

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 15

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **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.

## Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1922.

(Schluss von Seite 129.)

### Elektrische Anlagen.

*Elektrische Anlagen der Bahnen.* Fahrdrabtbrüche infolge mechanischer Abnutzung sind im Berichtjahr keine gemeldet worden, was wohl darauf zurückzuführen ist, dass nun bald überall die Rollenstromabnehmer durch Bügelstromabnehmer ersetzt sind. Verschiedentlich kamen jedoch aus andern Gründen Schäden an Fahrleitungsanlagen vor. Verletzungen von Personen hatten diese Vorfälle nicht zur Folge. Im Berichtjahr wurden verschiedenorts die elektrischen Anlagen ausgebaut und die Stromversorgung durch geeignete Massnahmen verbessert. Zu erwähnen ist die Erstellung von Kreuzungen von Hoch- und Niederspannungs-Fahrleitungen, die wegen der Elektrifikation der S. B. B. bei Trambahn-Kreuzungen nötig wurden. Im allgemeinen haben sich die elektrischen Anlagen bewährt, und es sind keine nennenswerten Unfälle vorgekommen, die auf Fehler dieser Anlagen zurückzuführen wären. Es wird aber auch seitens der Aufsichtsbehörde jeder Anlass benutzt, um die Bahnen zur Durchführung nötiger Verbesserungen zu veranlassen. Ein erster Entwurf zur Revision der Vorschriften vom 14. Februar 1908 betreffend elektrische Bahnen ist fertiggestellt und vom Departement den übrigen Interessenten zur Vernehmlassung übermittleit worden. Auch für die Vorschriften betreffend Parallelführungen und Kreuzungen wird demnächst ein erster Entwurf vorgelegt werden können.

*Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen.* Im Jahre 1922 wurden Planvorlagen behandelt für 206 Starkstromüberführungen, 17 Starkstromunterführungen und 3 Starkstrom-Längsführungen. Ohne die Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solche Leitungen, die den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1922, einschliesslich der Leitungen längs und quer zu den Bundesbahnen, folgender Bestand: 4130 Starkstromüberführungen (gegen 4020 zu Ende 1921), 844 Unterführungen (848), 238 Längsführungen (244).

*Kreuzungen von Fahrleitungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen.* Nach den erhaltenen Ausweisen sind nur drei Ueberführungen von Schwachstromleitungen über bestehende Fahrleitungen neu erstellt worden. Die im Laufe des Jahres elektrifizierten Bahnlinien weisen keine solchen Ueberführungen auf. Durch Linienausbau und Umbauten wurden eine Anzahl von Kreuzungen geändert und andere beseitigt.

Es sind dem Departement keine durch kreuzende Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt.

### Rollmaterial.

Es wurden im Berichtjahr 370 Vorlagen für Rollmaterial behandelt gegenüber 358 im Vorjahr.

Neuanschaffungen erfolgten nur in geringer Zahl und zur Hauptsache nur von seiten elektrisch betriebener oder zum elektrischen Betrieb übergehender Bahnen. Von der S. B. B. wurden 20 elektrische Streckenlokomotiven, zwei  $C_e \frac{1}{4}$ -Motorwagen und vier Akkumulatorenfahrzeuge in Auftrag gegeben. Auf Ende des Berichtjahres standen den S. B. B. an elektrischen Fahrzeugen 102 Streckenlokomotiven zur Verfügung, zu denen im Lauf des Jahres 1923 voraussichtlich weitere 37 Streckenlokomotiven und sechs Motorwagen hinzukommen werden. An normalspurigen Güterwagen herrscht in Anbetracht des geringen Bedarfs noch immer Ueberfluss. Versuchsweise wurden zwei amerikanische Schotter-Kippwagen bestellt. Ferner wurden acht Heizwagen und für die Brünigbahn drei Rollschmelwagen in Auftrag gegeben. 195 überzählig gewordene Dampflokotiven wurden von den S. B. B. veräussert. Für nähere Angaben über den schweizerischen Rollmaterialpark sei auf die vor kurzem wieder zur Ausgabe gelangte Rollmaterialstatistik (Stand Ende 1922) verwiesen.

Die Bestrebungen der Aufsichtsbehörde zur *Erhöhung der Betriebsicherheit* und zur Unfallverhütung führten zu weiteren Verbesserungen der Bremsen, der Sander, der akustischen Signalmittel, zur Verstärkung von Achsen und Motorkompressoren usw. Verschiedentlich wurden auch Verbesserungen wirtschaftlicher Natur eingeführt, wie der Ersatz von Gleit- durch Rollenlager und ähnliches. Die Ausrüstung von Motorfahrzeugen und ausnahmsweise auch von Anhängewagen elektrischer Adhäsionsbahnen mit *elektromagnetischen Schienenbremsen* machte weitere Fortschritte, ebenso diejenige der Trambahnmotorwagen mit *selbsttätigen Schutzvorrichtungen*. Auch mit der *selbsttätig wirkenden Wagenkupplung* sind

im Berichtjahr von zwei weitem Bahnen eine verhältnismässig grosse Zahl Wagen ausgerüstet worden. An der Einrichtung der *elektrischen Zugsheizung* bei den elektrisch betriebenen Normalspurbahnen wurde weiter gearbeitet. Die Ausrüstung der Dampflokotiven mit *Rauchverminderungs-Einrichtungen* hat keine Fortschritte gemacht, hingegen diejenige mit *Dampfüberhitzung* sowie die Einführung der *elektrischen Beleuchtung* in den Personenwagen.

Infolge von *Rollmaterialdefekten* (Tragfeder-, Achs- und Bandagebrüchen) sind wieder einige Entgleisungen vorgekommen, die keine Personenverletzungen zur Folge hatten. Von den Privatbahnen sind dem Departement 360 Fälle von Lokotiv- und Motorwagenschäden und 50 Fälle von Kupplungs-, Radreifen- und Achsbrüchen gemeldet worden.

Einigen Gesuchen um die Bewilligung zur Einführung der *einmännigen Bedienung elektrischer Lokotiven* konnte entsprochen werden. Ferner kamen zur Behandlung die Bedingungen, die an die alleinige Begleitung von Tramwagen durch den Wagenführer gestellt werden müssen. Bei einer Bahn wurde diese Betriebsweise eingeführt.

### Bauausgaben.

Die im Laufe des Berichtjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnungen für das Vorjahr 1921 ergab einen Zuwachs an Bauwert von 143 Mill. Fr. gegenüber 137,2 Mill. Fr. im Vorjahr, 104,0 Mill. Fr. im Jahre 1919, 62,5 Mill. Fr. im Jahre 1918, 23,5 Mill. Fr. im Jahre 1917, 34,5 Mill. Fr. im Jahre 1916 und 78,0 Mill. Fr. im Jahre 1915. Dabei entfallen 120 Mill. Fr. auf die Bundesbahnen (wovon 52,3 Mill. Fr. für die Elektrifikation, ohne Rollmaterial), 8,8 Mill. Fr. auf die übrigen Normalspurbahnen, 9,7 Mill. Fr. auf Schmalspurbahnen, 0,02 Mill. Fr. auf Zahnradbahnen, 4,6 Mill. Fr. auf Trambahnen, während die Drahtseilbahnen mit einer Abnahme der Baukosten von 0,06 Mill. Fr. in der Aufzählung figurieren. Der Hauptanteil entfällt dabei auf die Ausgaben der Bundesbahnen für die Einrichtung des elektrischen Betriebes und für den Ausbau des II. Simplontunnels. Weitere bedeutende Belastungen brachten die Elektrifikationskosten der bernischen Dekretsbahnen, der Rhätischen Bahn und der Frauenfeld-Wil-Bahn, ferner die Baukosten der neu eröffneten Strecke Basel-Muttenz der basellandschaftlichen Ueberlandbahn, sowie die Anschaffungen von Rollmaterial.

Als gesamt bis Ende 1921 für das schweizerische Eisenbahnnetz gemachte Ausgaben werden angegeben: für die Bundesbahnen 1918 Mill. Fr., für die übrigen Normalspurbahnen 342 Mill. Fr., für die Schmalspurbahnen 347 Mill. Fr., für die Zahnradbahnen 51 Mill. Fr., für die Trambahnen 108 Mill. Fr. und für die Drahtseilbahnen 31 Mill. Fr., zusammen 2797 Mill. Fr. gegenüber 2654 Mill. Fr. zu Ende 1920 und 2517 Mill. Fr. zu Ende 1919.

### Miscellanea.

*Arbeitsentlohnung durch Lieferung elektrischer Energie.* Wie wir der „Z. P.“ entnehmen, hatte sich die Neckarbaudirektion schon vor einiger Zeit gezwungen gesehen, ihre Arbeiten sehr wesentlich einzuschränken. Besonders hart wurde die Stadt Esslingen betroffen, weil nun zahlreiche Arbeiter brotlos waren. Um diese Arbeitslosigkeit produktiv zu gestalten, ist man nun, wie die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ berichtet, auf einen eigenartigen Gedanken gekommen, um die Kanalbauten auch ohne Geld ausführen zu können. Es soll dies ähnlich geschehen, wie man vielerorts Häuser und ganze Siedlungen herstellt, indem nämlich die Arbeiter in freien Stunden ihre Arbeit auch ohne Bezahlung leisten und dafür durch einen Anteil an der fertigen Arbeit entschädigt werden. Bei den Esslinger Kanalarbeiten soll dies in der Weise geschehen, dass die Arbeiter durch ihre Arbeit Anspruch auf die Lieferung von elektrischem Strom erwerben. Die Stadt Esslingen hat etwa 40000 Einwohner, davon kämen für die Arbeit am Kanal etwa 6000 Mann in Betracht, die mit 30 Arbeitsschichten und je 200 Arbeitern oder mit 20 Arbeitsschichten und 300 Arbeitern zu arbeiten hätten. Jede Schicht würde sich zusammensetzen aus 50 Arbeitslosen, 15 Studenten, fünf Schülern der Oberklassen, fünf Angehörigen der „Schupo“, 10 Beamten, 20 Kaufleuten, 150 Werkstattarbeitern (15 Betriebe zu je zehn Mann), sowie endlich 30 Stammarbeitern der Kanalunternehmung selbst, die aber besonders entlohnt würden, und zwar auf Kosten von Industrie und Gewerbe. Mit diesen Arbeitskräften wäre es möglich, das Kraftwerk Oberesslingen in 600 Tagen bei 200 Arbeitern, oder in 400 Tagen bei 300 Arbeitern

fertigzustellen. Leistet ein Arbeiter 20 Tage Arbeit, so erhält er einen Lieferschein auf elektrischen Strom für 163 kWh. Hatte ein solcher Arbeiter bisher einen Lichtverbrauch von 60 bis 70 kWh im Jahr, so erhält er nun für seine zwanzigtägige Arbeit seinen Lichtbedarf auf 2 bis 2 1/2 Jahre geliefert. Es ist anzunehmen, dass das Kraftwerk in 1 1/2 bis 2 1/4 Jahren betriebsfähig sein wird. Der Lieferschein kann natürlich aber auch inzwischen verkauft werden. Die Stadt Esslingen sei bereits ernstlich mit der Verwirklichung dieses Gedankens beschäftigt.

**Reorganisation der S. B. B.** Im Hinblick auf das bevorstehende Inkrafttreten des neuen Organisationsgesetzes hat die Generaldirektion zunächst die Vorstände der *Bau- und Verwaltungs-Abteilungen* der neuen Kreise ernannt. Es sind dies für den Kreis I (Lausanne): Bauabteilung Ing. V. Amaudruz (bisher Stellvertreter des Obering. Kreis I), Verwaltungsabteilung A. Von der Weid; Kreis II (Luzern): Bauabteilung Ing. A. Nabholz (bisher Stellvertreter des Obering. bei der Gen.-Dir.), Verwaltungsabteilung Dr. Th. Herzog; Kreis III (Zürich): Bauabteilung Ing. A. Acatos (bisher techn. Bureauvorstand beim Obering. der Gen.-Dir.), Verwaltungsabteilung Dr. F. Schumann. Mit Bezug auf die Bauabteilung des III. Kreises wird noch geprüft, ob nicht die Bauleitung für den Umbau der Linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich abzutrennen und dem bisherigen Obergering. des III. Kreises R. Grünhut zu unterstellen sei.

Die Dienstabteilungen der *Betriebchefs* und der *Ober-Maschinen-Ingenieure* in den Kreisen werden zunächst noch nicht vereinigt, um praktisch erproben zu können, ob die Verschmelzung zum Zwecke der Vereinfachung der Geschäftsabwicklung wirklich nötig ist, was, wie bekannt, von Seiten der Ober-Maschineningenieure mit guten Gründen bestritten wird.

**Stickstoff als Schutz gegen Explosionen bei Oeltransformatoren.** Um die Zersetzung des Oeles und die dadurch entstehende Explosionsgefahr wirksam zu verhindern, füllt man neuerdings in Amerika, wie die „ETZ“ nach „Electric Journal“ berichtet, den Kesselraum oberhalb des Oelspiegels mit reinem Stickstoff. Steigt die Oeltemperatur, so wird das Gas infolge der Ausdehnung des Oels komprimiert; der erhöhte Druck wird nun auf eine Quecksilbersäule in einem U-Rohr übertragen, die mit der Atmosphäre in Verbindung steht. Bei einem bestimmten Druck entweicht der Stickstoff in Blasenform aus dem äusseren Schenkel des Rohres, während umgekehrt Luft eintreten kann, sobald das Quecksilber im andern Rohrschenkel hochsteht. Diese Luft wird zunächst durch ein hygroskopisches Salz getrocknet, dann durch einen reduzierenden Stoff vom Sauerstoff befreit und ergänzt den Stickstoffvorrat. Die Inbetriebsetzung des Transformators erfolgt vorteilhaft in der Weise, dass der Kessel vollständig mit Oel gefüllt und dann soviel Oel abgelassen wird, bis der vorgeschriebene Oelstand erreicht ist; das entstehende Vakuum füllt sich dann mit praktisch reinem Stickstoffgas.

**Neues Telephongebäude in Zürich.** Für die Erstellung eines solchen zur Notwendigkeit gewordenen Neubaus hat die Eidgenossenschaft für 561 000 Fr. einen Bauplatz im Ausmass von 1268 m<sup>2</sup> erworben, der zwischen der Sihlstrasse und der Füsslistrasse liegt, also mit Hauptfront gegenüber dem St. Annahof. Im Neubau soll die neue automatische Lokalzentrale „Selnau“ eingerichtet werden, nachdem das ursprünglich für deren Aufnahme bestimmte Gebäude an der Brandschenkestrasse (vergl. Bd. 68, S. 36, 22. Juli 1916) infolge der seitherigen Ausdehnung der dort ebenfalls untergebrachten interurbanen Zentrale dafür nicht mehr in Betracht kommen kann. In Anbetracht der hervorragenden Lage des auch an sich beträchtlichen Baues hat der Zürcher Ing. & Arch.-Verein in einer Eingabe den Wunsch nach Veranstaltung eines öffentlichen Wettbewerbs unter den Zürcherischen Architekten ausgedrückt, und es ist wohl anzunehmen, dass die Eidg. Baudirektion diesem Vorschlag, der auch unsererseits hiermit lebhaft befürwortet sei, zustimmen werde.

**Eismantel als Schutz gegen Eisbildung in Druckleitungen.** Während mehrerer Winter ergaben sich, wie „Eng. News-Record“ berichtet, im Betrieb des Maschinenhauses Nr. 4 der Montpellier & Barre Light & Power Co. Störungen zufolge Eisansatzes im Innern der Druckleitung von rund 1,8 m Durchmesser. Um dieser Eisbildung zu begegnen, wurden im Scheitel der eisernen Druckleitung Löcher gebohrt, und zwar im oberen Teil der rund 800 m langen Leitung Löcher von 3,2 mm Durchmesser und 3,7 m Abstand, im untern Teil von 2,4 mm Durchmesser. Das entweichende Wasser

bildet alsdann beim Gefrieren einen schützenden Eismantel um das Rohr. Im Frühjahr schliessen sich die Löcher bald infolge der im Wasser enthaltenen Bestandteile. Bei Eintritt des Winters werden sie mit Hilfe eines spitzen Werkzeuges wieder freigelegt. Leider enthält der Artikel keine Angaben über die Grösse des Innendruckes und die infolge des Wasseraustrittes und der Eisbildung wohl vermehrten Unterhaltungskosten der Druckleitung.

**Zum Problem der Reformierten Kirche** verzeichnen wir als bemerkenswerten Beitrag hinsichtlich ihrer in Gegensatz zur katholischen gestellten Zweckbestimmung (vergl. Seite 114 dieses Bandes, vom 1. Sept.) folgende Mitteilung der „Basler Nachrichten“ vom 28. September d. J., auf die uns ein geschätzter Leser aufmerksam macht: „Von verschiedenen Seiten ist der Kirchenrat gebeten worden, dem Bedürfnis mancher Kirchengenossen nach einer Stätte für stille Sammlung und Gebet durch *Offenhalten von Kirchen* entgegenzukommen. Der Kirchenrat hat diesem Gesuch einstweilen in der Weise entsprochen, dass er beschlossen hat, vom 1. Oktober an täglich das Chor der St. Leonhardskirche von 10 Uhr morgens bis 7 Uhr abends zu öffnen. Erweist es sich, dass das Offenhalten der Kirche einem Bedürfnis weiterer Kreise entspricht, so sollen auch andere Kirchen geöffnet werden.“

**Schweizerischer Elektotechnischer Verein.** Anschliessend an unsern Bericht über die Jahresversammlung des S. E. V. und des V. S. E. in Brunnen teilen wir auf Wunsch des Generalsekretariates mit, dass die auf Seite 155 erwähnte, an beiden Abenden vorgeführte „Schnitzelbank“, die für die schweizerische Elektrotechnikerschaft so hoch aktuelle Fragen behandelte und grossen Beifall erntete, im Druck herausgegeben werden soll. Der Preis wird sich auf etwa Fr. 2,25 stellen (Nachnahmekosten inbegriffen). Bestellungen sind bis 20. Oktober an das Generalsekretariat des S. E. V., Seefeldstrasse 301, Zürich 8, zu richten.

**Ein Tunnel unter dem Humber.** Der Gedanke, den Humber zu unterfahren, wie es beim Mersey und beim Severn schon geschehen ist, wird bereits seit einiger Zeit erwogen. Es würde dadurch eine gerade Verbindung zwischen Hull und dem Eisenbezirk von Lincolnshire geschaffen werden. Nachdem alle an dem einschlägigen Verkehr beteiligten Kreise sich zu diesem Plan zustimmend geäußert haben, sind Experten zur Abgabe eines Gutachtens über die Möglichkeit des Tunnelbaus eingeladen worden.

**Ecole Centrale des Arts et Manufactures, Paris.** Die Zahl der Studierenden, die diesen Sommer die Schule mit dem „Diplôme d'ingénieurs des Arts et Manufactures“ verlassen haben, beläuft sich auf 552 gegenüber 737 im Vorjahr. Die diesjährige Aufnahmeprüfung haben 250 (248) Studierende absolviert; ferner werden auf Grund der abgelegten Vorprüfung 545 (753) Bewerber zur Aufnahmeprüfung des Jahres 1924 zugelassen.

## Literatur.

**Die Tapete.** Von Prof. Dr. *Gustav E. Pazaurek*, Direktor am Landesgewerbemuseum in Stuttgart. Beiträge zu ihrer Geschichte und ästhetischen Wertung. Stuttgart 1922, Verlag von Walter Hädecke. Preis kart. 6 Fr.

Eine nette, sorgfältige Monographie über die Geschichte der Papiertapete mit 35 mehrfarbigen Mustern und Abbildungen, die auch recht interessante Beiträge zur Ornamentgeschichte des XIX. Jahrhunderts abgeben; mit zahlreichen Literatur-Nachweisen. **Räume und Menschen.** Von *Aug. Trueb*, mit einführenden Gedanken von *Hanns N. Josten*. Mit 25 farbigen Bildern. Stuttgart 1923. Verlag von Walter Hädecke. Preis geb. 15 Fr., in Halbleinen 18 Fr.

In Goldpapier gebunden, auf Japanpapier gedruckt. Der Text wendet sich an „gnädige Frau“; der Rezensent war daher diskret genug, auf seine Lektüre zu verzichten. Hauptsache sind die Bilder: formlose und banale Möbel, in kunstgewerblich, nicht architektonisch empfundenen Räumen mangelhaft gruppiert, darüber ergiesst sich eine zähe, masslos grelle und ungepflegte Farbigkeit; die vereinigten Anilinfabriken werden auf das eben erst erwachte Bedürfnis nach Farbe losgelassen. Es ist aber nicht jedermanns Sache, in Zigarettenpackungen zu wohnen und sich in smaragdgrünen Räumen mit himmelblauen Teppichen und roten und schwefelgelben Möbeln wohl zu fühlen. So entstehen Wohnungen, die entfernt an die brutale Farbigkeit von Bildern Vallotons erinnern. Europäische Smyrna-Teppiche dagegen, die der rechte Ort für

Farbenphantasien wären, sind dann wieder unglaublich ärmlich und phantasielos geraten. Zwischen Tapeten, Badezimmer mit silbernen Wänden und dem „Zimmer der Dame“ ist auch ein verkunstgewerbelter Christuskopf abgebildet; vielleicht als Rapportmuster für eine Tapete. Denn in der völligen Kulturlosigkeit dieses entseelten Kunstgewerbes ist schlechterdings alles möglich. P. M.

**Nachbemerkung.** In beiden obigen Publikationen werden in Text und Bildern die Produkte einer bestimmten Tapetenfirma auffällig bevorzugt. Pazaureks Buch wäre sehr vornehme Reklame, wenn — sie offen als solche gekennzeichnet wäre. Das andere hätte ohne den Zuschuss der interessierten Firma wohl nie einen Verleger gefunden. Nach Schweizer Begriffen ist diese Art verkappter Reklame unfair. P. M.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

**Bericht über Handel und Industrie der Schweiz im Jahr 1922.** Erstattet vom Vorort des *Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins*. Erscheint auch in einer französischen Ausgabe. Zürich 1923. Zu beziehen beim Sekretariat des Schweizer Handels- und Industrie-Vereins in Zürich. Preis 9 Fr.

**Bauausführung.** Zweites Kapitel vom ersten Band des I. Teils des Handbuchs der Ingenieurwissenschaften. Bearbeitet von Professor *Theodor Janssen*, Regierungsbaumeister a. D. zu Berlin. Fünfte Auflage. Mit vollständigem Sachverzeichnis. Leipzig 1923. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geh. 9 Fr., geb. 12 Fr.

**Locarno und seine Täler.** Von *J. Hardmeyer*. Neu bearbeitet von *Hermann Aellen*. Mit 25 Illustrationen, 32 Ton-, 9 Tiefdruckbildern und 4 Karten. Fünfte Auflage. Zürich 1923. Verlag: Art. Institut Orell Füssli. Preis geh. Fr. 3.50.

**Denkschrift zur 50. Jahresversammlung des Schweizerischen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern.**

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

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Jahresbericht des Präsidenten.

1. Oktober 1922 bis 30. September 1923.

**A. Mitgliederbestand.** Das Berichtsjahr schliesst mit einem Bestand von 388 Mitgliedern. Davon sind 5 freie Mitglieder, die dem S. I. A. nicht angehören. 30 Neuaufnahmen und Uebertritten aus andern Sektionen stehen 11 Austritte und 6 Todesfälle gegenüber. Wir haben somit einen Zuwachs von 13 Mitgliedern zu verzeichnen.

Die verstorbenen Kollegen L. Kürsteiner, Ing., Prof. G. Narutowicz, Ing., Fr. R. Weber, Ing., C. Ott-Morfi, Ing., A. Bertschinger, Kreisdirektionspräsident, Jakob Pfau, Arch., ehrten wir bei ihrem Ableben; wir werden ihnen ein gutes Andenken bewahren.

Wenn verdienstvolle Mitglieder ein hohes Alter erreichen, so freuen wir uns dieses Segens. Wir sind uns bewusst, dass der Verein hieran reichen Gewinn hat. Letztes Jahr war es Prof. Dr. Fr. Bluntschli, der in voller Rüstigkeit sein 80. Lebensjahr vollendete und am 7. September d. J. konnte Ing. A. Jegher, der frühere Herausgeber unseres Vereinsorgans, ebenfalls bei voller Gesundheit seinen 80. Geburtstag feiern.

**B. Vorstand.** An Stelle des zurückgetretenen Ing. A. Frick wählte die Hauptversammlung neu in den Vorstand Masch.-Ing. O. Cattani, Sekretär des Vereins schweizer. Maschinen-Industrieller. Die übrigen in Wiederwahl gekommenen Mitglieder und der Präsident werden bestätigt. Der Vorstand setzt sich demnach zusammen aus

dem Bureau: Präsident Alfred Hässig, Arch., Vizepräs. Rob. Dubs, Masch.-Ing., Aktuar O. Cattani, Masch.-Ing., Quästor C. Jegher, Ing.,  
den Architekten: M. Häfeli, H. Herter, G. Korrodi.  
den Ingenieuren: Prof. C. Andreae, Prof. Fr. Bäsclin, Alfred Walther,  
und dem Masch.-Ing.: M. P. Misslin.

Die sorgfältige Prüfung der Aufnahmegesuche und die Bestellung der Vorträge ist neben einigen andern Geschäften die stets wiederkehrende Arbeit des Vorstandes. Die zehn Sitzungen weisen einen Durchschnittsbesuch von 8,4 Teilnehmern auf.

**C. Sitzungen und Exkursionen.** Am 25. Oktober 1922 nahmen die regelmässigen Wintersitzungen ihren Anfang; die statutarischen Vereinsgeschäfte fanden ihre Erledigung in der Hauptversammlung. Im Laufe des Winters kam nachstehendes Vortragsprogramm zur Abwicklung:

25. Oktober 1922 Prof. E. Meyer-Peter, Zürich: „Die Rheinschiffahrt zwischen Basel und Strassburg.“

8. November 1922 Direktor A. Huguenin, Zürich: „Ueber neuere grössere Wasserkraftzentralen.“
22. November 1922 Carl Laue, Wädenswil: „Die Lastenaufzüge im Umschlag-Lagerhaus der U. S. A. in Brooklyn.“
6. Dezember 1922 Dr. J. Hug, Zürich: „Neuere geologisch-technische Untersuchungen aus dem Gebiet der Stadt Zürich.“
20. Dezember 1922 Direktor M. Ros, Baden: „Der heutige Stand der wissenschaftlichen Forschung im Brückenbau.“
17. Januar 1923 Obering. O. Lütsch, Bern: „Niederschlag und Abfluss im Mattmarkgebiet (Saaser-Visp) mit besonderer Berücksichtigung der Hochwasser-Verhältnisse im engern und weitem Untersuchungsgebiet.“
31. Januar 1923 Architekt Dr. Ing. Herm. Muthesius, Berlin: „Architektonische Zeitfragen.“
14. Februar 1923 Ingenieur L. Breguet, Paris: „La technique de l'aeroplane.“
23. Februar 1923 Ing. H. Zölly, Bern: „Die geodätischen Grundlagen der schweizerischen Landesvermessung.“
6. März 1923 Dr. Ing. Geiger, Augsburg: „Die messtechnische Untersuchung mechan. Schwingungsvorgänge.“
14. März 1923 Karl Scheffler, Berlin: „Die Zukunft der Grosstadt.“
28. März 1923 Ing. W. Hugentobler, St. Gallen: „Die Versuchsanstalten der Abdichtungskommission, der Lehm als Abdichtungsmaterial und die Wasserdurchlässigkeit von Beton.“
4. April 1923 Prof. Dr. M. R. Weyeremann, Bern: „Die Einflüsse der Technik auf den Konjunkturverlauf und auf die Wirtschaftskrisen.“

Diese Vorträge, denen sich meistens eine anregende und lebhaft Diskussion anschloss, waren durchschnittlich von 100 Mitgliedern und Gästen besucht. Das Lichtbild ist beinahe zur ständigen Einrichtung geworden und allmählich scheint sich auch der Film als Instruktionsmittel Eingang zu verschaffen.

Alter Übung gemäss vereinigte unser stets rühriges Unterhaltungs-Comité zum Abschluss erster Winterfähigkeit die Mitglieder am 25. April 1923 zu einem Abend fröhlicher Geselligkeit.

Eine kleine intime Gesellschaft war es, die am 5. Mai die Besichtigung alter Bürgerhäuser in Schwyz unter Führung von Architekt Dag. Kaiser in Zug mit einem Bluestbummel verband.

Am 15. September 1923, gleichsam als Ueberleitung zur wiederbeginnenden Wintertätigkeit, gestattete uns das Telephonbureau Zürich einen interessanten Einblick in die modern installierte Zentrale Hottingen.

**D. Beziehungen zum S. I. A.** Delegiertenversammlungen fanden im Berichtsjahr keine statt, dagegen wurden verschiedene Vorlagen des C. C. durch sektionsweise schriftliche Abstimmung erledigt. Die betreffenden Geschäfte (Budget, Jahresbeitrag, Reglement der Geiserstiftung, Reorganisation des Bürgerhausunternehmens) wurden von unsern Delegierten im Sinne der Zustimmung zu den Anträgen des C. C. in zwei Sitzungen behandelt.

In der am 24. März abgehaltenen Präsidenten-Konferenz fand eine orientierende Aussprache statt über die Gründung einer volkswirtschaftlichen Gruppe, die Aufstellung von Tiefbaunormalien und die Revision der Leitsätze für die Berücksichtigung der Teuerung bei den Arbeitsbedingungen.

Die im Sekretariat des S. I. A. durch die Erweiterung der Stellenvermittlung eingetretene Raumnot wurde behoben durch die Angliederung weiterer Räume an die bestehenden Bureaux, sodass ein Umzug vermieden werden konnte. Bei den engen Beziehungen unserer Sektion zum Sekretariat des S. I. A. war auch für uns die Lösung dieser Frage wichtig.

**E. Arbeiten und Kommissionen.** Unsere Delegation in der Kommission für ein ständiges Ausstellungsgebäude wurde zu drei Sitzungen einberufen. Zur Abklärung der Finanz- und Bedürfnisfrage ist ein Vorprojekt ausgearbeitet worden, das nun zur weiteren Prüfung beim Stadtrat liegt.

Die Ersatzwahl eines Baudirektors in der kantonalen Regierung hat den Vorstand lebhaft beschäftigt. Er glaubte, dass die Technikerschaft Anspruch darauf habe, durch einen tüchtigen Kollegen in der obersten kantonalen Behörde vertreten zu sein. Die von politischer Seite aufgestellte Kandidatur Dr. Streuli hat dann den Vorstand davon abgehalten, für diesmal einen Vorschlag zu machen. Unzweideutig ist jedoch das Begehren der Techniker den politischen Parteien zum Ausdruck gebracht und dessen Berechtigung von dieser Seite auch anerkannt worden. Es ist deshalb zu hoffen, dass bei einer nächsten Gelegenheit unsere Interessen, die sich übrigens mit denen der Oeffentlichkeit decken, berücksichtigt werden.

Bezüglich der Wiederbesetzung der durch den Rücktritt von Prof. G. Lasius freigewordenen Professur an der Bauschule der E. T. H. glaubte der Verein an geeigneter Stelle darauf hinwirken