

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 19

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

Später wurde der Gesellschaft, deren Erzeugnisse, namentlich die schweren Schiffswellen, Geschütze und Panzerplatten, unter Vickers energischer und weitblickender Leitung bald einen Weltruf erlangten, noch eine Schiffswerft angegliedert, und heute nimmt sie in England eine ähnliche Stellung ein wie Krupp in Deutschland und die Creusot-Werke in Frankreich. Vickers blieb während nahezu vier Jahrzehnten Präsident der Gesellschaft, bis er sich 1909 aus Gesundheitsrück-sichten gezwungen sah, dieses Amt niederzulegen, immerhin der fernern Entwicklung des Werkes bis zuletzt seine Mitwirkung leihend.

Literatur.

Wärmeverteilung im Innern verschiedener Alpentunnel. Von Dr. A. Zollinger, Ingenieur. Mit 3 lithographischen Tafeln und 3 Figuren im Text. Heft 26 aus „Technische Mitteilungen“. Zürich, Verlag Art. Inst. Orell Füssli. Preis geb. 5 Fr.

Der Verfasser stellt sich die Aufgabe, die beim Bau einiger grosser Alpentunnel beobachteten Gesteinstemperaturen unter einheitlichem Gesichtspunkte zusammenzufassen und zu prüfen, ob und welche Gesetzmässigkeiten sich in der Zunahme der Gesteinstemperaturen nach der Tiefe zu erkennen lassen. Ferner wird die Bedeutung der verschiedenen Faktoren untersucht, die im gegebenen Falle die Verteilung der Temperatur zu beeinflussen im Stande sind. — Der Abhandlung sind beigegeben drei farbige lithographische Tafeln, die in instruktiver Gegenüberstellung je die geologischen und geothermischen Profile des Mont Cenis-, Gotthard- und Simplontunnels zur Darstellung bringen.

Nach einleitenden kritischen Bemerkungen über Bodentemperatur und Bestimmung der Gesteinstemperaturen in Bohrlöchern und Tunneln folgt eine gesonderte Besprechung der genannten drei Alpendurchstiche, wobei topographische Gestaltung des überlagernden Gebirges, geologische Verhältnisse und Gesteinstemperaturen und die sich hieraus ergebenden geothermischen Tiefenstufen, des fernern auch die Wasserführung in gleicher Weise Berücksichtigung finden. Auch über die während des Tunnelbaues und später erfolgenden Temperatur-Abnahmen sind wertvolle Daten verzeichnet. Besonderes Interesse bieten hierbei vor allem die im Simplontunnel beobachteten Temperaturverhältnisse und die bei diesem Durchstich zur Bekämpfung der hohen Temperaturen getroffenen Massnahmen.

Von den besondern Verhältnissen der genannten drei Tunnel ausgehend, leitet der Verfasser schliesslich allgemeine Folgerungen über den wechselnden Betrag der geothermischen Tiefenstufe, über Wärmeleitfähigkeit der Gesteine usw. ab, wobei auch die Temperaturbeobachtungen in den tiefsten Bohrlöchern vergleichsweise Berücksichtigung finden.

Es verdient besonders hervorgehoben zu werden, dass der Verfasser seine Ausführungen und rechnerischen Folgerungen im wesentlichen stützt auf eigene Beobachtungen im Gotthard-, Simplon- und Lötschberg-tunnel. Diesem Umstande ist es wohl zuzuschreiben, dass darauf verzichtet ist, der Abhandlung ein Verzeichnis der umfangreichen einschlägigen Literatur beizugeben, was vielleicht dem einen oder andern Interessenten doch erwünscht gewesen wäre.

Prof. A. Buxtorf.

Stadt- und Landkirchen. Mit Anhang: Kirchengestaltung. Von O. Hossfeld. Vierte Auflage, neubearbeitet und erweitert. Mit 529 Textabbildungen. Berlin 1915, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis geh. 12 M., geb. M. 13,50.

Das vorliegende Buch gibt eine reiche Auswahl von Kirchenbauten der preussischen Staatsbauverwaltung. Situation, Grundrisse, Schnitte, Ansichten und Details, Material und Kostenangaben sind wiedergegeben: Diese Vollständigkeit allein schon bedeutet für die Praxis ein wertvolles Material. Der Verfasser, der Geheime Rat Hossfeld, vortragender Rat am Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist gewissermassen der verantwortliche Schöpfer all' der Werke. Denn der preussische Staatsbetrieb bringt es mit sich, dass dem „örtlichen Bauleiter“ von oben herab zur weitem Durchbildung ein mehr oder weniger ausgearbeitetes Schema übergeben wird. Durch alle Beispiele hindurch wird vom Verfasser der Grundgedanke verfolgt, dass jeder Bau sich dem Charakter der Stadt oder Landschaft einpassen solle, dass auch die Ausstattung eine Art populäre Kunst darstellen müsse.

H. B.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
Zu beziehen durch Rascher & Cie., Rathausquai 20, Zürich.

Ostpreussen und sein Wiederaufbau. Studien zur Frage des Wiederaufbaues zerstörter Ortschaften. Unter Mitwirkung von Dr.-Ing. W. Lindner, Architekt E. Maul und Prof. Rob. Mielke. Herausgegeben vom Verein „Heimatschutz in Brandenburg“. Mit 42 Abbildungen. Berlin-Charlottenburg 1915, Verlag von Robert Kiepert. Preis geh. M. 1,75.

Die Furkabahn. Von Else Spiller. I. Bändchen. Von Brig nach Andermatt und Göschenen. Zürich 1915, Verlag von Art. Inst. Orell Füssli. Preis geh. 1 Fr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der 46. Generalversammlung vom 29. August 1915
im Kursaal in Luzern.

TRAKTANDEN:

1. Protokoll der 45. Generalversammlung vom 24. August 1913 in Lausanne.
2. Geschäftsbericht des Central-Comité.
3. Bericht über den 1. Wettbewerb der Geiserstiftung und Preisverteilung. Veröffentlichung eines neuen Wettbewerbes.
4. Anträge der Delegiertenversammlung über die Ernennung von Ehrenmitgliedern.
5. Ort und Zeit der nächsten Generalversammlung.
6. Verschiedenes.
7. Vortrag des Ehrenmitgliedes Herrn Dr. Dietler, a. Direktor in Luzern, über: „Technik und Eisenbahnen in der Schweiz“.

Anwesend sind etwa 130 Mitglieder und folgende Gäste: *Behörden:* Regierung des Kantons Luzern, vertreten durch J. Sigrist, Regierungsrat, Luzern; Stadtrat von Luzern, vertreten durch O. Schnyder, Baudirektor in Luzern. *Ehrenmitglieder:* Prof. Dr. Bluntschli, Zürich; G. L. Naville, Ingenieur, Kilchberg; Weissenbach-Griffin, Ingenieur, Zürich; Dr. H. Dietler, Ingenieur, Luzern. *Bund Schweizer Architekten:* D. Keiser, Architekt, Zug, und G. Schindler, Architekt, Zürich. *Schweizer Baumeisterverband:* Dr. Cagianut, Sekretär, Zürich, und J. Landis, Baumeister, Zug. *Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Techn. Hochschule:* F. Mousson, Direktor, Zürich, und C. Jegher, Ingenieur, Kilchberg. *Verein Schweizer Maschinenindustrieller:* Oberst P. E. Huber-Werdmüller, Zürich, und G. Naville, Ingenieur, Kilchberg. *Schweizerischer Elektrotechnischer Verein:* F. Ringwald, Direktor, Luzern. *Schweiz. Technikerverband:* J. R. Frey, Sekretär, Basel. *Vereinigung für den Heimatschutz:* Dr. G. Boerlin, Basel. *Association Suisse des anciens élèves de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris:* E. Fatio, architecte, Genève, und H. Meyer, architecte, Lausanne. *Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'Ingénieurs à l'Université de Lausanne:* E. Gaillard, ingénieur, Lausanne, und Hennard, ingénieur, Lausanne. *Association amicale des anciens élèves de l'Ecole Centrale de Paris:* F. Bossard, Ingenieur, Luzern. *Bodensee-Bezirksverein deutscher Ingenieure:* Ed. Gams, Ingenieur, Zürich. *Oesterreichischer Ingenieur- und Architekten-Verein:* Ed. Gams, Ingenieur, Zürich. *Società degli Ingegneri e degli Architetti Italiani:* Prof. C. Zschokke, Ingenieur, Aarau. *Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine:* Baurat R. Rehlen, München, und Direktor Schnell, Freiburg i. B. *Verein Deutscher Ingenieure:* Ed. Gams, Ingenieur, Zürich. *Vereinsorgane:* A. Jegher, Ingenieur, Herausgeber der „Schweizerische Bauzeitung“, Zürich, Dr. H. Demierre, Redaktor des „Bulletin Technique de la Suisse Romande“, Vevey, G. Galli, Ingenieur, Direktor der „Rivista Tecnica“, Lugano.

Ihre Abhaltung haben schriftlich angezeigt: *Die Ehrenmitglieder:* J. Gaudard, professeur, Lausanne, Dr. R. Moser, Ingenieur, Zürich, Th. Schlatter, Gemeinderat St. Gallen. *Schweizerisches Departement des Innern, Bern. Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen. Schweizerischer Städteverband, St. Gallen. Société des Architectes diplômés par le Gouvernement, Paris. Société des Ingénieurs Civils de France, Paris. Verband Deutscher Diplom-Ingenieure, Berlin. Verband Deutscher Elektrotechniker, Berlin.*

Vorsitz: Direktor H. Peter, Präsident des Vereins.

Protokollführer: A. Trautweiler, Sekretär des Vereins.

Der *Vorsitzende* eröffnet die Versammlung um 9 $\frac{1}{4}$ Uhr mit einer Begrüßungsansprache. Er erinnert an die schönen Festtage anlässlich der letzten Generalversammlung in Lausanne, zu denen der Ernst der Zeit, in der die heutige Tagung stattfinden muss, einen Gegensatz bildet und uns keine Festfreuden gestattet. Sodann gedenkt er der vor 23 Jahren in Luzern abgehaltenen Generalversammlung und der damals in den vordersten Reihen gestandenen, heute schmerzlich vermissten Kollegen Gotthardbahndirektor Wüest und Stadtrat Stirnimann.

Bei der damaligen Tagung in Luzern bildete auch, wie diesmal, der Honorartarif für die Ingenieure das Haupttraktandum. Die gestrige Delegiertenversammlung hat die revidierte Honorarordnung nach vielfacher Bemühung unter Dach gebracht. Der Redner betont die hervorragende Stellung, welche die Technik in der Innerschweiz, speziell in Luzern, einnimmt. Sie beweist die Opferfreudigkeit des Landes für die Ausführung grosser Werke.

Hierauf begrüsst er namens des Central- und Lokalcomité die erschienenen Vertreter der Regierung des Kantons Luzern in Herrn *Regierungsrat Sigrist* und des Stadtrates von Luzern in Herrn *Baudirektor Schnyder*, sodann die Vertreter der befreundeten ausländischen und schweizerischen Verbände, sowie der Vereinsorgane und die Ehrenmitglieder des Vereins. Er gedenkt alsdann der Veteranen des Vereins, unter denen besonders die 57 Vereinsjahre des Herrn Architekt Ludwig in St. Fiden und die 55 des Herrn Architekt Bahnmeier in Schaffhausen von einer höchst verdankenswerten Vereinstreue Zeugnis ablegen. Endlich begrüsst er die erschienenen Mitglieder und erklärt die Tagung für eröffnet.

Herr *Baurat Rehlen* spricht als Vertreter des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine und namens der Vertreter des Bodenseebezirksverein deutscher Ingenieure, des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereins und des Vereins Deutscher Ingenieure, indem er die Einladung zur Generalversammlung und die Kundgabe freundschaftlicher Beziehungen seitens der schweizerischen Kollegenschaft warm verdankt und ihrem Verein ein weiteres kräftiges Gedeihen wünscht.

Der *Präsident* dankt für diese mit grossem Beifall aufgenommene Ansprache.

1. *Protokoll der 45. Generalversammlung vom 24. August 1913 in Lausanne*. Dasselbe wird ohne Diskussion genehmigt.

2. *Geschäftsbericht des Central-Comité*.

Der *Vorsitzende* erwähnt resümierend die hauptsächlichsten Ausführungen des gedruckt vorliegenden und den Mitgliedern zugestellten Geschäftsberichtes und verliest die Namen der seit der letzten Generalversammlung verstorbenen Mitglieder. Zu Ehren derselben erhebt sich die Versammlung von den Sitzen.

Der Geschäftsbericht wird von der Versammlung ohne Diskussion genehmigt.

3. *Bericht über den 1. Wettbewerb der Geiserstiftung, Preisverteilung und Veröffentlichung eines neuen Wettbewerbs*.

Herr Prof. Dr. *Bluntschli* referiert, indem er vorerst die Entstehung der Geiserstiftung und die Grundlagen des Wettbewerbs erörtert und sodann das Urteil des Preisgerichts verliest (Bauzeitung, Band LXVI, Seite 122; Bulletin, 41^{me} année, page 201/2).

Es erfolgt hierauf die Eröffnung der Mottobriefe, die folgendes Ergebnis hat:

- I. Preis (700 Fr.): Herr Architekt Walter Hauser aus Zürich für die Arbeit „Stockalper-Palast in Brig“.
- II. Preis (300 Fr.): Herr Eugen Zeller aus Zürich, „Haus zur Seehalde in Meilen“.
- III. Preis (100 Fr.): die HH. Architekten E. Stöcklin in Basel und K. Möschlin in Ettingen, „Pfarrhaus in Benken“.
- IV. Preis (100 Fr.): Professor Silvio Soldati in Lugano, „Antico Palazzo Riva in Lugano“.

Der *Präsident* spricht dem Preisgericht den Dank des Vereins aus.

Architekt O. *Pfleghard* referiert wegen des neuen Wettbewerbs. Es soll alle zwei Jahre ein solcher stattfinden. Das C. C. hat mit der Einladung an die Sektionen zu neuen Vorschlägen für den Wettbewerb in Aussicht gestellt, wiederum Aufnahmen für das Bürgerhaus zu wählen, wenn keine andern Vorschläge eingehen sollten. Nun liegt folgende Anregung seitens der Sektion Zürich vor: Das

C. C. wird eingeladen, unter Begrüssung der zuständigen Behörden die Frage zu prüfen, ob nicht, falls die Hebung der alten Rheinbrücke in Eglisau sich als unmöglich erweist, die Lösung dieses Brückenproblems zum Gegenstand des neuen Wettbewerbs zu machen sei.

Ing. C. *Jegher* berichtet für die Sektion Zürich über diesen Vorschlag. Das alte Rheinstädtchen Eglisau läuft Gefahr, infolge des Baues des dortigen Kraftwerks seine alte charakteristische Brücke, die wegen des Staus um etwa 3 m gehoben werden müsste, zu verlieren. Unter Berücksichtigung der Rheinschiffahrt müsste die Hebung sogar noch mehr betragen, sodass die Beibehaltung der alten Brücke kaum möglich erscheint. Die Schwierigkeit, eine dem typischen Stadtbild entsprechende und nicht zu kostspielige Lösung zu finden, ist geeignet, die Ingenieure und Architekten für eine dankbare Arbeit zusammenzuführen. Gerade nach dem bescheidenen Ergebnis des ersten Wettbewerbs würde dieses Thema für den zweiten als angebracht erscheinen.

Arch. *Pfleghard* empfiehlt, die Veröffentlichung der zweiten Wettbewerbsaufgabe noch zu verschieben und sie dem C. C. zu überlassen, das zu prüfen hätte, welcher der beiden Vorschläge zweckmässiger ist.

Dieser Antrag wird ohne Widerspruch angenommen.

4. *Anträge der Delegiertenversammlung über die Ernennung von Ehrenmitgliedern*.

Der *Präsident* teilt mit, dass die gestrige Delegiertenversammlung beschlossen habe, Herrn Ing. A. *Jegher*, Herausgeber und Redaktor der „Schweizerischen Bauzeitung“ in Zürich in Würdigung seiner grossen Verdienste um die Vertretung der Interessen des Vereins im Vereinsorgan und in Anerkennung der Leistungen der „Schweizerischen Bauzeitung“ für die Technik als Ehrenmitglied vorzuschlagen.

Die Versammlung bestätigt diese Ernennung mit Akklamation.

Ing. A. *Jegher* dankt der Versammlung für dieses Zeichen der Anerkennung, die er besonders als eine Würdigung der Leistungen der „Schweiz. Bauzeitung“ entgegennimmt.

5. *Ort und Zeit der nächsten Generalversammlung*.

Der *Präsident* berichtet über das Ergebnis der diesbezüglichen Verhandlungen in der Delegiertenversammlung, laut welchem Schaffhausen als nächster Versammlungsort vorgeschlagen wird, nachdem die dortige Sektion sich freundlichst bereit erklärt hat, die Veranstaltung zu übernehmen, sofern die allgemeine Weltlage sich bis dahin bessert. Die Festsetzung des Zeitpunktes der Versammlung soll dem C. C. überlassen werden.

Diese Vorschläge werden mit Beifall gutgeheissen.

6. *Verschiedenes*.

Der *Präsident* macht auf die für den 18. bis 20. September 1915 anberaumte Exkursion nach der Flügelprüfanstalt Bern und den Zentralen Ackersand und Fully aufmerksam und Professor Dr. W. *Kummer*, als Leiter dieser Exkursion, gibt darüber nähere Aufschlüsse.

Damit sind die Verhandlungen geschlossen und die Versammlung hört noch:

7. Den Vortrag des Ehrenmitgliedes Dr. *Dietler*, a. Direktor in Luzern an über „Technik und Eisenbahnen in der Schweiz“.

Schluss der Generalversammlung um 12 Uhr.

Zürich, den 15. Oktober 1915.

Der Sekretär: A. Trautweiler.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der I. Sitzung im Vereinsjahr 1915/16

Mittwoch den 27. Oktober 1915, abends 8 $\frac{1}{4}$ Uhr, auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: der Präsident Prof. Dr. W. *Kummer*. Anwesend 70 Mitglieder und Gäste.

Der Präsident eröffnet die Sitzung, indem er die Anwesenden im neuen Vereinsjahr willkommen heisst. Die Protokolle der 10. und 11. Sitzung vom 17. und 22. März sind in der Bauzeitung erschienen und werden stillschweigend genehmigt. Gleichzeitig weist der Präsident darauf hin, dass auch der Schlussabend vom 14. April eine Würdigung gefunden hat. In den Verein sind neu aufgenommen worden Architekt Professor K. *Moser* aus der Sektion St. Gallen und Ingenieur W. *Wrubel* aus der Sektion Bern. Ausgetreten sind die HH. J. Kunkler, J. Haller und K. Schindler. Das Andenken der

verstorbenen Mitglieder: HH. Ingenieur Oberst *Vögeli-Bodmer*, Ingenieur Oberst *Huber-Werdmüller*, Ingenieur *E. Doser* und Baumeister *Wild*, ehrt die Versammlung durch Erheben von den Sitzen.

Ueber das abgelaufene Vereinsjahr 1914/15 erstattet der Präsident nachstehenden

Jahresbericht über das Vereinsjahr 1914/15.

a) *Mitgliederbestand.* Bei Beginn des Vereinsjahres zählte der Z. I. A. 294 Mitglieder. Durch 13 Neuaufnahmen und Uebertritte, 17 Austritte und Todesfälle veränderte sich die Zahl bis Ende des Vereinsjahres auf 290. Den uns durch den Tod entrissenen Kollegen Arch. E. Schmid-Kerez, Ing. A. Schmid und Ing. A. Vögeli-Bodmer werden wir ein freundliches Andenken bewahren.

b) *Vorstand.* Durch die in der Hauptversammlung vom 4. November 1914 vorgenommenen Bestätigungswahlen für einen Teil der Vorstandsmitglieder und durch den Ersatz der abtretenden Vorstandsmitglieder Dir. Largiadèr und Ing. M. Messer durch die neugewählten Herren Dr. H. Keller und Ing. W. Zuppinger setzte sich der Vorstand während des Vereinsjahres zusammen aus den Architekten *A. Bräm*, *A. Hässig*, *A. Witmer-Karrer* und *O. Pflughard*, den Bauingenieuren *A. Bachem*, *J. Girsberger*, *C. Jegher* und *A. Schläpfer*, den Maschineningenieuren *H. Keller*, *W. Kummer*, *W. Zuppinger*. Als Präsident hatte der zu Beginn des Vereinsjahres 1913/14 für zwei Jahre gewählte *W. Kummer* weiter zu amten. In der anschließenden Konstituierung wurden als Vizepräsident *J. Girsberger*, als Quästor *O. Pflughard* und als Aktuar *A. Hässig* wiederum bestätigt. Der Vorstand hielt im verflossenen Jahr sieben Sitzungen ab, die durchschnittlich von 8,0 Mitgliedern (im Vorjahre von 7,5) besucht wurden.

c) *Sitzungen und Exkursionen.* Im Berichtsjahre wurden 11 Sitzungen und ein Festabend veranstaltet, dagegen an Stelle einer eigenen Exkursion auf eine solche des S. I. A. hingewiesen, die unter Leitung des Vereinspräsidenten des Z. I. A. stand und die Flügelprüfanstalt Bern, sowie die Zentralen Massaboden, Ackersand und Fully im Wallis zum Ziele hatte. An den Sitzungen wurden neben der Behandlung geschäftlicher Traktanden folgende Vorträge gehalten: 1. *H. Zschokke*: Neues über Rost und Rostschutz — 2. *R. Rittmeyer*, Winterthur: Eindrücke von der Werkbund-Ausstellung und -Versammlung — 3. *W. Kummer*: Moderne Konstruktion elektrischer Fahrzeuge — 4. *O. Lütschg*, Bern: Hydrologische Studien der Schweiz. Landeshydrographie im obern Rhonegebiet — 5. *A. Moser*: Bauplatz-Statik — 6. *H. Bernoulli*, Basel: Städtebauliche Planungen der letzten 20 Jahre — 7. *F. Präsil*: Moderne Konstruktionen im Wasserturbinenbau — 8. *F. Becker*: Geologie und Topographie der Siedelungs- und Bauformen — 9. *K. E. Hilgard*: Problem und Bau des Panamakanals — 10. *E. Fehr*: Einfluss der Gesetzgebung auf die bauliche Entwicklung der Stadt Zürich. Der festliche, in einfachstem Rahmen abgehaltene Vereinsabend fand am 14. April 1915 statt, wobei uns die Mitglieder *C. Jegher*, *M. Guyer*, *A. Moser* mit teils ernsten, teils heitern Darbietungen erfreuten. Die bereits genannte wohlgelungene Exkursion des S. I. A., veranstaltet unter den Auspizien der Abteilung für Wasserwirtschaft im Schweiz. Departement des Innern, nach Bern und ins Wallis, wurde ganz besonders von unserer Sektion frequentiert, indem von den durchschnittlich 40 Teilnehmern der drei Tage 18 Herren unserem Verein angehören. Allen jenen Herren, die uns durch Vorträge und sonstige Dienstleistungen unterstützten, sei noch an dieser Stelle der verbindlichste Dank abgestattet.

d) *Arbeiten und Kommissionen.*

1. *Linksufrige Zürichseebahn.* Im Hinblick auf die städtische Abstimmung vom 15. November 1914 hat der Vereinsvorstand in einer in der Presse veröffentlichten Kundgebung vom 4. November 1914 nochmals zum Vertragsprojekte vom 22. Dezember 1913 Stellung genommen durch Zustimmung zur Tracéfrage und Ablehnung der Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge. Nach dieser Abstimmung wurde an den Stadtrat eine Eingabe betreffend Wiedererwägung der Frage über die Einführung der Sihltalbahn gerichtet, auf die jedoch der Stadtrat nicht eingetreten ist.

2. *Nationalbank-Bauplatz.* Durch eine dazu bestellte Kommission liessen wir die Vorlagen der städtischen Behörden betreffend Abgabe eines Teils der Stadthausanlagen zu einem Bauplatz für den Sitz Zürich der Schweiz. Nationalbank prüfen. Die Kommission hielt für gut, der Vorlage zuzustimmen und einige Wünsche betreffend Umgebung an die Behörde zu stellen, denen entsprochen werden wird.

3. *Bebauungsplan Gross-Zürich.* In verdankenswerter Weise ist unserem Verein von den städtischen Behörden der Entwurf eines Programms für die von der Stadt beabsichtigte Konkurrenz-Ausschreibung zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Zürich und ihrer Vororte zugestellt worden. Die Vorlage wurde von einer dafür eingesetzten grossen Kommission einlässlich geprüft und auch in einer Vereinssitzung einlässlich besprochen und eine entsprechende Eingabe an die Behörde weitergeleitet.

4. *Beteiligung am Sekretariat des S. I. A.* Durch eine Kommission liessen wir die Frage prüfen, ob es nicht empfehlenswert sei, dass unser Verein sich an dem durch die Trennung vom Wasserwirtschaftsverband zwar entlasteten, finanziell aber ungünstiger gestellten Sekretariat des S. I. A. beteilige. Die Kommission hat diese Frage bejaht und die Mitbenützung dieses Sekretariates durch unsern Verein in vorerst kleinerem Umfange und gegen eine jährliche Subvention von 500 Fr. empfohlen. Dem Antrag der Kommission entsprach der Verein durch zustimmenden Beschluss. Mit dem 1. April 1915, dem Tage der Neubestellung der Sekretärstelle durch unser verdientes Mitglied *Ing. A. Trautweiler*, ist dieser Beschluss in Ausführung getreten.

5. *Diverse Angelegenheiten.* Neben den genannten wichtigeren Arbeiten liessen wir uns mit einer Reihe kleinerer Geschäfte, wie Auskunftserteilung an Behörden und Korporationen in Wettbewerbsangelegenheiten und ähnlichen Anlässen. Noch nicht zum Abschluss gelangt ist die Angelegenheit des Entwurfes eines neuen kantonalen Baugesetzes.

e) *Kassabericht.* Aus der Rechnung des Quästors ergibt sich folgende Uebersicht der Hauptposten auf den 1. Oktober 1915:

I. <i>Einnahmen:</i> Mitgliederbeiträge	Fr. 2 845,—
Zinsen	„ 237,55
Sonstige Einnahmen	„ 90,—
Zusammen	Fr. 3 172,55
II. <i>Ausgaben:</i> Drucksachen, Inserate	Fr. 452,70
Vorträge und Projektionen	„ 471,50
Subventionen	„ 960,—
Porti, Papier, Couverts	„ 214,80
Sonstige Auslagen, Unvorhergesehenes	„ 155,35
Zusammen	Fr. 2 254,35
Einnahmen-Ueberschuss	Fr. 918,20
Zinsen, Baufonds	„ 366,50
Vereinsvermögen	„ 16 632,35

Der Jahresbericht wird stillschweigend genehmigt, ebenso der anschliessende Kassabericht, über den der Quästor, Architekt *Pflughard*, referiert. Die Rechnung ist von den Revisoren, Architekt *Weideli* und Ingenieur *Bolliger*, geprüft und gutgeheissen worden. In gleicher Weise wird auch das Budget genehmigt, das den Jahresbeitrag auf 10 Fr. festsetzt. Das Budget enthält auch einen Beitrag von 250 Fr. an das Bürgerhaus-Unternehmen, in der Meinung, dass dieser Betrag für den Band Zürich zu verwenden sei.

Für das vorzunehmende Wahlgeschäft werden als Stimmenzähler bezeichnet die HH. Ingenieur *Zindel* und Ingenieur *Maey*. Bei 50 abgegebenen Stimmen werden, gemäss dem Vorschlag des Vorstandes, als Vorstandsmitglieder wiedergewählt die statuten-gemäss in Austritt kommenden: Arch. *Ad. Bräm* (50), Ing. *C. Jegher* (47), Ing. *A. Schläpfer* (47), Prof. Dr. *W. Kummer* (49) und neugewählt Arch. *G. Korrodi* (49). Ebenfalls in geheimer Wahl wird mit 44 von 48 abgegebenen Stimmen Prof. *W. Kummer* als Präsident bestätigt. Als Rechnungsrevisor für den austretenden Arch. *Weideli* wird neben Ing. *Bolliger* Direktor *F. Mousson* bestimmt.

Für das Central-Comité des S. I. A. kommen als die zwei von der Sektion Zürich zu bezeichnenden Mitglieder Arch. *A. Witmer-Karrer* und Prof. Dr. *W. Kummer* zur Wiederwahl; sie werden in offener Abstimmung bestätigt. Ebenfalls in offener Abstimmung werden folgende HH. als Delegierte für den S. I. A. bezeichnet: Architekten *J. Aug. Arter*, *M. Guyer*, *Th. Oberländer*, *H. Weideli*, *R. Zollinger* (bisherige), *G. Schindler*, *E. Wipf* (neu). Bauingenieure: *A. Frick*, *A. Jegher*, *K. Keller*, *R. Maillart*, *A. Rohn* (bisherige), *A. Bernath*, *Dr. A. Moser* (neu). Maschineningenieure: *J. Henrici-Daverio*, *A. Huguenin*, *Paul Lincke*, *F. Mousson*, *H. Studer* (bisherige), *Rud. Weber*, *Max Halder* (neu).

Damit ist der geschäftliche Teil erledigt. Der Präsident teilt noch mit, dass die nächste Sitzung am 10. November mit Vortrag von Ingenieur H. E. Gruner aus Basel über „das Kraftwerk Laufenburg“ stattfinden wird.

Zum Traktandum:

*Referat über die Elektrifizierung der
„New York, New Haven and Hartford R.R.“*

bemerkt der Präsident zunächst, es sei der Name des Referenten, Ingenieur R. Stockar, deswegen in der „Einladung zur Sitzung“ noch nicht bekannt gegeben worden, weil zur Zeit der Abfassung dieser Einladung noch nicht feststand, ob Herr Stockar vom Militärdienst weg beurlaubt werden würde, sodass eventuell ein Ersatzmann an seiner Stelle hätte referieren müssen; erfreulicherweise sei nun Herr Stockar selbst in der Lage, das Referat zu halten.

Herr Stockar erhält hierauf das Wort und gibt, unterstützt durch zahlreiche Pläne, Tabellen und eine reiche Kollektion Photographien und Projektionsbilder eine klare Darstellung der Verkehrsverhältnisse der „New York, New Haven and Hartford R.R.“ und der Einzelheiten der Einführung des elektrischen Betriebes mit hochgespanntem Einphasenstrom auf einer Geleiselänge von rund 800 km; eine Veröffentlichung des Referates, das mit grossem Beifall aufgenommen wurde, ist der Vereinszeitschrift in Aussicht gestellt.

Zur Eröffnung der Diskussion weist der Präsident darauf hin, dass das heutige Referat auf seinen besondern Wunsch zustande kam, da es ihm als nützlich erschienen sei, dass unsere schweizerischen Fachleute neben der Kenntnis aller Einzelheiten der Elektrifizierung der Lötschbergbahn auch über das bedeutende amerikanische Gegenstück, das heute behandelt wurde, unterrichtet würden. Es sei übrigens die sogen. „Systemfrage der elektrischen Zugförderung“ für die Schweiz noch nicht erledigt, indem die S. B. B. ihrem Vorbehalt in dieser Systemfrage¹⁾ in nächster Zukunft durch die Vornahme von Vergleichsversuchen weitere Folge geben wollen. Im Baubudget der S. B. B. für das Jahr 1916 sei nämlich ein Betrag von 300 000 Fr. für eine Versuchsstrecke mit Messtation und Energiebeschaffung und ein weiterer Betrag von 300 000 als erste Rate für Probelokomotiven für die Gotthardbahn vorgesehen. Nun verlautete aber, eine der Probelokomotiven würde für hochgespannten Einphasenstrom, die andere aber für hochgespannten Gleichstrom vorgesehen. Zur Frage, ob durch die jüngste Entwicklung der amerikanischen Gleichstrombahnen die Systemfrage der elektrischen Zugförderung²⁾ ein anderes Bild ergebe, habe sich der Sprechende erst kürzlich in der Vereinszeitschrift auf Grund einer eingehenderen Betrachtung verneinend geäußert³⁾ und müsse er in diesem Zusammenhange die geplanten Versuche als überflüssig ansehen. Indessen sei auch wieder zu sagen, dass der Bau der Kraftwerke im Tessin und an der Reuss, für die das Baubudget der S. B. B. ebenfalls Beträge für 1916 enthält (1 300 000 Fr. für das Ritomwerk und 1 100 000 Fr. für das Amsteger Werk), Jahre erfordere, während welcher durch die geplanten Versuche möglicherweise gewisse weitere Fortschritte angebahnt werden können, zum Beispiel gerade im Lokomotiv-Entwurf, wo der Gegensatz der Lötschberglokomotiven mit Kurbelstangen und der New York-New Haven-Lokomotiven ohne solche geradezu zu solchen Versuchen anregt. Dabei sei aber zu beachten, dass solche Versuche billiger auf der bestehenden Lötschberglinie statt auf einer besonders einzurichtenden und mit gemieteter und umgeformter Energie zu betreibenden Versuchsstrecke angestellt würden; oder dann hätte man 1909 die Versuchsstrecke Seebach-Wettingen nicht abbrechen, sondern für solche Versuche weiter ausbauen sollen.

Prof. Dr. W. Wyssling hat, aus längerem Militärdienst zurückgekehrt, zu seiner grossen Ueberraschung von beabsichtigten neuen System-Versuchen der S. B. B. gehört. Er verspricht sich von solchen Vergleichs-Versuchen mit Gleichstrom und Einphasenwechselstrom nicht soviel, dass sich neue Versuche rechtfertigen liessen, nachdem so grosse praktische Ausführungen da sind. Von dem am Lötschberg und in viel grösserem Masstab bei New York-New Haven bewährten Einphasensystem abzugehen, hätte nur Sinn, wenn vom Gleichstrom *technisch* oder *wirtschaftlich* mehr zu erwarten wäre. In *technischer* Hinsicht ist zu sagen, dass heute

zweifellos für beide Stromarten gut durchgebildete und geeignete Lokomotiven gebaut werden können, aber der Gleichstrom weist zum allermindesten keine grössern technischen Erfolge auf als der Einphasenstrom. In *wirtschaftlicher* Beziehung überragt der Einphasenstrom den Gleichstrom bei weitem. Denn die *Fernübertragung* der Energie auf die auch für uns in Betracht kommenden Distanzen, von den Wasserwerken aus, *müss* mit so hohen Spannungen ausgeführt werden, dass *nur* ein Wechselstromsystem dafür in Betracht kommt. Infolgedessen ist auch bei allen grössern Gleichstrombahnen die Energieübertragung ab Wasserwerken mit Wechselstrom nötig. Beim eigentlichen Wechselstrombetrieb kommen dann dazu nur noch Transformatoren, beim Gleichstrombetrieb aber ist überdies unvermeidlich der Uebelstand der unwirtschaftlichen *Umformungs-Anlagen*. *Diese aber sind es*, die durch die Kosten ihrer Anlage, für Zins, Unterhalt und *grosse* Energieverluste die grosse Verteuerung des Gleichstrombetriebes gegen Einphasenstrom ergeben; das kann wohl quantitativ um weniges, niemals aber grundsätzlich und entscheidend sich ändern. Prof. Wyssling befürchtet von neuen System-Studien lediglich eine bedauerliche Verschleppung der Elektrifizierung unserer Bundesbahnen. Das Einphasensystem hat sich glänzend ausgewiesen.¹⁾ Aehnliche Erfolge des Gleichstromes für *unsere* allgemeinen Verhältnisse bestehen nicht. An dieser Stelle darf auch ausgesprochen werden, dass die Leistungen unserer schweizerischen Industrie, gerade im Hinblick auf den Lötschberg, durchaus auf der Höhe der Zeit stehen und den Vergleich mit Allem aushalten, was das Ausland auf diesem Gebiet hervorgebracht hat, insbesondere auch unsere Einphasenlokomotiven den Vergleich mit denen der New Haven-Bahn. Mehr als dort aber brauchen wir nicht.

Schluss der Sitzung um 10¹/₂ Uhr.

Der Aktuar: A. H.

EINLADUNG

zur

II. Sitzung im Vereinsjahr 1915/16

auf Mittwoch den 10. November 1915, abends 8¹/₄ Uhr
auf der „Schmiedstube“.

TRAKTANDEN:

1. Protokoll und geschäftliche Mitteilungen.
2. Vortrag mit Projektionen von Herrn Ingenieur H. E. Gruner aus Basel über: *Das Kraftwerk Laufenburg*.

Eingeführte Gäste, sowie Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour une fabrique privée en Angleterre des *ingénieurs-mécaniciens*, de langue française, de préférence parlant aussi l'anglais. (1980)

Une Société de Charbonnages au Tonkin *cherche* un jeune *ingénieur*, bon dessinateur, pouvant conduire des travaux en béton armé, parlant français et un peu d'anglais. Appointements de début 4800—5400 frs. par an. Logement et voyage payés. Le climat est sain. (1981)

Gesucht nach Deutschland einige *Ingenieure* und *Konstrukteure* für Transmissionsbau und Gasbau. (1982)

Gesucht für sofort von Patentanwalt- und techn. Bureau der Schweiz ein gebildeter und praktisch erfahrener *Maschinentechniker*, womöglich gesetzten Alters, der eventuell bei gegenseitiger Konvenienz bald als *Associé* eintreten könnte. (1983)

Elektrochemische Gesellschaft *sucht* für ihre Carbid-Fabrik in der Schweiz einen *Betriebs-Direktor*. (1984)

On cherche pour Lyon un *ingénieur-mécanicien* capable, connaissant la fabrication du barreau de décolletage, la fonderie et le pressage. (1985)

Gesucht nach Niederländisch-Indien, von holländ. Gesellschaft, zwei erfahrene Elektro-Ingenieure und zwar:

A. *Oberingenieur-Stellvertreter* (Anfangsgehalt 1000 bis 1200 Fr. monatlich). (1986)

B. *Betriebs-Ingenieur* (A.-Gehalt 700 bis 800 Fr. monatl.). (1987)

Gesucht für sofort ein *Ingenieur*, Statiker auf Eisenbeton-bureau in Bremen. (1988)

On cherche un jeune *ingénieur-mécanicien* pour bureau de brevets d'invention de la Suisse romande. (1989)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Red.

¹⁾ Band LXII, Seite 271, 295 und 321 (15. Nov. und 6. Dez. 1913).

²⁾ Mitteilung Nr. 4 der Studienkommission Bd. LX, S. 235 (2. Nov. 1912).

³⁾ Band LXV, S. 190 (24. April 1915).

¹⁾ Auch bei der Rhätischen Bahn.