

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 2

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

Noch nicht 17jährig, bestand der begabte und strebsame Jüngling im Jahre 1867 die Maturitätsprüfung an der Kantonsschule in Solothurn mit Auszeichnung; er bezog im Herbst des gleichen Jahres die Eidg. Technische Hochschule, an deren Maschineningenieur-Abteilung er im Sommer 1870 das Diplom erwarb. Seine Lehrjahre trat er 1871 bei Hünervadler und Ramsler in Biel an. Im Jahre 1872 arbeitete er bei L. A. Riedinger in Augsburg und beim Hörder Bergwerks- und Hüttenverein in Hörde, 1873 auf der Brücken- und Maschinenbau-Abteilung der Dortmunder Hütte und von 1874 bis 1878 im Maschinen-Importhaus Robert Schmiedlin in Augsburg, wo er längere Zeit auch Arbeiten auf dem kaufmännischen Bureau besorgte. Bei dem Vertriebe englischer Maschinen für dieses Haus erweckte Meier die Aufmerksamkeit schweizerischer Industrieller, die seine aussergewöhnliche Beherrschung des Maschinenbaues erkannten, und auf Antrag von Direktor Kinzelbach berief ihn der Verwaltungsrat der von Roll'schen Werke im Jahre 1879 als Direktor seiner Eisengiesserei in der Clus. Die Erzgewinnung aus den Eisengruben des Tales war zurückgegangen und neue Arbeitszweige waren schwer zu finden, sodass sich die Gesellschaft sogar mit dem Gedanken trug, jenes Werk ganz zu schliessen. Meier hat die ihm gestellte schwierige Aufgabe mit dem ihm eigenen Verständnis und Fachkenntnis angefasst und dank seiner ungewöhnlichen Arbeitskraft glänzend gelöst. In den 14 Jahren von 1879 bis 1893, während denen er dem Werke in der Clus vorstand, hat sich die Anzahl der darin beschäftigten Arbeiter wieder von 70 auf 900 gehoben, ein Erfolg, der ganz der einsichtigen, die Fabrikation bis ins letzte Detail verfolgenden, technischen Leitung, der Hand in Hand damit gehenden kaufmännischen Rührigkeit und dem Geschicke von Direktor Meier zu danken war.

Als 1893 Direktor Kinzelbach in Gerlafingen starb, war Meier sein gegebener Nachfolger. Die Gesellschaft berief ihn als Mitglied der Generaldirektion zum obersten technischen Leiter ihrer sämtlichen Werke, der Walz- und Hammerwerke *Gerlafingen*, der Giesserei und mechanische Werkstätten *Clus*, der Hochofen, Giesserei und Zementfabrik *Choidez*, der Giesserei *Olten*, der Giesserei und mech. Werkstätte *Rondez bei Delsberg*, zu denen 1894 die Giesserei und Konstruktionswerkstätte *Bern* hinzugekommen ist. Die dadurch gewaltig vermehrte Arbeitslast zu tragen, war nur einem Manne wie Robert Meier möglich, dessen Scharfblick keine Einzelheit in jedem der Betriebe entging, dessen unverwüstliche Arbeitskraft es ihm ermöglichte, bei allen wichtigen Fragen aus eigener Erkenntnis das entscheidende Wort zu sprechen und seine Mitarbeiter, sowie die Leiter der einzelnen Werke mit gleicher Arbeitslust zu erfüllen und den gleichen Geist gewissenhaftester Pflichterfüllung im Innern der Betriebe, sowie im Verkehr mit der Kundschaft in allen den Werken hochzuhalten. Der erzielte Erfolg kommt neben dem ungeteilten Vertrauen, dessen sich die von Roll'schen Werke erfreuen, im steten Gedeihen und Anwachsen des Unternehmens zum Ausdruck: In den sämtlichen Werken ist von 1893 bis 1913 die Zahl der darin beschäftigten Arbeiter und Angestellten von 2150 auf 4600, die Menge der verkauften Erzeugnisse (ausschliesslich Roheisen) von jährlich 35 300 t auf 102 000 t gestiegen. In sprechender Weise wurden die Leistungen auf den Gebieten, die von den unter Meiers Oberleitung gestandenen Werken gepflegt werden und von denen wir häufig auch in der „Schweiz. Bauzeitung“ Proben vorführen konnten, durch deren Beteiligung an der Landesausstellung in den Gruppen 8, 19, 31, 32, 34, 35, 36, 37 und 47 zur Darstellung gebracht.

Auf politischem Gebiete ist Meier nicht hervorgetreten; dafür ist sein Wirken auf sozialem Boden und dadurch, dass er, auf seine Kenntnis der Verhältnisse gestützt, immer bereit war, in wichtigen Fragen mitzuberaten, um so fruchtbarer gewesen. Was Fürsorge für Arbeiter und Angestellte anbetrifft, stehen die von Roll'schen Werke in jeder Beziehung in der ersten Linie da, und Meier hat persönlich auch für den letzten seiner Arbeiter immer Zeit zu Raterteilung und, wo es nötig war, auch eine offene Hand gehabt. In Fragen der Armenfürsorge und namentlich auch der Schulbildung war er zur Mithilfe stets zu finden. In Fachvereinen, so namentlich im Verein schweiz. Maschinenindustrieller, dessen Vorstand er seit vielen Jahren angehörte, wurde sein Wort in allen wichtigen Fragen, namentlich bei Beratung von Zoll- und Verkehrsfragen, von Gesetzgebung auf sozialem Gebiet usw. immer gerne gehört. Auch bei Vorberatung des neuen Fabrikgesetzes hat er den dafür eingesetzten eidg. Kommissionen seine auf gereifte Erfahrung gegründeten Anschauungen gerne zur Verfügung gestellt. Nichts lag ihm mehr

am Herzen, als den Frieden auf sozialem Gebiete zu fördern und nichts konnte ihn mehr empören, als wenn Unverständnis diesen stören wollte.

An Meiers Grab haben der Präsident des Verwaltungsrates, für diesen, sein Kollege in der Generaldirektion namens seiner Mitarbeiter, sowie ein Vertreter der Arbeiterschaft in schlichter und erhebender Weise dem Heimgegangenen ihren Dank und ihre herzliche Anerkennung ausgesprochen. Auch bei denen, die beruflich nicht mit ihm zu verkehren hatten, wie bei unsern Mitgliedern der G. e. P., die bei ihren Versammlungen mehrfach gastlich in Gerlafingen empfangen wurden, wird das freundliche Andenken an den hervorragenden Mann und Kollegen, der nach Verrichtung einer segensreichen, weit über das Mass des gewöhnlichen hinausgehenden Arbeit nun zur Ruhe eingegangen ist, Zeit ihres Lebens fortdauern.

## Miscellanea.

### Hauenstein-Basistunnel. Monatsausweis Juni 1914.

Tunnellänge 8135 m		Südseite	Nordseite	Total
Sohlenstollen:	Fortschritt im Juni . . . m	232,7	—	232,7
	Mittlerer Tagesfortschritt m	8,6	—	8,6
	Länge am 30. Juni . . . m	5787,9	2269,0	8056,0
	In % der Tunnellänge . . . %	71,1	28,0	99,1
Firststollen:	Fortschritt im Juni . . . m	254,0	116,0	370,0
	Länge am 30. Juni . . . m	5098,0	2024,0	7122,0
Vollausbruch:	Fortschritt im Juni . . . m	200,0	180,0	380,0
	Länge am 30. Juni . . . m	4754,0	1848,0	6602,0
Mauerwerk:	Widerlagerlänge am 30. Juni m	4646,0	1724,0	6370,0
	Gewölbelänge am 30. Juni m	4548,0	1620,0	6168,0
	Wassermenge am Portal . . . . . l/sek	84,0	5,1	—
	Gesteinstemperatur vor Ort . . . . . °C	14,5	13,0	—
	Lufttemperatur vor Ort . . . . . °C	18,6	13,5	—
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel . . . . .	932	359	1291
	Ausserhalb des Tunnels . . . . .	238	41	279
	Auf offener Strecke . . . . .	—	273	273
	Im Ganzen . . . . .	1170	673	1843

*Südseite.* Der Sohlenstollen durchfuhr ausschliesslich untern Hauptrogenstein. Die Schichten fallen mit 8 bis 12° südlich ein. Das Gebirge war standfest. Es wurden zwei Quellen angeschlagen; im übrigen ist der Stollen ziemlich trocken.

*Nordseite.* Der Vortrieb blieb eingestellt.

*Schacht bei Zeglingen, 3591 m vom Nordportal.* Ausgemauert waren am 30. Juni 58 m.

Nach dem Stand des Vortriebs bei Redaktionsschluss war der *Durchschlag* auf den Vormittag des 10. Juli zu erwarten und zwar rund 5867 m ab Südportal, 2268 m ab Nordportal und 462 m südlich des Scheitelpunkts. Zur offiziellen Durchschlagsfeier hat die Unternehmung Julius Berger A.-G. auf den 18. Juli eingeladen. Da auf der Nordseite der Vortrieb schon seit Mitte März des im Gegengefälle störenden Wasserandranges wegen eingestellt worden ist, wird dem eigentlichen Durchschlag vorangehend das angesammelte Wasser nach der Südseite zu abgelassen werden müssen. Wir hoffen unsern Lesern in nächster Nummer mit der Mitteilung des vollzogenen Durchschlags eine Skizze der Durchschlagsstelle bieten zu können.

### Grenchenbergtunnel. Monatsausweis Juni 1914.

Tunnellänge 8530 m		Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen:	Monatsleistung . . . . . m	212	257	469
	Länge am 30. Juni . . . . . m	4247	3703	7950
Vollausbruch:	Monatsleistung . . . . . m	67	177	244
	Länge am 30. Juni . . . . . m	3703	2869	6572
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
	Ausserhalb des Tunnels . . . . .	167	206	373
	Im Tunnel . . . . .	418	742	1160
	Im Ganzen . . . . .	585	948	1533
	Gesteinstemperatur vor Ort . . . . . °C	11,2	18,8	—
	Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek.	200	429	—

*Nordseite.* Der Richtstollen lag im Kimmeridge-Kalk. Es wurde an allen 30 Tagen des Monats gearbeitet.

*Südseite.* Die vom Richtstollen durchfahrene Strecke gehört dem Malm und Dogger an. Auch hier erlitt die Arbeit während des ganzen Monats keinen Unterbruch.

**Simplon-Tunnel II. Monatsausweis Juni 1914.**

Tunnellänge 19 825 m		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung . . . . m	284	248	532
	Stand am 30. Juni . . . . m	3719	4843	8562
Vollausbruch:	Monatsleistung . . . . m	265	272	537
	Stand am 30. Juni . . . . m	3532	4710	8242
Widerlager:	Monatsleistung . . . . m	264	268	532
	Stand am 30. Juni . . . . m	3166	4456	7622
Gewölbe:	Monatsleistung . . . . m	276	252	528
	Stand am 30. Juni . . . . m	3112	4360	7472
Tunnel vollendet am 30. Juni . . . . m	3112	4360	7472	
In % der Tunnellänge . . . . %	15,7	22,0	37,7	
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel . . . . .	521	671	1192	
Im Freien . . . . .	253	458	711	
Im Ganzen . . . . .	774	1129	1903	

**Nordseite.** Es standen während 29 Arbeitstagen durchschnittlich 30 Bohrhämmer in Betrieb. Die Mauerung des Nordportals wurde beendet. Das neue Ventilatorenhaus ist in der Mauerung fertig; gegenwärtig wird der maschinelle Teil montiert. Der Verbindungskanal zwischen dem Ventilatorenhaus und dem Tunnelportal ist noch im Bau.

**Südseite.** Die Arbeiten schreiten in normaler Weise vorwärts. Während 26 Arbeitstagen standen durchschnittlich 35 Bohrhämmer in Betrieb.

**Die Entwicklung des Elektrostahl-ofens** und der Elektrostahl-industrie hat Dr.-Ing. S. Guggenheim in einem an der XXII. Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker in Magdeburg gehaltenen Vortrag erörtert (siehe „E. T. Z.“ vom 14. Mai d. J.). Aus seinen statistischen Angaben ersieht man, dass die Elektrostahlindustrie in den ersten Jahren ihres Bestehens einen verhältnismässig raschen Aufschwung genommen hat, dass jedoch in den letzten Jahren auf diesem Gebiet keine grösseren Fortschritte zu verzeichnen sind. Während von 1908 bis 1910 die jährliche Elektrostahlproduktion in Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn und Amerika von 32 950 t auf 120 116 t anstieg, war sie im Jahre 1912 erst bei 135 270 t angelangt, was davon herrührt, dass die starke Zunahme in Deutschland durch eine fast ebenso starke Abnahme in Amerika (von 52 000 t im Jahre 1910 auf 18 000 t im Jahre 1912) nahezu ausgeglichen wird.

Die Bedeutung und Entwicklung der wichtigsten Systeme geht aus den nachstehenden Zahlen hervor. In Betrieb und in Bau sind zur Zeit an **Lichtbogenöfen**: 67 Héroult-Oefen, 27 Giroud-Oefen, 9 Nathusius-Oefen, 10 Stassano-Oefen und etwa 25 weitere Oefen verschiedener Systeme; an **Induktionsöfen**: 10 Kjellin-Oefen, 17 Röchling-Rodenhauser-Oefen, sechs Fricköfen und zwei anderer Systeme. Während sich also die Anzahl der Lichtbogenöfen seit 1908 verdreifacht hat<sup>1)</sup>, ist diejenige der Induktionsöfen nahezu die gleiche geblieben. Dabei ist unter den 25 Lichtbogenöfen verschiedener Systeme der kürzlich beschriebene Rennerfeldt-Ofen (Band LXIII, Seite 340) anscheinend nicht inbegriffen.

**Zugbeleuchtung bei Hochspannungs-Gleichstrombahnen.** Die gute Arbeitsweise des seinerzeit schon für die Gleichstrombahn Biasca-Acquarossa<sup>2)</sup> angewandten Zugbeleuchtungs-Systems hat die Firma **Brown, Boveri & Co** bewogen, dieses System bei allen ihren Bahnanlagen mit Gleichstrom von 1200 V und darüber zu verwenden, und zwar nicht nur für die Beleuchtung, sondern auch für die Heizung und die Nebenmotoren. Sie hat zu diesem Zweck einen besondern Spannungsumformer gedrängter Bauart geschaffen, der bequem auch unter kleineren Fahrzügen angebracht werden kann. Der Motor, der sich praktisch nicht mehr als Nebenschluss-Motor ausführen lässt, wird von der Dynamo aus erregt, sodass er doch die Eigenschaften einer Nebenschlussmaschine erhält. Unter Hochspannung steht also nur der Anker des Motors, der bei kleineren Typen mit zwei Kollektoren, bei dem grössten bis jetzt ausgeführten Umformer für 40 kW Leistung mit einem Kollektor ausgerüstet ist. Mit solchen Spannungsumformern von 40 kW bei 1000 Uml/min sind sämtliche Triebwagen der Bahnen Chur-Arosa und Nyon-Morez ausgerüstet worden. Diese für 2200 V gebauten Typen wurden bei 20 % höherer Stromstärke bis zu 3500 V probiert, wobei die Kommutation noch funkenfrei war. Aehnliche Gruppen kamen auch für die Lokomotiven der Berner Oberlandbahnen zur Verwendung. Näheres über die

Konstruktion dieser Spannungsumformer ist in der „E. T. Z.“ vom 16. April 1914 enthalten.

**Gebrüder Sulzer A.-G. in Winterthur.** Mit aus Winterthur Juli 1914 datiertem Rundschreiben zeigen die alte Firma **Gebr. Sulzer** den Verkauf und die neue Firma **Gebrüder Sulzer A.-G.** die Übernahme der Fabriken in Winterthur und Oberwinterthur an. Weiteres über die Umwandlung haben wir bereits auf Seite 381 des letzten Bandes mitgeteilt.

Der Verwaltungsrat des Winterthurer Hauses setzt sich zusammen aus den Herren **C. Sulzer-Schmid** als Präsident, **J. Sulzer-Imhof** als Vizepräsident, **Dr. Hans Sulzer**, **Richard Ernst** und **Robert Sulzer** als Delegierte. Den drei letztgenannten ist als Delegation des Verwaltungsrates die Geschäftsleitung übertragen. Die bisherigen älteren Teilhaber der Firma Gebrüder Sulzer werden in Verbindung mit der Delegation ihre Mitarbeit auch fernerhin dem Unternehmen widmen. Als Direktoren sind bezeichnet die Herren: **Aug. Märklin**, **Rudolf Matossi**, **Fritz Meyer**, **Walther Reinhart**, **Theodor Reuter**, **Friedrich Schübeler** und **Henry Ziegler**; als stellvertretende Direktoren die Herren: **Paul Höhner** und **Dr. Heinrich Wolfer**. Prokura wurde erteilt an die Herren: **Fritz Hofmann**, **Obering.**, **E. Fritz Huber**, **Obering.**, **Rud. Klein**, **Obering.**, **Gottfried Müller**, **Obering.**, **Walter Schenker**, **Obering.**, **Max Leuzinger**, **Friedrich Oederlin**, **Zeno Schoch** und **Albert Sigg**.

**Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914.** Als Ergebnis eines Wettbewerbes für **Entwürfe zu einer Medaille** hat das Preisgericht zwar keine der eingereichten Arbeiten zur Ausführung empfohlen, dagegen hat es beantragt, fünf der Teilnehmer zu einem engern Wettbewerb einzuladen. Es sind das in alphabetischer Reihenfolge: **Bildhauer A. Abeljanz**, **Zürich**; **Marcelle Gagnebin** von der Firma **Huguenin frères** in **Locle**; **Bildhauer Fritz Krauss** in **Arlesheim**; **Emil A. Martin** in **Morges** und **Paul Oswald** in **Zürich**. Das Zentralkomitee der Landesausstellung hat diesen Antrag angenommen; von einer Ausstellung der Entwürfe wurde abgesehen.

Ein allgemeiner Wettbewerb für die Urkunde (**Diplom**) der Landesausstellung ist ebenfalls ergebnislos verlaufen. Das Preisgericht hat einen einzigen Preis erteilt und zwar dem Entwurf von **Professor Ed. Renggli**, **Kunstmaler** in **Luzern**; es konnte aber auch diesen Entwurf nicht zur Ausführung empfehlen.

**Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B.** Der Grosse Stadtrat von Zürich hat am 8. d. M. beschlossen, der Gemeinde Annahme des mit den S. B. B. abgeschlossenen Vertrages, sowie Genehmigung des vom Stadtrat für Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge verlangten Kredits von 2 200 000 Fr. zu empfehlen.

Die Resolution des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins<sup>1)</sup> ist also hinsichtlich des zweiten Punktes unberücksichtigt geblieben. Wir werden in der nächsten Nummer den Plan der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins bringen, damit urteilsfähige Kollegen sich in dieser Kontroverse zwischen Verein und Stadtbehörde orientieren können.

**Städtische Strassenbahn Zürich.** Die Strassenbahn in Zürich beabsichtigt, vom Trolley zum Bügelssystem überzugehen. Die Kosten für die Umänderung der 224 Motorwagen und der 85 km langen Fahrleitung werden auf 150 000 Fr. veranschlagt. Neben dem Wegfall der durch Entgleisung des Trolleys verursachten Betriebsstörungen erwartet die Direktion der Strassenbahn von dieser Umänderung jährlich über 6000 Fr. Ersparnisse an den Betriebskosten, herrührend vom geringeren Verschleiss des Kontakt drahts als Folge des verminderten Drucks des Stromabnehmers, von den durch die Vereinfachung des Tragwerks bedingten geringeren Unterhaltungskosten und endlich von der grösseren Haltbarkeit der Bügel gegenüber den Rollen-Stromabnehmern.

**Der Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein** hat am 27. Juni in Basel seine X. Generalversammlung abgehalten. Aus dem Jahresbericht ist zu entnehmen, dass im Berichtsjahr die Mitgliederzahl von 511 auf 582 gestiegen ist. Von diesen entfallen 401 auf Basel, 136 auf die übrige Schweiz und 45 auf das Ausland. Die Jahresrechnung 1913 schliesst mit einem Aktivsaldo von 3909 Fr. Direktor **Stauffacher** wurde als Präsident bestätigt. An Stelle des zurücktretenden Ingenieur **Giovanni Rusca** wurde Professor **Cesare Bolla** neu in den Vorstand gewählt und letzterer durch Berufung von Ingenieur **S. Bitterli** in Rheinfelden verstärkt.

<sup>1)</sup> Vergl. Band LV, Seite 204.

<sup>2)</sup> Siehe Band LVIII, Seite 237.

<sup>1)</sup> Siehe Band LXIII, Seite 381.



An die Tagung schloss sich eine Fahrt auf dem Schleppdampfer „Grossherzog Friedrich von Baden“ nach Rheinweiler an.

**Deutsche Ausstellung „Das Gas“ in München.** Am 1. Juli d. J. ist in München die unter der Leitung der Zentrale für Gasverwertung stattfindende Ausstellung „Das Gas“ eröffnet worden. Diese Veranstaltung ist die erste grosse deutsche Gasfachausstellung, die seit dem Bestehen der deutschen Gasindustrie veranstaltet wird. Die anfänglich in erheblich kleinerem Masstabe geplante Ausstellung umfasst 18 000 m<sup>2</sup> und bietet ein interessantes Bild über die Fabrikation und die Anwendung des Gases und seiner Nebenprodukte in Gewerbe und Industrie.

**Erweiterung des Ostbahnhof in Paris.** Der Pariser Ostbahnhof soll in nächster Zeit eine wesentliche Erweiterung erfahren. Das neue Gebäude wird sich bis zum Faubourg St. Martin erstrecken; gleichzeitig soll die Geleiseanlage, die zur Zeit 16 Linien umfasst, auf 28 erweitert werden. Die Kosten für die Erweiterungsbauten, die vier bis fünf Jahre in Anspruch nehmen dürften, sind auf über 50 Millionen Fr. veranschlagt.

**Brühlmoos-Park und -Gartenstadt in Luzern.** Der Stadtrat von Luzern erstattete einen umfangreichen Bericht und Vorschlag zur Verlängerung des Nationalquai (am rechten Seeufer) um etwa 1800 m bis gegen Seeburg, für Schaffung von zugehörigen Parkstreifen und eine weiträumige Gartenstadt. Die Gegend des Triebtschenmooses hinter dem Bahnhof soll industrieller Bebauung vorbehalten bleiben. Wir kommen auf das zu 2,2 Mill. Fr. veranschlagte Projekt zurück.

**Der Schweiz. Verein von Gas- und Wasserefachmännern** hat seine Geschäftsstelle vom 1. Juli d. J. an verlegt nach *Bahnhofstrasse 30* (Peterhof) in Zürich I; am Domizil des Sekretariats des Vereins haben bekanntlich auch das *Technische Inspektorat der Schweizerischen Gaswerke*, sowie die *Kohlenvereinigung schweiz. Gaswerke* ihren Sitz.

**Eidg. Technische Hochschule.** Wie verlautet, ist Professor *Maurice Decoppet*, der zur Zeit einen Lehrstuhl an der Forstabteilung der Eidg. Technischen Hochschule inne hat, als eidgen. Oberforstinspektor in Aussicht genommen.

**Die Schweiz. Lokomotivfabrik in Winterthur** teilt mit, dass Ingenieur *Julius Weber* nach mehr als 40jährigem Wirken in der Lokomotivfabrik mit Ende Juni von seiner Stellung als Delegierter des Verwaltungsrates zurückgetreten ist.

### Literatur.

**Schweizer Ingenieur-Zeitung.** Unabhängiges Organ für die Interessen der Maschinen-Industrie und Elektrotechnik, sowie für Eisenbahn- und Bauwesen in der Schweiz. Redaktion Dipl.-Ing. Professor *Otto Girowitz*, Winterthur. Verlag und Administration Technischer Verlag Karl Heiner, Zürich. Druck von Aug. Pries, Leipzig. Jährlich 26 Hefte. Abonnementspreis 20 Fr.

Der Vollständigkeit halber müssen wir von einer Neuerscheinung in der technischen Fachpresse der Schweiz berichten. In der üblichen Erörterung der „Bedürfnisfrage“ heisst es u. a.: „Die technische Industrie der Schweiz ist zu einer Höhe gelangt, die eine auf wissenschaftlicher Basis redigierte Fachzeitschrift verlangt.“ Dieses Verlangen wollen die Herausgeber stillen, wozu sie eine sehr reichhaltige Werbenummer versenden, die sich im Wesentlichen als ein auf die besondern Bedürfnisse zugeschnittener Ableger des bekannten Uhland'schen „Praktischen Maschinen-Konstrukteur“ darstellt. Zugeschnitten im wörtlichen Sinn: Die beiliegenden Tafeln zeigen einen auffallend schmalen untern Rand, während oben der schöne Titel „Schweizer Ingenieur-Zeitung“ prangt. Das Verhängnis fügte es aber, dass infolge ungenauen „Zuschneidens“ an einem der untern Ränder noch die obere Hälfte des ursprünglichen Titels zu lesen ist: „Der deutsche Werkzeugmaschinenbau“! Auch im Textteil wechseln Papier und Drucktypen mehrmals; ferner beginnt ein Hauptartikel mit „Fig. 159 bis 162“ und „Tafel 16“, ein anderer mit „Fig. 214 bis 247“, im 2. Heft der neuen Zeitschrift finden wir sogar eine „Fortsetzung aus Heft 5“ usw.

Es handelt sich also ganz offensichtlich um eine geschäftliche Verwertung vorhandener Druckbogen verschiedener deutscher Fachschriften, die mit neuem Aufdruck, ein paar vorangestellten Textseiten und neuem Umschlag versehen, als „Schweizer Ingenieur-Zeitung“, „Unabhängiges Organ“, redigiert „auf wissenschaftlicher Basis“, den bisher ungelöschten Wissensdurst unserer Maschinenbauer befriedigen

will. Angesichts unserer vorhandenen, vorzüglichen Fachschriften auf diesem Gebiet, insbesondere der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“, ist es unverständlich, wie solche Versuche mit untauglichen Mitteln überhaupt unternommen werden können, auch wie die Urteilsfähigkeit der schweizerischen Maschinen-Ingenieure derart unterschätzt werden kann.

**Die Theorie moderner Hochspannungsanlagen.** Von Dr.-Ing. *A. Buch*. Mit 118 Abbildungen im Text. München und Berlin 1913, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 14 M.

Das Kennzeichen der „modernen“ Hochspannungsanlagen ist die gesteigerte Spannung selbst; während noch vor etwa zehn Jahren Anlagen mit über 22 000 Volt selten anzutreffen waren, gibt es heute in Europa schon sehr viele Anlagen mit über 45 000 Volt, in Amerika entsprechend viele mit über 90 000 Volt. Früher, d. h. noch vor etwa zehn Jahren, hatte sich die „Theorie“ oder genauer ausgedrückt die „rechnerische Verfolgung der mit dem Bau und dem Betrieb von Hochspannungsanlagen zusammenhängenden Fragen“ vorwiegend mit den Dimensionen des Leitungskupfers befasst, heute spielt die Nachrechnung der Isolierungen eine ebenso grosse Rolle, wobei die sogen. „elektrische Festigkeitslehre“ entstand. Neben der Untersuchung der elektrischen Festigkeit betreibt die moderne „Theorie“ im weitern, und zwar mit besonderer Hingabe, die Untersuchung der Entstehung und Bekämpfung von Ueberspannungen und Ueberströmen. 1911 erschien das erste Lehrbuch in deutscher Sprache, das in zusammenfassender Weise die rechnerische Behandlung der „modernen“ Hochspannungsanlagen in diesem Sinne lehrte, die bei F. Enke in Stuttgart verlegte „Hochspannungstechnik“ von Professor Dr.-Ing. W. Petersen. Die hier besprochene Schrift ist entsprechend gehalten. Wenn ihr demnach die Originalität und die Bedeutung einer Forscherarbeit nicht zuerkannt werden können, so soll damit durchaus nicht etwa ein Tadel ausgesprochen sein. Wir halten das Werk im Gegenteil als Lehrbuch über die „Theorie“ moderner Hochspannungsanlagen sehr wohl geeignet; auf die Einzelheiten näher einzutreten, dürfte hier zu weit führen. Die Ausstattung des Werks ist eine gute. W. K.

**Beitrag zur Untersuchung des Gusseisens.** Ergebnisse der Untersuchungen von Gusseisen auf Durchbiegung, Biegefestigkeit, Schlag- und Stossfestigkeit, Höhenverminderung, Druckfestigkeit und Härte. Von Geh. Bergrat Dr.-Ing. h. c. *C. Jüngst* in Berlin. Düsseldorf 1913, Verlag Stahl Eisen. Preis geh. 15 M.

Ueber 600 Versuche, an welchen sich 12 Maschinenfabriken und Hüttenwerke beteiligten, sind hier vom Verfasser übersichtlich gruppiert und der Zusammenhang der gewonnenen Zahlen durch viele graphische Darstellungen veranschaulicht worden. Besonders interessant sind von diesen letztern die sogen. Häufigkeitskurven, die für eine bestimmte Giesserei die Fähigkeit darstellen, Gusseisen von gleichen Eigenschaften dauernd herzustellen. Das Buch kann Giessereifachmännern bestens empfohlen werden. A. M.

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

### Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender  
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.**

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht ein Ingenieur* mit abgeschlossener Hochschulbildung und Erfahrungen im Dampfkessel-Bau und -Betrieb. Bewerber, die neben dem Deutschen auch das Französische beherrschen, erhalten den Vorzug. (1941)

*On cherche pour un bureau d'ingénieurs-conseils en matière de propriété industrielle en France un jeune technicien de langue française sachant bien l'allemand et si possible un peu l'anglais, pour la direction des dessins, travaux de recherches dans ouvrages, brevets, etc.* (1942)

*Gesucht zwei tüchtige, jüngere Ingenieure* zu Kalkulation, techn. Korrespondenz und Konstruktion für das techn. Bureau einer bedeutenden Maschinen- und Waggonfabrik Deutschlands. (1943)

*On cherche un ingénieur-mécanicien très au courant des méthodes de travail pour les constructions électriques et mécaniques de petite et de moyenne importance, ayant déjà travaillé dans l'Industrie. Il devrait avoir des notions assez exactes sur le travail en série et pouvoir déterminer très rapidement les prix d'usinage.* (1944)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.  
Rämistrasse 28, Zürich I.