahl fanden sich die Festteilnehmer zu diesem Augenschein ein.

Während für die Foundation des neuen Empfangsgebäudes der Schweizerischen Bundesbahnen Holzpfähle zur Anwendung kamen, werden für das Postgebäude ausschliesslich Eisenbetonpfähle gerammt. Diese Arbeiten sind der Ingenieurfirma Ed. Züblin & C<sup>o</sup> in Strassburg übertragen, die hier das ihr patentierte System der fünkantigen Pfähle mit ring- und sternförmiger Querarmierung aus verdrehten Bügeln zur Anwendung bringt. Recht gut installiert ist zur Herstellung der Pfähle die Baustelle, wo zunächst die Bügel in zwei verschiedenen Längen in einfachster Weise verdreht und hernach zum Flechten der Armatur verwendet werden. Die fertigen Pfahlgerippe kommen in zerlegbare Formen zu liegen, in denen sie mit feinkörnigem Beton sorgfältig ausgestampft werden. Nach Erhärten

und Ausschalen werden sie mittels eines Bockkranes verfahren, der die ganze Länge des Bauplatzes bestreicht. Das Einrammen der je nach der Tiefe des tragfähigen Untergrundes bis zu 12 m Länge angefertigten Pfähle erfolgt durch eine Dampftramme. Dabei wird eine „Jungfer“ mit Holzeinlage benützt, die nach Art eines Spannfutters fest um den Pfahlkopf gespannt, diesen vor jeder Beschädigung durch die Rammschläge schützt. Die „Bauzeitung“ wird die Anwendung dieses Züblin'schen Pfahlsystems demnächst an einem besonders interessanten Ausführungsbeispiel näher beschreiben.

In die im Zuge von 8<sup>53</sup> Uhr für uns bereit gestellten Wagen stieg der grösste Teil der Gesellschaft ein, um unter Führung des Lokalkomitees die geplante Fahrt anzutreten. Nur verhältnismässig wenige waren, angeblich von den vorherbeschriebenen Fundationsarbeiten derart gefesselt, dass sie erst mit einem folgenden Zuge nachkommen konnten, um sich dem Gros in Herisau anzuschliessen.

Man fuhr zunächst nur bis Haggen-Bruggen, der ersten Station bei St. Gallen. Hier teilte man sich in drei Gruppen. Die eine unterzog unter Führung von Ingenieur A. Acatos den Sitterviadukt<sup>1)</sup> einer eingehenden Besichtigung und ging von hier der Bahn entlang bis nach Herisau. Eine zweite Gruppe stieg zum Kubelwerk<sup>2)</sup> hinab, um dieses in seinem heutigen Ausbau zu studieren. Die dritte Gruppe endlich, die den Morgen des herrlichen Tages gerne dem Naturgenuss widmen wollte, zog unter Führung des Festpräsidenten von der Bahnlinie links abschwendend auf die Höhe über das alte

<sup>1)</sup> Eingehende Beschreibung in Band LVI, Seite 135 u. ff.  
Siehe Darstellung in Band XLIII, Seite 161 und Band XLVIII, Seite 211.

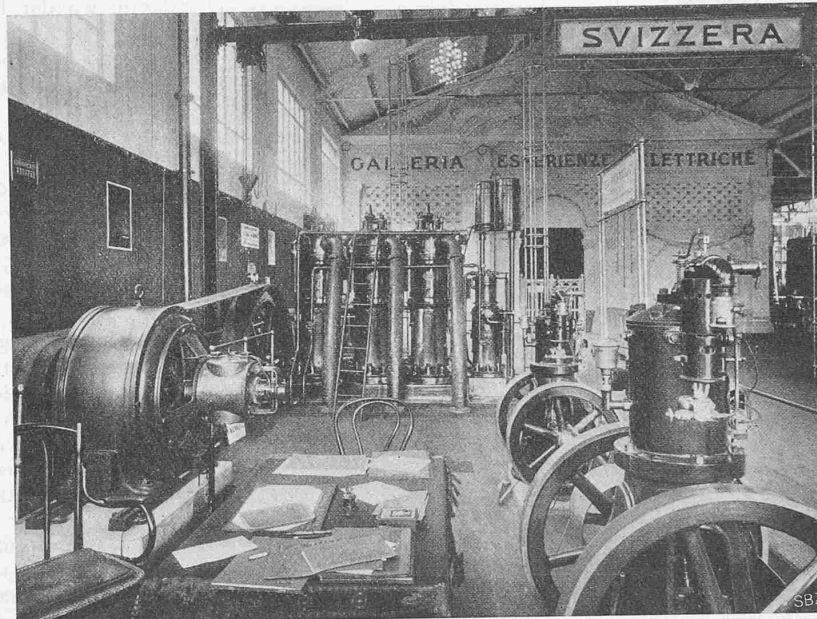


Abb. 4. Betriebsgruppe von der A.-G. Bächtold & Cie. in Steckborn und G. Meidinger & Cie. in Basel.



DIE SCHWEIZERISCHE MASCHINENAUSSTELLUNG AN DER WELTAUSSTELLUNG TURIN 1911

Aufnahme von R. Dal Rio in Turin

JEAN FREY, ZÜRICH 2463

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie., München

Seite / page

176 (3)

leer / vide /  
blank

### Miscellanea.

**Fortbildungskurse für Ingenieure.** Die fortschreitende Entwicklung auf den verschiedensten Gebieten hat dazu geführt, auch für die Männer des praktischen Lebens Fortbildungskurse einzurichten. Dass solche Kurse gerade für die Ingenieure besonders nötig sind, liegt auf der Hand. Es hat deshalb auch der Verein deutscher Ingenieure bereits vor Jahren unter Benutzung der reichen Unterrichtsmittel der deutschen Technischen Hochschulen Gelegenheit zu solcher Fortbildung geschaffen. Den Anklang, den diese Ingenieurkurse gefunden haben, beweist deren starker Besuch. In den vergangenen Jahren wurden Kurse in Braunschweig und in Dresden abgehalten; der diesjährige Fortbildungskursus wird an der Grossherzogl. Technischen Hochschule in Karlsruhe vom 2. bis 14. Oktober abgehalten werden. Alle weiteren Auskünfte sind durch das Sekretariat der Techn. Hochschule in Karlsruhe zu erfahren.

**Ausnutzung der Niagara-Fälle.** Die gegenwärtige Ausnutzung der Niagara-Fälle ist nach „Electrical World“ auf etwa 273 000 PS zu beziffern, von denen 126 000 PS für elektrochemische Zwecke, 56 200 PS für Bahnbetrieb, 36 400 PS für Beleuchtung und 54 500 PS für verschiedene Kraftbetriebe verwertet werden. Durch einen zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada abgeschlossenen Vertrag ist die Ausnutzung auf 672 000 PS eingeschränkt.

**Ein unterirdisches Telephonkabel** von 765 km Länge, das die Städte Boston und Washington über New-York verbindet, ist vor kurzem in Betrieb genommen worden. Das Kabel von 64 mm  $\varnothing$  enthält 14 Paar Drähte von 2,6 mm und 42 Paar von 1,8 mm  $\varnothing$ .

Haus „zum Haggen“ hinauf, von der sich eine wunderbare Aussicht bot in das Gmündertobel mit der neuen Strassenbrücke<sup>1)</sup> und das Sittertal mit dem Säntisgebirge im Hintergrund sowie in das weite Niederland nach Westen und Norden.

Von dem schönen Spaziergang erquickt und gestärkt, bestieg man um 10<sup>30</sup> Uhr wieder den Zug, der uns nach Herisau brachte, wo sich die ganze Gesellschaft wieder zusammen fand.

Hier besichtigte man unter Führung von Ingenieur A. Sommer die Anlagen des weitläufigen Gemeinschaftsbahnhofes der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Appenzellerbahn, bei dem die Gelände-verhältnisse äusserst umfangreiche Massenbewegungen und Strassen-Unter- und Ueberführungen erforderlich gemacht haben.<sup>2)</sup> Alle diese Anlagen der Bodensee-Toggenburg-Bahn, sowie die Bahnhofbauten und die in der Folge noch befahrenen Objekte der Strecke bis Lichtensteig finden sich in der „Festschrift“ so eingehend beschrieben und zeichnerisch gut dargestellt, dass wir hier auf nähere Beschreibung förglich verzichten können.

Die Weiterfahrt mittels Extrazuges war auf 12 Uhr angesetzt. In herrlichem Sonnenschein zeigten sich Strecke, Gelände und die zahlreichen Ortschaften mit ihren schmucken Stationsgebäuden. Interessant war es namentlich, die vielen, weitausgreifenden Rutschungen in ihren Spuren an Einschnitten und Dämmen zu erkennen, was durch öfteres Langsamfahren erleichtert wurde. Das Befahren der ausserordentlich kurven- und objektreichen Bahnstrecke bietet schon aus diesem Grunde dem Techniker mannigfach

**Schweizerische Binnenschifffahrt.** Der am 19. d. M. geschlossene Verbandstag des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt hat beschlossen, in Erweiterung des Arbeitsprogramms auch die Schweiz in den Verband aufzunehmen. Der nächste Verbandstag soll 1913 in Konstanz stattfinden.

### Die Schweizerische Abteilung an der Turiner Ausstellung 1911.

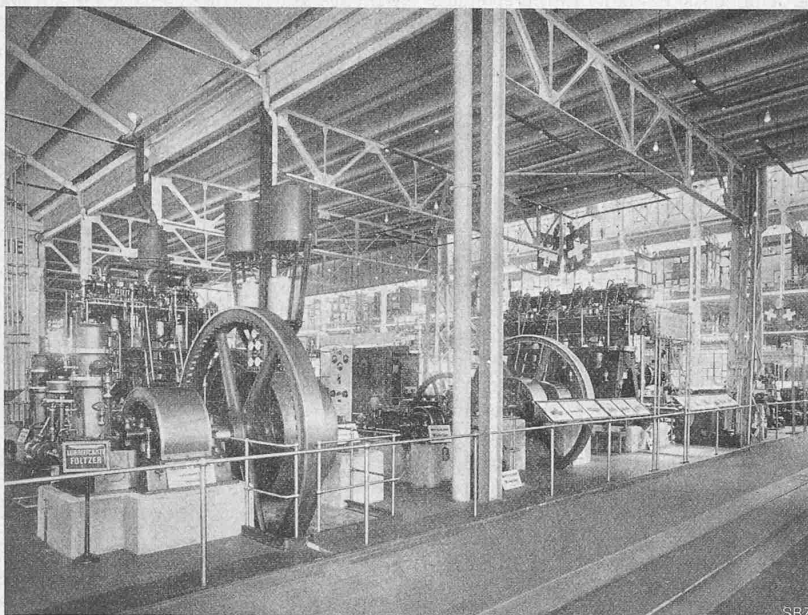


Abb. 3. Betriebsgruppe der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur und der Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth in Münchenstein.

### Nekrologie.

† **H. Schleich.** Der nach längerer Krankheit zu Zürich am 11. September verstorbene Ingenieur Heinrich Schleich war in Zürich am 18. Juni 1840 geboren. Nach Absolvierung der Zürcher Industrieschule bezog er im Herbst 1857 das Eidgen. Polytechnikum und erwarb im Jahre 1860 unter gleichzeitiger Lösung einer Preis-aufgabe das Diplom als Bauingenieur. Seine erste praktische Arbeit war die Ausarbeitung eines Kanalprojektes in Brugg. Im Jahre 1861 trat er in das städtische topographische Bureau in Zürich ein, auf dem er bis 1868 arbeitete; in gleicher Richtung war er hierauf bis 1872 als Ingenieur-Topograph

des eidgenössischen Stabsbureaus tätig. Eine Reihe von Kartenblättern des Siegfriedatlases, die zu den besten aus jener Periode zu zählen sind, wurden von ihm aufgenommen und bearbeitet. Schleich war nicht nur ein flotter topographischer Zeichner, sondern verstand es auch geologisch zu charakterisieren. Im Jahre 1872 ging er zum Eisenbahnbau über, arbeitete zunächst bei der Nordostbahn an den Aufnahmen für die Linie Koblenz-Stein, dann bis 1877 bei der Schweizerischen Zentralbahn für die Projektierung und beim Bau der aargauischen Südbahn und von 1878 bis 1880 als Ingenieur der Gotthardbahn in Wassen und Amsteg.

Als die Stadt Winterthur Ende der siebziger Jahre aus Spar-

Bemerkenswertes, ganz abgesehen von der lieblichen Gegend und den weiten Fernblicken auf den Bodensee und darüber hinaus.

So kam man in bester Stimmung gegen 1 Uhr in Lichtensteig, dem alten Toggenburger Städtchen an. Der grosse Saal der „Krone“ konnte mit Mühe die Zahl von über 200 der Hungrigen fassen, die an langen Tischen sich niedergelassen hatten; der Hitze wegen entledigte man sich grösstenteils der Röcke und aus dem gleichen Grunde wurden sogar teilweise die Fensterflügel ausgehängt, sodass sich das Mahl in höchst ungezwungener, ländlicher und fröhlicher Weise vollzog.

So wollen auch wir uns in der Berichterstattung über die Toaste kurz fassen und nur bemerken, dass Stadtgenieur W. Dick, der rührige Festpräsident, die Gesellschaft nochmals begrüusste, seiner Freude über deren offenkundige Befriedigung Ausdruck gebend. In aller Namen dankte ihm und den St. Galler Kollegen für die flotte Veranstaltung Architekt O. Pflughard, der an die Banketttrede Dr. Scherrers anknüpfend darauf hinwies, dass die Erbauer der Bodensee-Toggenburgbahn in Ekkehard einen illustern Vorläufer hatten, da sie wie jener dafür gesorgt haben, dass man ohne den Boden zu berühren, nach St. Gallen kommen kann. Und Kollege Dick, den erfolgreichen Schwemm-Kanalisateur St. Gallens, verglich er dem heiligen Gallus; beiden hatte es die Steinach angetan, jedem in seiner, wenn auch nicht gleich poetischen Art. In donnerndem Beifall bestätigten alle den Dank des Vereins an die St. Galler und die eidg. Baudirektion liess diesem, wie auch den andern Rednern durch ihren eifrigen Adjunkten als Anerkennungszeichen je einen

<sup>1)</sup> Band LIII, Seite 95. <sup>2)</sup> Lageplan in Band II, Seite 291.

samkeitsgründen ihre technischen Dienstzweige des Stadtgenieurs, Stadtbaumeisters und Stadtgeometers vereinigte, betraute sie Schleich damit, diesen drei Aemtern zugleich vorzustehen und Hochbau, Tiefbau und Kataster zu besorgen. Von 1880 bis 1901 hat er diese Stelle eingenommen; doch war die Arbeit eine so mannigfache, dass er ihr naturgemäss nicht nach allen Seiten hin in gleicher Weise gerecht werden konnte. Am meisten hat er auf dem Gebiete der Kanalisation geleistet, in welchem Gebiet er seine Studien nach seiner Art in einer Weise vertiefte, dass er darin ein berechtigtes Ansehen genoss und sein Rat als Spezialist für bezügliche Projekte von vielen Seiten gesucht wurde. Darunter mussten andere Teile seines allzugrossen Wirkungsgebietes leiden. Namentlich wurde solches beim Katasterwesen empfunden, das Schleich schon mit vielen Rückständen von seinem Amtsvorgänger angetreten hatte. Die Verhältnisse gestalteten sich nach und nach so unerfreulich, dass Schleich es vorzog, im Jahre 1901 von der Stelle zurückzutreten.

Er liess sich in Zürich nieder, von wo aus er vornehmlich in Kanalisationsarbeiten tätig war; so hat er ausser zahlreichen Vorprojekten u. a. die Kanalisationsarbeiten von Delsberg und St. Imier und namentlich jene von Glarus<sup>1)</sup> in den letzten Jahren durchgeführt. Auch an der „Schweizerischen Bauzeitung“ hat er in diesen Jahren vielfach mitgearbeitet und die ihm zur Durchführung anempfohlenen Abhandlungen stets mit grösstem Sachverständnis, Sorgfalt und Pünktlichkeit bearbeitet.

Politisch und gesellschaftlich ist Schleich nicht hervorgetreten, er lebte nur seiner Arbeit und seiner Wissenschaft, sowie seinen Angehörigen. Im Ingenieur- und Architekten-Verein besuchte er stets regelmässig die Vorträge; in jüngern Jahren soll er seinen Kollegen auch gerne von seiner Kunst — er war auf dem Klavier geradezu ein Künstler — Proben geboten haben. Besonders die Fachgenossen werden dem stillen, arbeitsamen und stets dienstbereiten Mann das beste Andenken bewahren.

† P. Manuel. In Lausanne ist am letzten Samstag den 16. September ganz unerwartet Ingenieur Paul Manuel, Direktor der Ingenieurschule an der dortigen Universität in seinem 55. Lebensjahr einem Schlaganfall erlegen.

Aus einer von Rolle stammenden Familie wurde Manuel 1856 in Lausanne geboren; hier machte er auch seine ganze Studienzeit einschliesslich der Ingenieurschule durch und erwarb an letzterer im Jahre 1878 das Diplom als Bauingenieur. Zunächst trat er 1879 in das Eidgenössische Geniebüro und aus diesem 1880 in das topographische Bureau ein. Im April 1881 ging er als Ingenieur-Assistent zu der „Suisse Occidentale“ über, wurde im April 1883 Sektionsingenieur der Gesellschaft und im Jahre 1886 Betriebsinspektor der Strecke Lausanne-Brig. Im Januar 1888 der Direktion der Compagnie Suisse-Occidentale-Simplon zugeteilt, rückte er schon Anfang 1890 zum Betriebschef der „Jura-Simplon“ vor. Aus Anlass des Rückkaufes der Bahn wurde Manuel dann 1903 in die Direktion

<sup>1)</sup> Beschrieben in Band LV, Seite 259.

der überflüssig gewordenen Fensterflügel überreichen. Auch das Doppelquartett wurde für seine Darbietungen in gleicher Weise beehrt, zum grössten Erstaunen des Dirigenten. Diese originelle und von der sonst üblichen Lorbeerbekränzung entschieden abweichende Art der Auszeichnung erweckte jeweils grosse Heiterkeit; zudem hatte sie für uns die Annehmlichkeit, dass die uns im Wege stehenden Fensterflügel beseitigt werden konnten.

Noch sei erwähnt, dass in kurzen, markigen Worten das langjährige Mitglied des Zentralkomitees, unser Ehrenmitglied Ingenieur W. Weissenbach, der jungen Generation, die so viel zur Entwicklung der Technik beigetragen und damit das Ansehen unseres Landes gefördert hat, sein Hoch brachte.

Im Programm war ein Spaziergang nach Wattwil vorgesehen; das Essen zog sich aber in die Länge, sodass man den Spaziergang mit der Bahn erledigte, um dann nach kurzem Aufenthalt weiter durch den Rickentunnel nach Uznach und Rapperswil, das Endziel, zu gelangen. Im Vorbeifahren überzeugten wir uns, dass das bekannte Grubengas zwischen Km. 4 und 5 im Tunnel in seinem Gewölbefenster ordnungsgemäss weiter flackerte.

In Rapperswil angekommen bestieg man, von Rosen spendenden Mägdlein namens der Rosenstadt empfangen, gleich den hohen Burgfried, den Lindenhof beim alten Schloss, wo schon wieder (horribile dictu!) im Schatten ehrwürdiger hoher Bäume die Tische mit einem Imbiss bereit standen. Auch hier spann sich die Fröh-

lichkeit leicht und ungezwungen weiter. Auch hier toasteten, um einem dringenden Bedürfnis zu entsprechen, Verschiedene. Den meisten Erfolg hatte entschieden Ingenieur Tobler, der als urchiger Appenzeller verschiedene Irrtümer aufdeckte, die beim Bau des Bahnhofes Herisau und der Bodensee-Toggenburgbahn unterlaufen seien. Auch Toblers Busenfreund, der a. Kriminalwachtmeister Temperli, war wieder dabei, wie er ja meistens dort zu finden ist, wo nichts Kriminelles zu suchen ist. Denn das letztere hätte er schon aus den fröhlichen Liedern schliessen können, die über die alten Dächer und den See weg in den lauen Abend hinaus erklangen. Schliesslich wurden noch unter der zahlreich vertretenen vielversprechenden Rapperswiler Jugend Kinderspiele veranstaltet, bis die Abschiedsstunde schlug. Auf dem Weg zum Bahnhof wäre der Berichterstatter fast noch den bösen Buben ins Garn gelaufen, die in Gestalt einiger recht animierter Zürcher Architekten und Berner Ingenieure ihn mit Gewalt in den Ratskeller locken wollten. Das Attentat auf seine familienväterlichen Pflichten wurde auf dem Bahnhof nochmals wiederholt und es bedurfte wirklich aller Kraft, sich loszureissen. Es musste aber sein und so kann er nicht erzählen, was und wie lange es die Ritter von der Gemütlichkeit im Rapperswiler Ratskeller noch getrieben haben.

Die Regierung von Waadt berief ihn alsbald, im Herbst 1906, als ausserordentlichen Professor an die Universität Lausanne und übertrug ihm Vorlesungen über den Eisenbahn-Verwaltungsdienst an der dortigen Ingenieurschule. Im Jahre 1907 ernannte sie ihn zum Direktor derselben. Zugleich wählte ihn der Bundesrat in den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Der Stadt Lausanne hat er namentlich bei Einrichtung und für die Ueberwachung des Betriebes der Strassenbahnen hervorragende Dienste geleistet.

Seinen Kollegen im Ingenieur- und Architekten-Verein gegenüber erwarb sich Manuel besondere Verdienste durch den am 1. Januar 1907 erfolgten Eintritt in die Redaktion des „Bulletin technique“, nachdem unser Kollege P. Hoffet aus derselben ausgeschieden war. Er erfreute sich ganz besondern Ansehens bei seinen Fachgenossen.

«Entier dans ses idées» — so schliesst ein Freund des Verstorbenen einen Nachruf in der Gazette de Lausanne — «et pénétré des convictions qu'il ne faisait jamais qu'après mûre réflexion, il avait une très haute conception de ce qu'est le devoir dans toutes les circonstances de la vie. D'une conscience scrupuleuse jusqu'à l'excès, il ne se ménageait pas, trop peu même pour sa santé.»

«Bon, loyal, droit, homme de grand coeur et de haute intelligence, tel était Paul Manuel, disparu si prématurément pour son pays et ses amis.»

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Protokoll der 44. Generalversammlung.

Sonntag, den 27. August 1911 in St. Gallen  
(Grossratsaal).

#### TRAKTANDEN:

1. Protokoll der 43. Generalversammlung vom 5. September 1909 in Locarno.
2. Bericht des Central-Comités über die Tätigkeit des Vereins in den zwei abgelaufenen Vereinsjahren.
3. Statutenrevision.
4. Aufnahme der Sektion Thurgau.
5. Reglement für das Legat Geiser.
6. Anträge der Delegiertenversammlung über:
  - a) Ort und Zeit der nächsten Generalversammlung;
  - b) Wahlen ins Central-Comité;
  - c) Wahl des Präsidenten des Central-Comités;
  - d) Ernennung von Ehrenmitgliedern.
7. Referat über die „Bodensee-Toggenburgbahn und die bauliche Entwicklung St. Gallens“ von Herrn Stadtrat L. Kilchmann, Ingenieur.

lichkeit leicht und ungezwungen weiter. Auch hier toasteten, um einem dringenden Bedürfnis zu entsprechen, Verschiedene. Den meisten Erfolg hatte entschieden Ingenieur Tobler, der als urchiger Appenzeller verschiedene Irrtümer aufdeckte, die beim Bau des Bahnhofes Herisau und der Bodensee-Toggenburgbahn unterlaufen seien. Auch Toblers Busenfreund, der a. Kriminalwachtmeister Temperli, war wieder dabei, wie er ja meistens dort zu finden ist, wo nichts Kriminelles zu suchen ist. Denn das letztere hätte er schon aus den fröhlichen Liedern schliessen können, die über die alten Dächer und den See weg in den lauen Abend hinaus erklangen. Schliesslich wurden noch unter der zahlreich vertretenen vielversprechenden Rapperswiler Jugend Kinderspiele veranstaltet, bis die Abschiedsstunde schlug. Auf dem Weg zum Bahnhof wäre der Berichterstatter fast noch den bösen Buben ins Garn gelaufen, die in Gestalt einiger recht animierter Zürcher Architekten und Berner Ingenieure ihn mit Gewalt in den Ratskeller locken wollten. Das Attentat auf seine familienväterlichen Pflichten wurde auf dem Bahnhof nochmals wiederholt und es bedurfte wirklich aller Kraft, sich loszureissen. Es musste aber sein und so kann er nicht erzählen, was und wie lange es die Ritter von der Gemütlichkeit im Rapperswiler Ratskeller noch getrieben haben.

Den St. Galler Kollegen, die nach sauren Wochen strenger Arbeit wieder sich und uns Tage frohen Festes bereitet haben, sei unser aller herzlicher Dank gesagt!

C. J.