

Von der XXXV. Generalversammlung und dem 50-jährigen Jubiläum der G.e.P. in Luzern

Autor(en): **Zindel, Georges**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 14

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-35697>

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.

genommene Elektrifizierung der „Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry.“ mit Gleichstrom von 3000 V etwa geeignet sei, die damals in Europa von der Mehrzahl der Fachleute vertretene Ansicht in Bezug auf die Systemwahl der elektrischen Zugförderung zu erschüttern, und hat seine anschliessenden Erwägungen auf den Seiten 190 und 191 von Band LXV (am 24. April 1915) dieser Zeitschrift bekannt gegeben, wobei er zum Schlusse kam, wir seien „vollauf berechtigt, uns durch die heutige Entwicklung der amerikanischen Hochspannungsbahnen in keiner Weise in unserer eigenen Stellungnahme zur Systemfrage beeinflussen zu lassen.“ Als wenige Monate später die Entscheidung in der Systemwahl für die Schweiz, Bundesbahnen in höchstem Masse dringlich geworden war, veröffentlichten wir als Ergebnis unserer neuesten Studien die massgebende Beziehung über den in km gemessenen Abstand λ der Fahrleitungs-Speisepunkte von der in Volt ausgedrückten Fahrspannung E_s , der Systemkonstanten C und der in t/h ausgedrückten Verkehrsdichte p einer Bahn, gemäss der Formel:

$$\lambda = \frac{E_s}{V_p} \cdot \frac{1}{C}$$

auf Seite 282 von Band LXVI (am 11. Dezember 1915) dieser Zeitschrift; dabei hat die analytisch begründete Konstante C etwa den Wert 5,0 bei Gleichstrom und etwa den Wert 8,0 bei Einphasen- und Drehstrom niedriger Frequenz.¹⁾ Gerade an Hand dieser Formel lässt sich nun auch der wirtschaftliche Erfolg der „Chicago, Milwaukee and St. Paul Ry.“ in die richtigen Schranken weisen; die Verkehrsziffer p dieser Bahn ist nämlich nur ein geringer Bruchteil (wir schätzen auf $\frac{1}{6}$) derjenigen der „New York, New Haven and Hartford Rd.“, die als einphasiges Gegenbeispiel in Frage steht. Nach unserer Ueberzeugung müsste die Wahl der Stromversorgung der erstgenannten Bahn für die Verhältnisse der letztgenannten Bahn zu einem vollständigen wirt-

¹⁾ Wir verweisen auch auf unsere eingehende, besonders auch die amerikanischen Verhältnisse würdigende Arbeit: „Die Wahl der Stromart für grössere elektrische Bahnen“, Heft 36 der Sammlung Vieweg; besprochen auf Seite 128 von Band LXIX (am 17. März 1917).

schaftlichen Misserfolg führen. Damit bestreiten wir für die amerikanischen Bahnen keineswegs die Einwände von A. Mauduit, dass die Einphasen-Bahnmotoren nicht befähigt seien, längere Zeit beim Anfahren stillstehend unter Strom zu sein¹⁾ und weiter auch zur

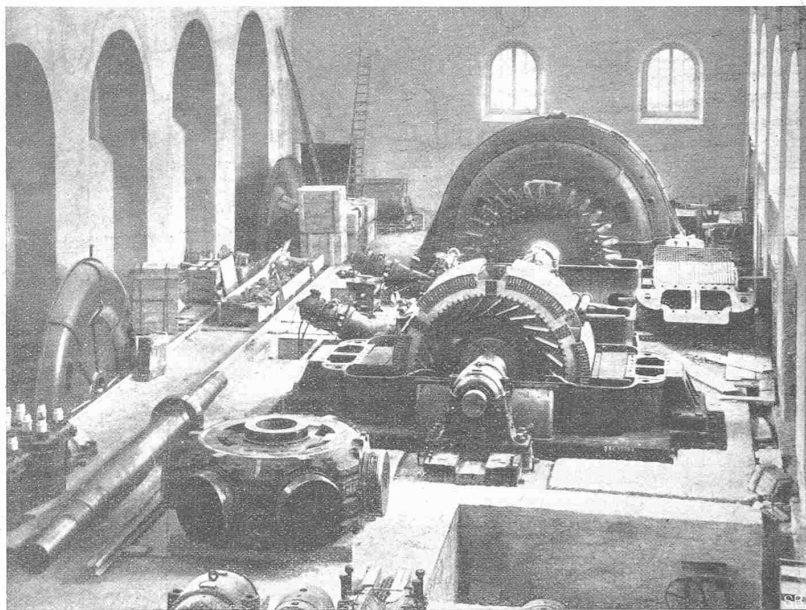


Abb. 3. Das Innere der Zentrale des Ritomwerkes zu Anfang August 1919.

Energierückgewinnung nicht zu gebrauchen seien; indem aber A. Mauduit diese Einwände auch auf die schweizerischen Einphasen-Bahnmotoren ausdehnt, macht er sich einer *unrichtigen und unerlaubten Verallgemeinerung* schuldig, die wir angesichts eigener gewissenhafter Berichterstattungen über die Kinderkrankheiten und das Erstarken der schweizerischen Einphasentraktion scharf zurückweisen müssen. In Bezug auf den Kostenvergleich der rivalisierenden Systeme bemerkt der Auszug des Berichtes: „En ce qui concerne

¹⁾ Woran die amerikanische Periodenzahl 25 in hohem Masse schuld ist.

Von der XXXV. Generalversammlung und dem fünfzigjährigen Jubiläum der G. e. P. in Luzern.

(Schluss des Festberichtes von Seite 167.)

Montag den 18. August, morgens 5⁵⁵! Mit gegen zwei Hundert Ehemaligen als Zusatzgewicht belastet, verlässt der fahrplanmässige Gotthard-Schneckenzug den Luzerner Bahnhof. Zwar fehlen eine ganze Anzahl Köpfe. Einige hatten es vorgezogen, um dem Aufstehen in so früher Morgenstunde zu entgehen, noch am Sonntag Abend nach Altdorf zu reisen und dort zu übernachten, während Andere, sei es, dass sie nicht geweckt worden oder dass sie das Wecken überhört hatten, nicht rechtzeitig aus den Federn ausgeschlüpft waren. Nach genau vierstündiger Fahrt hielten die von Ambri-Piotta nach dem Maschinenhaus des Kraftwerkes Ritom als Extra-Zug weitergeführten Wagen an dem Lagerplatz, der zur Begrüssung des hohen Besuchs reichen Fahnnenschmuck in den schweizerischen und den tessinischen Farben trug. Dass auch die Sonne durch Spenden ihrer hellsten und freudigsten Strahlen das Ihrige zur Hebung der Feststimmung beitrug, ist wesentlich. Am Sammelplatz erhielten die während der Fahrt sorgfältig in sechs Gruppen eingeteilte Ausflügler in Form eines vortrefflich mundenden Salamezzo mit Brot und einer Flasche Bier ein als Zwischenverpflegung militärisch bezeichnetes Znüni zur Stärkung für die ihnen bevorstehenden körperlichen Anstrengungen.

Die Führung der einzelnen Gruppen hatten die S. B. B.-Ingenieure Arnold, Bloch, Lucchini, Schmidt und Weitnauer, sowie die Ingenieure Hurni der Firma Escher Wyss & Cie., Lusser vom „Motor“, Sand jr. und Roth der Bauunternehmung Baumann & Stiefenhofer, Guyer der Bauunternehmung Maggi & Ramseyer, sowie die Unternehmer Stiefenhofer und Ramseyer selbst übernommen. Da die Beförderung sämtlicher Teilnehmer mittels der Seilbahn auf der 1200 m langen Strecke nach dem Ritomsee zu viel Zeit in



A b. 1. Ritomsee-Exkursion der G. e. P. — Abfahrt der Gruppe I.

la dépense d'exploitation, des calculs complets et précis faits par les services techniques des Compagnies pourront seuls établir la comparaison entre les divers systèmes; le rapporteur estime toutefois que l'écart ne sera pas considérable et n'aura pas à entrer en ligne de compte pour le choix du système." Auch den Schlusssatz dieser Schlussfolgerung halten wir für verfehlt, bezw. für unüberlegt.

Den kommenden Beratungen der französischen Studienkommission sehen wir mit grösstem Interesse entgegen; wir werden den Lesern der „Schweiz. Bauzeitung“ deren Ergebnis bekanntgeben. *W. Kummer.*

Nekrologie.

† **Jean de Perregaux.** Notre excellent camarade et ami Jean de Perregaux, ingénieur, a succombé à une crise de diabète le 24 juillet 1919. Né en 1860, il avait fait ses études à l'Ecole Polytechnique Fédérale à Zurich de 1880 à 83, et à Stuttgart de 1886 à 87. Après avoir débuté au Service des eaux de la Commune de Neuchâtel (adduction des eaux des gorges de l'Areuse), et passé quelque temps en Angleterre, il s'était fait habiliter en qualité de géomètre à Neuchâtel. En 1889 et 90, il travailla en Espagne à l'entreprise d'un tronçon du chemin de fer de l'Ouest et revint au pays en 1890, où il entreprit aussi divers travaux publics, en particulier dans le canton de Soleure. Il ouvrit ensuite à Neuchâtel un bureau d'ingénieur civil et de géomètre et fut chargé de diverses études; il collabora en particulier à la carte fluviale du canton de Neuchâtel. De 1913 à son décès, il fut ingénieur de la Fabrique de chocolat Suchard; il s'était retiré à Colombier, où il est mort.

Officier d'artillerie, puis capitaine à l'état-major, il fut membre et président de la Société neuchâteloise des sciences naturelles, membre de la Commission scolaire, de celles des Ecoles profes-

sionnelles et du Musée des Beaux-Arts, de la Société académique et du Synode de l'église indépendante.

Jean de Perregaux était connu au loin pour sa haute stature; ceux qui, plus près de lui, ont eu le bonheur de goûter son amitié, apprécièrent sa fidélité, sa conscience et son grand cœur, auquel jamais personne ne fit appel en vain.

De Perregaux fut membre du Comité de la G. e. P. de 1898 à 1910; il était aussi membre actif et dévoué de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes, au sein de laquelle il ne comptait que des amis.

Fin observateur, d'un jugement sûr et d'une bonté exquise, il laisse à ceux qui le connurent le souvenir du galant homme, de l'ingénieur avisé et de l'ami fidèle dont la perte laisse au cœur de ses proches un vide douloureux. *E.*



Jean de Perregaux
ingénieur

6 sept. 1860

24 juillet 1919

Miscellanea.

Schmalspurbahn Solothurn-Grenchen und Solothurn-Recherswil. Mit Botschaft vom 15. Sept. 1919 beantragt der Schweizer Bundesrat der Bundesversammlung die Erteilung der Konzession an die Direktion der Solothurn-Niederbipp-Bahn für eine elektrisch zu betreibende Meterspurbahn von Solothurn nach Grenchen und nach Rechterswil. Die Linie nach Grenchen beginnt bei der Station Solothurn-Baseltor der Solothurn-Niederbipp-Bahn und berührt die Ortschaften Langendorf, Bellach, Selzach und Bettlach, um dann in die Station Grenchen

Nord der S. B. B. einzumünden. Die Linie Solothurn-Recherswil geht von der Nordseite des Hauptbahnhofes Solothurn aus und bedient die Ortschaften Zuchwil, Derendingen, Kriegstetten und Rechterswil. Im allgemeinen werden beide Bahnen auf eigenem Tracé geführt und mit Gleichstrom von 1000 bis 1200 V mittels elektrischer Oberleitung betrieben. Die Hauptdaten sind für Solothurn-Grenchen: Länge 13 000 m (davon 3750 m auf Strassengebiet), Maximalsteigung

Anspruch genommen hätte, war die Zeiteinteilung derart getroffen worden, dass die Einen die erste Hälfte, die Andern die zweite Hälfte des Weges zu Fuss zurückzulegen hatten. Nur für die älteren Semester (siehe Abbildung 2) war ein durchgehender Wagen vorgesehen. Doch hatte die an solch starken Fremdenverkehr nicht gewohnte Seilbahn an jenem Tage ihre Launen, sodass eine der Gruppen (ausgerechnet die des schon mit über 5 kg Toast-Notizen vom vorangehenden Tage belasteten Berichterstatters!) mit der freundlichen Tessiner Sonne auf dem geduldigen Rücken den ganzen Weg vollständig zu Fuss zurücklegen und damit rund 800 m Höhe erklimmen musste. Die Besichtigung der Zentrale, deren sehr instruktiver Bauzustand im Innern aus der in Abbildung 3 wiedergegebenen, von der Firma BBC sämtlichen Teilnehmern überreichten photographischen Aufnahme ersichtlich ist, erfolgte zum Teil vor, zum Teil nach dem Aufstieg. Ein Spaziergang durch den Stollen, mit den unausbleiblichen, unfreiwilligen Fussbädern, gab Gelegenheit, sich über seinen Baufortschritt, sowie den des Wasserschlosses zu orientieren. Doch soll ja dieser Bericht nicht mit technischen Angaben belastet werden. Erwähnt sei nur, dass die kleine Bemessung des „Schieber“-Hauses den Zürchern allgemein auffiel und dahin gedeutet wurde, dass solche Leute im Tessin vielleicht weniger grassieren, als anderwärts.

Von 1 Uhr an trafen die Gruppen nach und nach an den Ufern des Ritom-Sees zum gemeinsamen Pick-Nick ein, das von den am Bau des Werkes beteiligten Bau- und Konstruktionsfirmen gespendet wurde. Gleich bei der Ankunft empfing Jeder aus zarten Händen junger Mädchen einen hübschen Knopfloch-Schmuck in Form eines kleinen Strüsschens von Edelweiss und Männertreu (was schon erwarten liess, dass hier oben wohl Damen die Hand im Spiel haben würden) und eines an einem Bändchen in den Tessiner Farben hängenden, niedlichen Zoccolo (dem landesüblichen Pantoffel, was die erste Vermutung vollauf bestätigte), endlich zwei

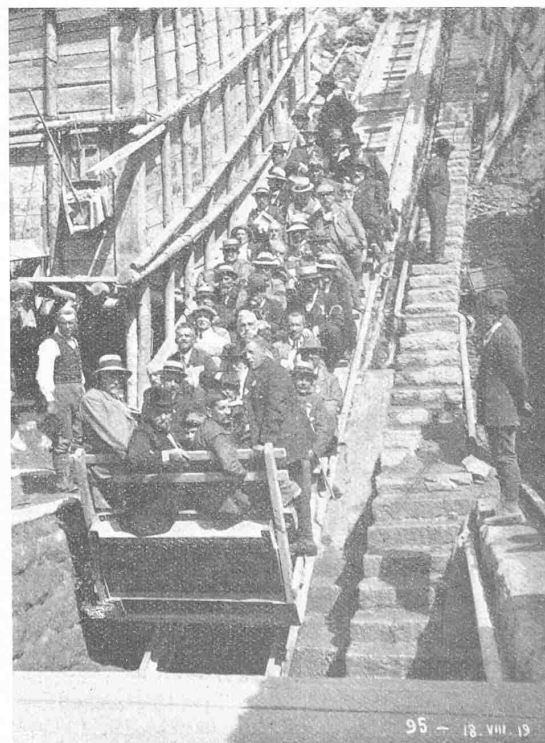


Abb. 2. Ritomsee-Exkursion der G. e. P. — Abfahrt der Gruppe III.

57,2‰, Minimalradius 35 m, Gesamtkosten einschl. Teuerungszuschlag 2 600 000 Fr.; für Solothurn-Recherswil: Länge 8195 m (davon 3535 m auf Strassengebiet), Maximalsteigung 45‰, Minimalradius 40 m, Gesamtkosten einschl. Teuerungszuschlag 1 950 000 Fr.

Neue Strassenbrücke über die Bregenzer Ache. Die im Jahre 1517 erbaute, 217 m lange Holzbrücke, mit der die Arlberg-Strasse südlich von Bregenz zwischen Lauterach und Rieden die Bregenzer Ache übersetzte, ist in den Jahren 1914 bis 1916 durch einen allen Anforderungen der Gegenwart entsprechenden Neubau ersetzt worden. Die neue, 225,5 m lange, und mit 4,6 m Fahrbahnbreite und zwei Trottoirs insgesamt 7 m breite Brücke besitzt elf Öffnungen, wovon eine von 28 m und fünf von 22 m Stützweite auf das eigentliche Flussbett, die übrigen fünf zu 20, 16, 14, 14 und 12 m auf das Vorland der Bregenzer Seite kommen. Die Tragwerke sind als Eisenbeton-Gelenkträger in der Form von frei aufliegenden Balken mit Kragarmen und dazwischenliegenden Einhängerträgern ausgebildet. Im ganzen sind sechs Kragträger vorhanden, von denen die auf den Endpfeilern gestützten je einen, die übrigen je zwei Kragarme haben, deren Ausladung 3 bis 8 m beträgt. Die Ausbildung der vier Rippen der Träger in bogenartiger Form verleiht dem Bauwerk nicht nur ein gefälliges Aussehen, sondern passt sich auch den statischen Verhältnissen gut an. Die grösste Trägerhöhe beträgt über den Pfeilern 2,6 m, in der Feldmitte 2,0 m. Näheres über die Berechnung und die Ausführung der Brücke ist einem Bericht von Ing. Viktor Witasek in der Wiener „Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst“ vom 29. Mai zu entnehmen.

Schweizerischer Elektrotechnischer Verein. Die von uns in letzter Nummer bereits angekündigte General-Versammlung des S. E. V. ist auf Sonntag den 12. Oktober, vormittags 9 Uhr, in der Aula des Collège in Montreux, jene des Verbandes Schweizer Elektrizitätswerke auf Samstag den 11. Oktober, nachmittags 3 $\frac{1}{2}$ Uhr, im Saale des „Conseil communal du Châtelard“ angesetzt. An dieser letzteren Versammlung wird u. a. ein Referat über die „Tarife für elektrische Energie und die Frage ihrer Erhöhung“ gehalten werden mit anschliessender Diskussion. Am Sonntag Nach-

mittag findet eine Seefahrt statt mit darauffolgenden gemeinsamem Bankett im Grand Hôtel Territet. Der Montag ist einem Ausflug nach Les Avants und Caux gewidmet.

Eidgenössische Technische Hochschule. Diplomerteilung. Der Schweizerische Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidgenössischen Technischen Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Als Kulturingenieur: Franz Lauterburg von Bern; Ernst Ramser von Schnottwil (Solothurn); Albert Schildknecht von Eschlikon (Thurgau).

Als Vermessungsingenieur: August Spargnapani von Castasegna (Graubünden); Hans Jakob Vosseler von Basel.

Association de la Suisse à la Mer. Dieser am 31. Mai 1919 gegründete Verband mit Sitz in Genf verfolgt als Zweck die Verbesserung und Ausdehnung unserer Beziehungen mit dem Auslande. Präsident ist Nationalrat J. Sigg, Generalsekretär Ingenieur F. Reverdin in Genf. Das erste, im Juni herausgegebene Bulletin enthält die Statuten des Verbandes, einen Bericht über den Besuch der Delegierten von Nantes und St-Nazaire und die bei diesem Anlass gehaltenen Vorträge und Ansprachen, sowie eine Anzahl kleinerer Mitteilungen über Wasserbau- und Schiffs-fahrts-Fragen.

Konkurrenzen.

Erweiterung der Regierungsgebäulichkeiten in St. Gallen. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen eröffnet unter den in der Schweiz wohnenden und im Kanton heimatberechtigten, sowie den seit wenigstens einem Jahr im Kanton niedergelassenen schweizerischen, selbständig erwerbenden Architekten einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Ueberbauung des Areals um das Regierungsgebäude (altes Zeughaus und Gebiet östlich der neuen Pfalz bis zur Moosbrückstrasse) zum Zwecke der Erweiterung der Gebäulichkeiten für die kantonale Verwaltung und der architektonischen Ausgestaltung des Klosterhofes. Ablieferungstermin ist der



Sie und Er Casella
Abb. 4. Feldpredigt der G. e. P. am Ritomsee.

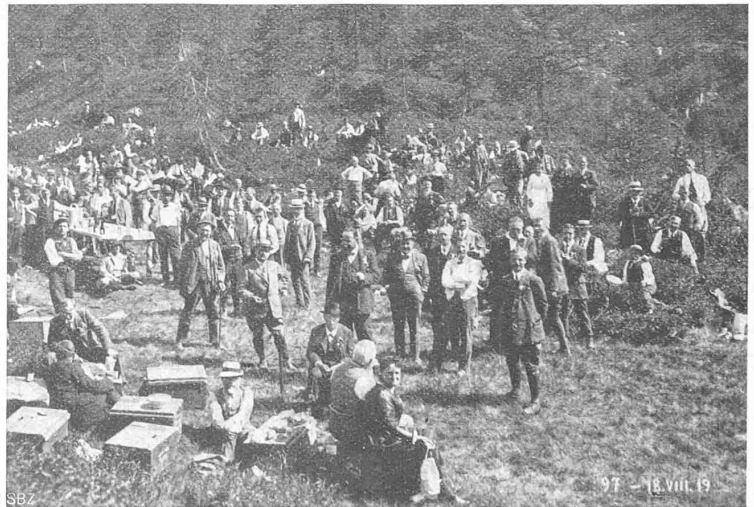


Abb. 5. Die G. e. P. am Ritomsee am 18. August 1919. Vorn Herr und Frau Generaldirektor.

hübsche Ansichts-Postkarten als Andenken. Einen solchen Holz-Pantoffel in entsprechender Extra-Grösse erhielt Generaldirektor Sand, womit bekräftigt werden sollte, dass heute weder O. Sand noch O. Sandwich¹⁾ dort oben zu befehlen hätten. In der Tat lag die Organisation des Pick-Nicks in den Händen der Frau Generaldirektor, die gegenüber den hungrigen und dürstenden Wanderern eine bewundernswerte Fürsorge an den Tag legte und, unterstützt von ihren ebenso emsigen, jungen Mitarbeiterinnen, den Gemahlinnen der an der Baustelle beschäftigten Kollegen, darauf sah, dass ja Keiner zu kurz kam. Welch' ein fröhliches Lager-Leben sich dort oben in 1800 m Meereshöhe, zwischen Alpenrosen- und Heidelbeer-Sträuchern, bei den Klängen einer vortrefflichen, aus Handorgel, Geige, Gitarre, Horn und Bassgeige bestehenden Ländlermusik entwickelte, lässt sich mit Worten nicht schildern. Was die leib-

liche Verpflegung anbelangt, so stand sie hinsichtlich Qual- und Quantität an der obersten Grenze dessen, das man kurzerhand unter „Picknick“ zu verstehen pflegt. Der aus allerlei Leckerbissen bestehende „lunch froid“ war durch ein volles Becken Minestrone und ein ebenso volles Becken schwarzen Kaffee (Marke „Neger-schweiss“ mit Grappa) eingerahmt, was das Entgegenkommen des Fortverwalters von Airolo, Herrn Hauptmann Gubler, der sämtliches erforderliche Geschirr und Besteck zur Verfügung gestellt, ermöglicht hatte. Ausgezeichnete Bilder dieses Lagerlebens sind in den Abbildungen 4 bis 8 festgehalten.)

¹⁾ Wir verdanken die Aufnahmen zu den Abbildungen 1, 2, 5 und 6 S. B. B.-Ing. O. Arnold am Kraftwerk Ritom (diese sowie ein Bild der Seilbahn mit Gruppe II können von ihm zum Preis von 60 Cts. pro Stück bezogen werden), jene zu Abb. 4 Ing. M. Misslin, zu Abb. 7 Ing. Dr. W. Anderhub, zu Abb. 8 Ing. A. Eggenschwyler. Weitere Bilder, von deren Wiedergabe wir absehen mussten, stellten uns Architekt A. Benz, Ing. O. Bally und der Berichterstatte zur Verfügung. Red.

¹⁾ Bezeichnung des Sprösslings, abgeleitet wie Zarewitsch aus Zar.

1. März 1920. Das Preisgericht besteht aus den Herren Reg.-Rat A. Riegg, Kantonsbaumeister A. Ehrensperger und Stadtbaumeister M. Müller in St. Gallen, Direktor R. Greuter der Gewerbeschule der Stadt Bern, Prof. Dr. G. Gull, Architekt in Zürich, Architekt Dr. A. Hardegger in Disentis und Architekt N. Hartmann in St. Moritz; als Ersatzmänner sind bestimmt Architekt K. Koller in St. Moritz und Stadtrat Dr. K. Naegeli in St. Gallen. Zur Prämierung von fünf bis sechs Projekten steht dem Preisgericht eine Summe von 20000 Fr., zum allfälligen Ankauf von einigen weiteren Entwürfen eine solche von 5000 Fr. zur Verfügung. Der Regierungsrat beabsichtigt, dem Verfasser des mit einem ersten Preise ausgezeichneten Entwurfs die Ausführung zu übertragen, sofern er hierfür genügend qualifiziert erscheint.

Verlangt werden: ein Lageplan 1:500, die Grundrisse sämtlicher Stockwerke, sowie die nötigen Fassaden und Vertikalschnitte 1:200, eine bestimmte Fassade in geometrischer Darstellung 1:20, eine perspektivische Ansicht, eine kubische Berechnung und eine kurze erläuternde Beschreibung. Modelle finden keine Berücksichtigung. Varianten werden nicht zugelassen.

Das Programm nebst Unterlagen kann gegen Erlag von 20 Fr., die bei Einreichen eines Entwurfs zurückerstattet werden, beim Sekretariat des kantonalen Baudepartements bezogen werden.

Zur Entgegennahme von allfälligen gewünschten Auskünften sind die Bewerber auf Mittwoch den 15. Oktober, nachmittags 2 Uhr, in das Kommissionszimmer des Regierungsgebäudes eingeladen. Den Wettbewerb betreffende Anfragen sind bis zu diesem Tage an das kantonale Baudepartement zu richten.

Dekorativer Schmuck für den Museum-Neubau in St. Gallen. In Ergänzung unserer Mitteilung über die Preiserteilung (auf Seite 151) teilen wir anhand des vorliegenden Protokolls des Preisgerichts noch mit, dass das um einen Tag zu spät eingegangene und deshalb ausser Wettbewerb gestellte Projekt „Melos“ für die Bogenfelder „als die malerisch-künstlerisch beste der vorhandenen Lösungen“ eingeschätzt wurde, und dass das Preisgericht einstimmig empfiehlt, „mit dem offenbar sehr begabten Künstler

in Unterhandlungen zu treten und ihm Gelegenheit zu weiterer Mitarbeit zu bieten“. Dieser, von Kunstmaler Walter Roshardt in Zürich stammende Entwurf ist seither von der ausschreibenden Behörde angekauft worden.

Neuer Friedhof in Lausanne (Band LXXIV, Seite 11). In diesem Wettbewerb für die Ausgestaltung des Friedhofs im „Bois de Vaux“ sind neun Entwürfe eingereicht worden. Wie uns verspätet mitgeteilt wird, hat das Preisgericht am 7. August folgendes Urteil gefällt:

I. Preis [1. Rang] (1500 Fr.), Architekt *Alphonse Laverrière* in Lausanne.

II. Preis [2. Rang] (1500 Fr.), Architekt *Georges Epitoux* in Lausanne.

III. Preis (1100 Fr.), Architekt *René Bonnard-Maurer*, Lausanne.

IV. Preis (1000 Fr.), Architekten *Brugger & Trivelli*, Lausanne.

Arbeiter-Wohnhäuser im „Pré d'Ouchy“ in Lausanne (Band LXXIV, Seite 23). Das Preisgericht hat in diesem unter in Lausanne niedergelassenen Architekten beschränkten Wettbewerb die folgenden Preise erteilt:

I. Preis (1600 Fr.) an Architekt *René Bonnard* in Lausanne.

II. Preis (1200 Fr.) den Architekten *Brugger & Trivelli*, Lausanne.

III. Preis (700 Fr.) an Architekt *Georges Mercier* in Lausanne.

Bebauungsplan Kriens (Bd. LXXIII, Seite 249, Bd. LXXIV, Seite 166). Zu der Mitteilung des Ergebnisses ist nachzutragen, dass sich der Verfasser des zum Ankauf empfohlenen Entwurfs „Chrientes“ *J. E. Meier-Braun*, Architekt B. S. A. und *Aug. Stärkle*, Geometer, beide in Basel, als jener des Entwurfs „Raum für Alle“ Architekt *Hans Streuli* in Wädenswil und als Verfasser des Entwurfs „Jä gäll, so geits“, die Architekten *von Gunten & Kuentz* in Bern mit dem Ingenieurbureau *Losinger* in Burgdorf genannt haben.

Absonderungs-Spital in Lausanne (Band LXXIII, Seite 128 und 285). Das „Bulletin Technique“ beginnt in der Nummer vom 20. September mit der Veröffentlichung des Berichtes des Preisgerichtes und der Darstellung der prämierten Entwürfe zu diesem Wettbewerb, worauf wir unsere Leser aufmerksam machen.



Abb. 6. Kommando mit Stab der Verpflegungs-Abteilung Ritom.

Den Dank aller Anwesenden dem liebenswürdigen Damen-Komitee auszusprechen, nahm sich Quästor Dr. H. Grossmann vor. Doch verschwand bald seine schwungvoll und mit bekannter Stentor-Stimme begonnene Ansprache unter den donnernden Beifallskundgebungen der Menge, sodass er sich schliesslich damit begnügen musste, die „zusehends stark zum Brüllen aufgelegten Kollegen“ dazu einzuladen, ihr Hurrah-Schreien solange fortzusetzen, bis sie den Eindruck hätten, ihren Dank gebührend ausgedrückt zu haben. Die darauf einsetzende Kundgebung soll bis auf den Dietschiberg gehört worden sein, wo eine Anzahl vom Samstag Abend her bekannter Stimmen identifiziert werden konnten. Den speziellen Gruss und Dank der welschen Kollegen überbrachte Ing. A. Elskes, und schliesslich lud Ing. G. Casella in lingua ticinese und mit der unsern südlichen Compatrioten eigenen Wärme die G. e. P. ein (Abbildung 5), bei nächster Gelegenheit ihr Wieder-



Mousson Grossmann, Jegher Sogra, Weitnauer-Lardelli

Abb. 7. Einzelszene; Fütterung des G. e. P.-Vorstandes.

sehsfest im schönen Tessin zu feiern. Kein Wunder, dass die am Ritomsee genossene Kostprobe tessinischer Gastfreundschaft, sowie der verheissungssvolle Fernblick talauswärts nach dem noch schöneren Süden (Abb. 8, S. 180) dazu beitrugen, die Einladung der Tessiner Kollegen mit stürmischen Evviva-Rufen zu quittieren!

Allzufrüh blies der Hornist das Signal zum Aufbruch. Aus dem talwärts führenden Wege sah man bald eine endlose Reihe männlicher Taschentücher winken, denen von oben her kleinere aus zarten Damen Händen antworteten. Der Abschied von der heimatlichen Stätte am Ritom-See fiel wirklich schwer. Die dort verbrachten, leider so kurzen, gemütlichen Stunden werden noch lange in Aller Erinnerung weiterleben. Denen, die sie uns bereitet haben, ohne Mühe und Arbeit zu scheuen, Frau Generaldirektor Sand und ihren emsigen Adjutantinnen, sei für den überaus liebevollen Empfang hiermit noch der herzlichste Dank ausgesprochen!

Literatur.

Lehrbuch der elektrischen Festigkeit der Isoliermaterialien.

Von Dr.-Ing. A. Schwaiger, a. o. Professor an der Technischen Hochschule, Karlsruhe. Mit 94 Textabbildungen. Berlin 1919. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 9 M., geb. M. 10,60, nebst Teuerungszuschlag.

Das vorliegende Buch, von 144 Seiten in grossem Oktavformat, bildet einen Versuch, das Sondergebiet der elektrischen Festigkeitslehre aus der allgemeinen Theorie der Hochspannungs-Anlagen, über die bereits mehrere Lehrbücher¹⁾ geschrieben wurden, loszulösen und zu einer selbständigen Disziplin auszubauen, wie sie die mechanische Festigkeitslehre in der Hochbautechnik und in der Maschinenbautechnik schon seit Jahrzehnten bildet. Dieser Versuch kann im allgemeinen als durchaus gelungen bezeichnet werden. Es werden vornehmlich die Berechnungsmethoden sog. „zusammengesetzter Anordnungen“ gepflegt und weiter entwickelt, wobei der Verfasser mit den Begriffen von „Kondensatorreihen“, von „Kondensatorketten“ und von „Kondensatorketten mit Ohm'schen Widerständen“ arbeitet. Die graphischen Berechnungsverfahren werden bevorzugt, wobei aber die allein zu grundsätzlichen Resultaten führenden analytischen Hilfsmittel der Potentialtheorie²⁾ in nicht gerechtfertigter Weise etwas vernachlässigt wurden. Als ein bei der Reproduktion entstandenes Versehen erwähnen wir, dass in den Abbildungen 9 und 10 die Beschriftungen der Abszissenachsen augenscheinlich vertauscht wurden. Die experimentelle Ermittlung und Prüfung der elektrischen Festigkeit von Isolierstoffen und Konstruktionen ist vom Verfasser mit Recht in ausführlicher und besonders klarer Darstellung gegeben worden.

Den berechnenden, projektierenden und bauenden Elektro-Ingenieuren kann das vorliegende Werk aufs Beste empfohlen werden.

W. K.

¹⁾ Wir erinnern diesbezüglich an das auf Seite 26 von Band LXIV (11. Juli 1914) besprochene Werk von A. Buch über die Theorie moderner Hochspannungs-Anlagen.

²⁾ Dabei hätte besonders die E. T. H.-Dissertation von A. Bolliger von 1917, die auch im „Archiv für Elektrotechnik“ veröffentlicht wurde, weitgehende Berücksichtigung verdient.

Gegen 6 Uhr abends führte der Extra-Zug die ganze Gesellschaft von Ambri wieder nordwärts nach Göschenen, wo zwei Züge der Schöllenenbahn zur Weiterbeförderung nach Andermatt bereitstanden. Hier und in Hospenthal, wohin die dort einquartierten jüngern Semester dank dem Entgegenkommen des Festungskommandanten von Andermatt, Oberstleutnant v. Salis, in Militär-Camions fahren konnten, fand man beim Nachtessen eine kurze Ruhestunde. Doch ging der Rummel bald von neuem los. Um 8 Uhr fuhr man wieder zur Teufelsbrücke hinunter, wo die wilde Reuss-Schlucht zu Ehren der Ehemaligen durch Bengalfener und Raketen eine festliche Beleuchtung erfuhr: ein prächtiges Schauspiel, für das dem Verkehrsverein Andermatt und der Verwaltung der Schöllenenbahn, die es in Szene setzten, besonderer Dank gebührt. Als Versammlungsort für den Abend war das Restaurant zum „Löwen“ bestimmt, wo sich noch etwas über hundert Unermüdete eingefunden haben mögen. Für Unterhaltung sorgten Bauch- und Kunstredner Derrer mit seinem unerschöpflichen Humor und der seit dem kopiösen Pick-Nick am Ritomsee besonders muntere und Witze sprühende Kollege Frick (mit „ck“). Den seltenen Genuss eines Handorgel-Trios boten mit vereinten Kräften der genannte Kollege mit dem „ck“, Ing. Erni und ein Abkommandierter der „Militärmusik Andermatt“. Nicht vergessen sei ferner die begeisterte Ansprache von alt-Kantonschemiker Dr. Schumacher aus Luzern, des einzigen Anwesenden, der schon vor 34 Jahren der General-Versammlung in Luzern beiwohnte und 17 Weltausstellungen miterlebt hat; seine Rede endete in einem kräftigen Hoch auf die



Abb. 8. Blick südwärts vom Abstieg nach Altanca.

findlichen Bogen-Staumauer (liegendes Gewölbe) besichtigt, die dort die Reuss zu einem Staubecken von 200 000 m³ Nutzinhalt ausgestalten soll. Auf dem daneben gelegenen Hubel führten wir uns darauf ein Znüni zu Gemüte. Etwa dreiviertel Stunden lang ist man dort noch zusammengesessen, die letzten Minuten fröhlichen Beisammenseins noch voll geniessend vor dem Abstieg nach Gurtellen, von wo aus die Heimfahrt erfolgte.

Neu erschienener Sonderabdruck:
Versuchsfahrten einer Wechselstrom-Lokomotive mit elektrischer Nutzbremung. Von Dr. Hans Behn-Eschenburg, Oerlikon. Acht Quartseiten mit neun Abbildungen und einer Doppeltafel. Sonderabdruck aus der „Schweiz. Bauzeitung“. Zürich 1919, Verlag der „Schweiz. Bauzeitung“ (A. & C. Jegher). Kommissions-Verlag Rascher & Cie. Preis geh. 2 Fr.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

An die Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Kollegen!

Wir bringen Ihnen zur Kenntnis, dass unsere Bürgerhaus-Kommission den VII. Band des Bürgerhaus-Werkes, betitelt:

„Das Bürgerhaus im Kanton Glarus“

fertiggestellt hat. Den Mitgliedern steht dieser Band zum Preise von 7 Fr. zur Verfügung, soweit der durch das Bezugsrecht gedeckte Vorrat reicht.

Von den älteren Bänden des Werkes sind Nr. III (St. Gallen) und Nr. IV (Schwyz) vergriffen.

Bestellungen sind an das Sekretariat zu richten.

Mit kollegialer Begrüssung

Der Präsident: R. Winkler. Der Sekretär: A. Trautweiler.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht nach Frankreich ein Ingenieur (Schweizer) mit Erfahrung im Kranbau, Baumaschinen, Schwebeseilbahnen. (2191)

Gesucht tüchtiger Ingenieur (Schweizer), erfahren in der Heizungsbranche und im Ofenbau, zur selbständigen Führung eines technischen Export-Geschäftes in Zürich. (2192)

Auskunft erteilt kostenlos

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

G. e. P., über der auch weiterhin der bisherige gute Stern leuchten möge.

Ueber den Dienstag kann in aller Kürze berichtet werden. Teils zu Fuss, teils mit der Bahn begab man sich am frühen Morgen nach Göschenen hinunter. Dort wartete der getreue Extra-Zug zur Weiterfahrt nach dem Pfaffensprung, wo man ausstieg. Unter der sachkundigen Führung von Ingenieur Hans Studer, Bauleiter des Kraftwerkes Amsteg, wurde die Baustelle des bereits ziemlich weit vorgeschrittenen obern Leitwehrs zum Reuss-Umleitungs-Tunnel, und sodann beim 300 m talwärts gelegenen Pfaffensprung jene der noch im Embryonalzustand be-

findlichen Bogen-Staumauer (liegendes Gewölbe) besichtigt, die dort die Reuss zu einem Staubecken von 200 000 m³ Nutzinhalt ausgestalten soll. Auf dem daneben gelegenen Hubel führten wir uns darauf ein Znüni zu Gemüte. Etwa dreiviertel Stunden lang ist man dort noch zusammengesessen, die letzten Minuten fröhlichen Beisammenseins noch voll geniessend vor dem Abstieg nach Gurtellen, von wo aus die Heimfahrt erfolgte.

Als die Stunde des Aufbruchs schlägt, ergreift Vize-Präsident F. Broillet das Wort, um noch Allen, die das nun zu gutem Ende gehende Fest vorbereitet und in so glänzender Weise durchgeführt haben, den herzlichsten Dank aller Teilnehmer auszusprechen. Seine Ansprache, und damit auch unser Bericht, klingt aus in einem dreifachen Hipp Hipp Hurrah auf die Luzerner, Tessiner und Urner Kollegen, denen wir diese prächtigen, unvergesslichen Tage verdanken!

G. Z.