

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65/66 (1915)  
**Heft:** 14

## 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:** 01.04.2025

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

Eine vollständige Prüfstation für Drehstrom und Zwei- und Dreileiter-Wechselstrom zum Anschluss an Drehstrom von  $3 \times 120 \text{ V}$  zur Prüfung der Instrumente bei 13 bis 60 Per mit und ohne Neutralleiter, bei Stromstärken bis 400 A und Spannungen zwischen 0 und 750 V. Die Prüfung der Instrumente kann bei gleich oder ungleich belasteten Phasen, sowie bei induktionsfreier und induktiver Belastung vorgenommen werden. Die Hauptstromseite ist dreiphasig ausgebaut, sodass Drehstrom und Dreileiter-Einphasen-Messgeräte auch betriebsmässig geprüft werden können, mit und ohne Stromtransformatoren. Die Ströme

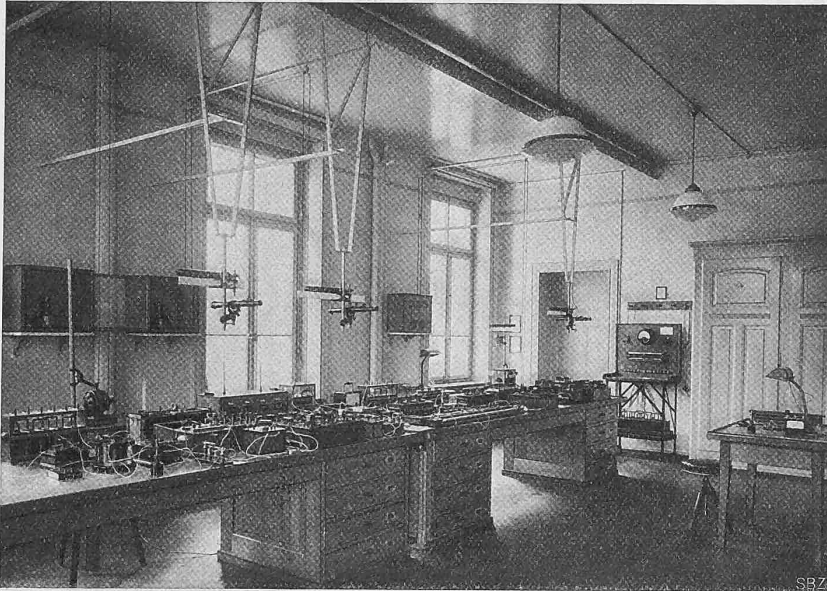


Abb. 12. Raum 28 für Präzisionsmessungen an Gleichstrom-Instrumenten.

des Drehstromgenerators werden den drei verschiedenen schaltbaren Einphasenwechselstrom-Transformatoren durch drei Reguliertransformatoren mit Grob-, Mittel- und Feinspannungsregulierung verlustlos zugeführt. Ein Spannungstransformator transformiert den Strom der Spannungsmaschine in zahlreichen Abstufungen bis 750 V, wobei ein Drehstrom-Zwischentransformator die Aufrechterhaltung der erhöhten Spannungen auch bei den niedrigst vorkommenden Frequenzen erlaubt. Auf der zugehörigen Schalttafel befinden sich alle erforderlichen Messinstrumente und Schalter derart angeordnet, dass zur Vermeidung von irrtümlichen Fehlerschaltungen zwangsläufig die für die Prüfung der verschiedenen Instrumente notwendigen Schaltanordnungen im Spannungskreis ausgeführt werden. Die vorstehend erwähnte Prüfungseinrichtung wird normalerweise bedient durch die Umformergruppe der Maschinenfabrik Oerlikon.

Eine zweite, ähnliche Prüfanlage dient für die Prüfung von Einphasen-, Zwei- oder Dreileiter-Messgeräten mit dem Messumfang 50 A bis 380 V und wird versorgt durch den Boas-Einphasen-Doppelumformer.

Im fernerem ist vorhanden eine vollständige Prüfungseinrichtung für einphasigen und zweiphasigen, verketteten oder unverketteten Wechselstrom bis 600 V und 100 A. Die Speisung der Anlage erfolgt vom Oerlikon-Generator aus unter Zwischenschaltung eines Transformators in Scott'scher Schaltung.

Des weitern ist zu nennen eine vollständige Prüfstation zur Prüfung von Gleichstrom-Messapparaten in Zwei- oder Dreileitersystemen. Sie erhält ihren Strom für die Spannungsleitungen von 0 bis 240 V von je zwei der Akkumulatorenbatterien I bis III, bezw. von 240 bis 1500 V von den Gleichstromgeneratoren der Cie. de l'Industrie électrique et mécanique. Für die Versorgung des Stromkreises dient die Batterie IV mit 0 bis 400 A.

Während die Prüfanlagen für Drehstrom- und Gleichstrom-Messinstrumente in Raum 25 (Abbildung 9) aufgestellt sind, befinden sich jene für Ein- und Zweiphasenwechselstrom in Raum 29 (Abbildungen 10 und 11). In letzterem befindet sich in der Mitte des Saales die Apparatur für den Oszillographen fest aufgestellt. Im übrigen ist darauf geachtet, dass schwere Gegenstände, wie Transformatoren, Belastungswiderstände, Widerstandschalttische, zusammengebaute Akkumulatorenbatterien usw. entweder direkt fahrbar gemacht oder auf fahrbaren Tischen montiert sind, sodass auch Apparate von bedeutendem Gewicht ohne Mühe disloziert werden können. Zum Transport solcher schwerer Gegenstände von dem einen Stockwerk in die andern dient ein Lastaufzug von 1000 kg Tragkraft. Zwecks müheloser Verbindung von einem Raum zum andern sind die Türen zwischen den einzelnen Räumen schwellenlos ausgeführt.

Die Räume 27, 28 und 29 dienen für Präzisionsmessungen an elektrischen Instrumenten aller Art, für Kapazitäts- und Induktionsmessungen, Prüfungen von Widerständen, Normalelementen, Präzisions-Strom- und Spannungswandlern usw. Eine Aufzählung der vorhandenen Instrumenten-Kombinationen würde zu weit führen. Wir begnügen uns mit folgenden Bemerkungen, die zum Teil allgemein gelten, d. h. nicht nur für die Installation der elektrischen Abteilung:

Sämtliche Spiegelinstrumente (Drehspul-Galvanometer, Elektrometer, Vibrationsgalvanometer, Dynamometer usw.) sind auf Konsolen aufgestellt, die an den Hauptmauern des Gebäudes befestigt sind. Als Ablesefernrohre sind in der elektrischen Abteilung überall einheitliche Typen mit

Röhren-Glühlampen-Beleuchtungseinrichtungen für die Skalen (von Hartmann & Braun in Frankfurt a. M.) zur Verwendung gelangt. Die Art der Befestigung dieser Ablesefernrohre an in die Mauern eingelassenen, speziell konstruierten starren eisernen Traggerüsten erhellt am besten durch einen Blick auf die Photographie des Raumes 28 (Abbildung 12). Soweit an die elektrischen Leitungen keine ausserordentlichen Ansprüche mit Bezug auf die Isolation gestellt wurden, sind sie entweder in Rohr offen, oder in mit Eternit ausgekleideten, jederzeit leicht zugänglichen Kanälen im Parkettboden geführt. Für Messleitungen von besonderen Anforderungen an höchste Isolation werden Freileitungen verwendet, zu welchem Zweck alle in Betracht fallenden Räume mit Tragdrähten versehen sind, an denen die mobilen Leitungen vermittelst isolierter Bügel hängen.

(Schluss folgt.)

## Miscellanea.

Vom Hauenstein-Basistunnel las man jüngst in den Tageszeitungen alarmierende Nachrichten, was uns veranlasste, an massgebender Stelle uns nach dem Tatsächlichen zu erkundigen. Wie gewöhnlich bei Bauunfällen, so erwiesen sich auch diese „Presse“-Meldungen als Uebertreibungen, berechnet für den Sensationshunger des Publikums. Unsere Leser wissen aus den regelmässig veröffentlichten Monatsberichten über den Fortschritt der Bauarbeiten, dass im südlichen Vortrieb des neuen Hauensteintunnels zu wiederholten Malen Keuperschichten durchfahren wurden. Es handelt sich um vier Schichtgruppen der Trias und zwar von Km. 1,740 bis 1,970, Km. 2,242 bis 2,314, Km. 2,416 bis 2,871 und Km. 3,128 bis 3,321 ab Südportal, in denen abwechselnd mit Mergeln Anhydrit vorkommt. Zur Vermeidung von Gipsbildung durch Wasseraufnahme des Anhydrits ist in diesen Stellen von Anfang an der Wasserableitung besondere Sorgfalt gewidmet worden. Schon bald nach Auffahren der ersten Anhydritstrecke zeigten sich die bekannten Sohlenaufquellungen, die im Juni 1913 bei Km. 1,750 ab S. P. ihr Maximum

mit etwa 1 m erreichten. Man sicherte beim Ausbau die betr. Stellen durch Sohlengewölbe, sodann zum Teil mittels Ersatz der gemauerten und armierten Dohle durch 350 mm weite, auf dem östlichen Widerlagerfuss gelagerte gusseiserne Rohrleitungen, zum Teil auch durch besondere Sickerleitungen längs dem 1,55 m tief liegenden Dohlenfundament. In den letzten Monaten konnte man trotzdem noch vereinzelt kleine Sohlenbewegungen feststellen, im Maximum von etwa 12 cm, sodass sich die Bauleitung entschloss, noch einige weitere Sohlengewölbe, insgesamt etwa 280 m, einzuziehen zu lassen; in drei Wochen werden diese Arbeiten vollendet sein. Es handelt sich somit um Dinge, die für den Fachmann weder neu, noch überraschend, noch von besonderem Interesse sind. Auch für die Bauvollendung sind sie bedeutungslos, da der Rückstand der Arbeiten auf der offenen Strecke und nicht der Tunnel die Ursache sind, dass die neue Linie voraussichtlich erst gegen Ende des Jahres wird in Betrieb genommen werden können.

Aehnlich verhält es sich mit dem „beinahe (!) eingetretenen grossen Unglück, ähnlich demjenigen beim Bau des alten Hauensteintunnels im Jahre 1856“. Ein Materialzug mit zwei Lokomotiven der S. B. B., die im neuen Tunnel zur Rauchverhütung mit Koks geheizt werden, fuhr bergwärts durch den Tunnel, als ein Witterungsumschlag mit Nordwind im Tunnel eine Stauung des natürlichen Süd-Nord-Luftzuges bewirkte. Dabei wurden einige beim Schacht beschäftigte Arbeiter infolge CO<sub>2</sub>-Gehaltes der Tunnelluft vorübergehend bewusstlos. Immerhin erinnert uns dieser, in seinen Folgen zwar harmlose Zwischenfall an das, was wir vor vier Jahren über die in diesem Tunnel zu gewärtigenden Betriebsschwierigkeiten geschrieben hatten.<sup>1)</sup> Seither ist zur Verminderung der Gefahr, die in der durch den Rauch beeinträchtigten Blockstation in Tunnelmitte liegt, der Ventilationsschacht bei Zeglingen (Km. 3,6 ab N. P. im Tunnel) beschlossen und im Oktober 1913 in Angriff genommen worden. Er ist zwar gegenwärtig fertig ausgemauert, hingegen ist die Entscheidung noch nicht getroffen über die künstliche Ventilations-Einrichtung an der obern Schachtmündung, die zur Erzeugung eines wirksamen Rauchabzuges unerlässlich ist, um den Bahnbetrieb vor ernstlicher Gefährdung zu sichern. Mit Einrichtung der Tunnelblockstation selbst ist begonnen worden. Wir hoffen, sobald die nötigen Unterlagen erhältlich sein werden, über diesen interessanten Gegenstand ausführlich berichten zu können.

#### Einführung elektrischer Vorortbahnen ins Stadtzentrum.

Anlässlich der Weiterführung des Verkehrs der Worblentalbahn über die Kornhausbrücke ins Zentrum der Stadt Bern, wobei sich die anfänglichen Bedenken durch die Praxis als unbegründet erwiesen haben, hebt das „Bulletin des S. E. V.“ die Vorteile hervor, die aus dieser in Nordamerika in weitem Masse gepflogenen Einführung interurbaner elektrischen Kleinbahnen auf dem Tramgeleise ins Zentrum der Städte in sich birgt. Dieses Einfahren hat in der Tat nicht geringen Einfluss auf die Städte und ihre „Vororte“ im weiteren Sinne: Es erspart vielen, täglich zwischen der Arbeitsstätte und der Wohnung auf dem Lande Verkehrenden das Umsteigen von einer Bahn in die andere, vermindert damit die Reisezeit, und veranlasst so eine grössere Zahl von Familien, das gesündere und billigere Wohnen auf dem Lande dem in der Stadt vorzuziehen. Es erlaubt auch den Landbewohnern der Umgebung, ihre Produkte auf sehr billige Art direkt zum Kleinverkauf auf den Markt in der Stadt zu bringen, wenn die Kleinbahn Güterwagen in die Stadt mitführen darf. Das Verfahren zeigt nach unsrer Quelle in Nordamerika grosse Erfolge sowohl für die Bevölkerung wie für die Bahn und dürfte in der Schweiz noch viel mehr Aufnahme finden, zumal die Befürchtungen, die man bei uns immer noch gegen diese Art Benützung der Strassen in den Städten hegt, angesichts der grossen Geschwindigkeiten, die man bei den geleselosen, d. h. auf unbekannter Bahn fahrenden Automobilen zulassen muss, keine Berechtigung mehr haben.

**Schlammentwässerung durch Schleudermaschinen.** In Frankfurt a. M. erzielte man in den letzten Jahren mit der Entwässerung des Kanalisations-Schlammes in Zentrifugen gute Erfolge. Der Wassergehalt des Schlammes wird durch dieses Verfahren von 90% auf 60 bis 70% herabgesetzt, bei einer Volumenverminderung auf etwa 1/5 bis 1/7 des ursprünglichen. Der entwässerte Schlamm ist von humusartigem Aussehen und lockerer Beschaffenheit, wenig riechend und reich an organischen Stoffen. Die Anlage wurde im

Jahre 1909 erstellt und erhielt sechs, später acht Zentrifugen, mit denen je 3 bis 4 m<sup>3</sup> Schlamm in der Stunde verarbeitet wurden. Vor etwa Jahresfrist sind vier dieser Zentrifugen durch solche neuerer Bauart, ohne Sieb, mit einer Stundenleistung von 7,6 bis 15 m<sup>3</sup> Schlamm, ersetzt worden, sodass jeweilen drei dieser Maschinen imstande sind, den gesamten täglichen Schlammanfall von 300 bis 400 m<sup>3</sup> zu verarbeiten. Der Betrieb vollzieht sich seither in einwandfreier Weise ohne Störung. Eine Beschreibung der gesamten Schlamm-trocknungsanlage in Frankfurt, insbesondere der erwähnten Entwässerungsanlage, hat die Zeitschrift „Gesundheits-Ingenieur“ in den Nummern 9 und 10 dieses Jahrganges gebracht.

**Eisenbetonpfähle von 28 m Länge** sind in San Francisco beim Bau einer Hafenzunge in einer Wassertiefe von 12,5 bis 20,75 m verwendet worden. Die Zunge hat 61 m Breite bei 275 m Länge, der mittlere Abstand der bis 10,7 m tief im Boden gerammten Pfähle beträgt 3,65 m nach der einen und 3,05 m nach der andern Richtung. Zur Verwendung kamen bis 13 m Länge Pfähle von 41 × 41 cm, von 13 bis 24 m Länge solche von 46 × 46 cm, und für 28 m Länge solche von 51 × 51 cm Querschnitt. Diese letzteren Pfähle sind 15 t schwer und sollen 40 t tragen. Bei der Bewehrung der längeren Pfähle wurde besondere Rücksicht auf die Biegungs-Schubspannungen genommen, die beim Transport und beim Rammen entstehen. Die Betonmischung ist 1:5, wobei Steinschlag und Kies-Sand in einem Verhältnis gewählt sind, das einen möglichst dichten Beton ergibt. Die Erhärtungsfrist vor dem Einrammen betrug 45 Tage.

#### Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotionen.

Die Eidgenössische Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Dr. sc. techn.) verliehen dem diplomierten Ingenieur Herrn *Adolf Gutzwiller* von Therwil (Dissertation: Stationsdeckungs- und Blocksignale), und den diplomierten Chemikern Herren *Wilhelm Boller* von Horgen (Dissertation: Beiträge zur titrimetrischen Bestimmung des Antimons, Zinns, Titans, Eisens und Urans), *Heinrich Mully* von Wien (Dissertation: Zur Kenntnis farbiger organischer Molekül-Verbindungen) und *Rudolf Orthner* von Wels (Oesterreich) [Dissertation: Ueber die Dynamik der Kohlensäure-Abspaltung aus organischen Verbindungen].

**Die Eisenbahnlinie Münster-Lengnau**<sup>1)</sup> mit dem Grenchenberg-tunnel ist gestern, 1. Oktober 1915, programmgemäss dem Betrieb übergeben worden, nachdem die amtliche Kollaudation am 27. September stattgefunden hatte. Den bis Biel durchgehenden Betrieb dieser Zufahrtsstrecke der Berner-Alpenbahn führen gemäss Uebereinkommen die S. B. B. Der fahrplanmässige Zeitgewinn auf der Strecke Münster-Lengnau-Biel gegenüber der bisherigen Route über Sonceboz beträgt für Schnellzüge 35 Minuten.

**Der Durchschlag des Furkatunnels** erfolgte mit guter Richtungsübereinstimmung am 25. September, abends 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr. Einige nähere Angaben über den schwierigen Bau dieses 1853 m langen Scheiteltunnels der Furkabahn, dessen Ostportal 2170 m ü. M. liegt, sind uns von geschätzter Seite zugekommen, mussten aber Raumangels wegen auf die nächste Nummer verschoben werden.

**Die LVI. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure** findet am 21. November 1915 im Hause des Vereins in Berlin statt, wo am Tage vorher auch der Vorstandsrat des Vereins tagen wird. Die Verhandlungen werden sich auf geschäftliche Traktanden beschränken; Vorträge sind nicht vorgesehen.

#### Literatur.

**Handbuch der Kunstwissenschaft.** Herausgegeben von Dr. *Fritz Burger*. Berlin-Neubabelsberg, Akademische Verlagsgesellschaft Athenaion m. b. H. Einzelpreis M. 2,—, Subskriptionspreis M. 1,50.

Mit der 40. Lieferung ist das Handbuch der Kunstwissenschaft in ein Gebiet vorgerückt, das den modernen Architekten in erster Linie interessieren muss: Das Gebiet der „Baukunst des 17. und 18. Jahrhunderts“.

Wie es das Programm des Gesamtwerkes vorsieht, wird in den Abhandlungen nicht eine Geschichte der Kunst geboten, vielmehr eine Gruppierung und Betrachtung der Kunstwerke nach ihrem künstlerischen Gehalt.

Die Baukunst des 17. und 18. Jahrhunderts in den romanischen Ländern hat A. E. Brinckmann zu behandeln übernommen. Das erste

<sup>1)</sup> Siehe: „Vom Hauenstein-Basistunnel“ in Bd. LVIII, S. 238 u. S. 343 (28. Okt. und 16. Dez. 1911), ferner Bd. LIX, S. 221 (20. April 1912).

<sup>1)</sup> Technische Verhältnisse siehe Bd. LIX, S. 201 (13. April 1912) mit Abbildungen.



Heft hebt an mit Raumproblemen der Spätrenaissance. Eine neue Betrachtungsweise — das Nachfühlen der horizontalen und vertikalen Raumkurven — ermöglicht es, die Raumgruppen eines Zentralbaues, einer Treppenanlage, geistig zu erfassen und in ihrer künstlerischen Wirkung zu beurteilen. So wurde es möglich, die Entwicklung des Grundrisses von St. Peter in ihrer künstlerischen Beziehung darzustellen, den Aufbau von Gesù begreiflich zu machen, den Reichtum palladianischer Schöpfungen mitzuteilen.

Dieselbe Architekturepoche in den germanischen Ländern wird von dem Basler Dr. M. Wackernagel, Dozent in Leipzig, bearbeitet. Die einführende erste Lieferung — die 47. des Gesamtwerkes — gibt einen Ueberblick über die Vorbedingungen und Elemente der architektonischen Leistungen der Epoche.

Die Darstellung der Schöpfungen von 1600—1680 im Zusammenhang mit der Blütezeit des Barock und Rokoko verspricht ein tieferes Eindringen in die deutsche Auffassung der Barock-Architektur.

Der Verlag bietet die Möglichkeit, auf die einzelnen Partien des Gesamtwerkes zu subscribieren. So kann diese neue Darstellung der Baukunst des 17. und 18. Jahrhunderts die verdiente Verbreitung erfahren.

H. B.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Cie.*, Rathausquai 20, Zürich.

**Die Abflussverhältnisse des Rheins in Basel.** Von Ing. C. Ghezzi, II. techn. Adjunkt der Abteilung für Wasserwirtschaft. Mit 24 Tabellen und 16 Beilagen. Nr. 8 aus „Mitteilungen der Abteilung für Wasserwirtschaft“, herausgegeben durch deren Direktor Dr. Léon W. Collet. Bern 1915, zu beziehen beim Sekretariat der Abt. für Wasserwirtschaft im Schweizer. Departement des Innern. Preis geh. 5 Fr.

**Graphische Darstellungen der Schweiz. hydrometrischen Beobachtungen im Jahre 1913.** Von J. Näf, Ingenieur. Aus „Veröffentlichungen der Abteilung für Wasserwirtschaft“. Bern 1915, Zu beziehen beim Sekretariat der Abteilung für Wasserwirtschaft. Preis geh. 10 Fr.

**Memoirs of the College of Engineering, Kyoto imperial University.** Band I, Heft 2. Tests on the Combined Bending and Torsional Strength of Cast Iron. By *Tsuruzo Matsumura* und *Genjiro Hamabe*. Kyoto 1915, Selbstverlag der kaiserlichen japanischen Universität Kyoto (Japan).

**Bundesgesetz betreffend die Arbeit in den Fabriken** vom 18. Juni 1914. Textausgabe mit Einleitung und Sachregister von Dr. *Fritz Studer*, Nat.-Rat. Zürich 1915, Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis geh. 2 Fr.

**Geschichte des Basler Grundbuchs.** Von Dr. *Eduard His*, Sekretär des Justizdepartements Basel-Stadt. Zürich 1915, Verlag von Art. Institut Orell Füssli. Preis geh. 1,50.

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

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### AENDERUNGEN

im Stand der Mitglieder des S. I. A. im III. Quartal 1915.

##### 1. Eintritte.

*Sektion Bern: Alfred Lanzrein*, Architekt, Thun.

*Sektion Graubünden: Herm. Winkler*, Architekt, St. Moritz-Dorf.

*Sektion Waadt: Charles Colombi*, Ing., Professeur, Lausanne.  
*Werner Tobler*, Ing., Société du gaz, Vevey.

*Sektion Winterthur: A. W. Müller*, Arch., Prof. am Technikum, äussere Schaffhauserstrasse 13, Winterthur.

##### 2. Austritte.

*Sektion Bern: W. Lehmann*, Architekt, Bern.

*Sektion Zürich: J. Haller*, Arch., Eschergut, Höngg. *Karl Schindler*, Arch., Usterstr. 5, Zürich.

##### 3. Gestorben.

*Sektion Basel: Julius Kelterborn*, Arch., Blumenrain 22, Basel.

*Sektion Schaffhausen: Hans Gysel*, Stading., Schaffhausen.

*Sektion St. Gallen: Karl Greulich*, Ingenieur, Betriebsdirektor der Appenzellerbahn, Herisau.

*Sektion Zürich: A. Voegeli-Bodmer*, Ingenieur, Oberst, Löwenstrasse, Zürich.

#### 4. Adressenänderungen.

*Sektion Bern: Hans Theiler*, in Firma Pfulmann & Theiler, Gstaad. *Bern. Wuilleumier*, Ing., Schillingstr. 24, Bern.

*Sektion Waadt: E. Monod*, arch., rue du lion d'or 4, Lausanne.  
*Victor Amaudruz*, Ing. C. F. F., Lausanne.

*Sektion Winterthur: Werner Halter-Ackeret*, Ing., Wartstr. 66, Winterthur.

*Sektion Zürich: Max Halder*, El.-Ing., Dufourstr. 5 I, Zürich 8.  
*A. Huber*, Arch., Bellariastr. 64, Zürich 2. *Max Jacob*, Ing., Rämistr. 2, Zürich 1. *Hans Roth*, Ing., Huttenstr. 54, Zürich 6. *A. Stadelmann*, Bahning. IV. d. S. B. B., Bülach.

#### 5. Uebertritte.

*Sektion Zürich: Karl Moser*, Prof. Dr., Architekt, Zürichbergstrasse 118, Zürich 7, früher Sektion St. Gallen. *Walter Wrubel*, Dipl. Ing., Schmelzbergstr. 20, Zürich 7, früher Sektion Bern.

### St. Gallischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### PROTOKOLL

##### der V. Sitzung im Vereinsjahr 1915

Mittwoch den 18. August 1915, abends 8 $\frac{1}{4}$  Uhr, Kaufm. Vereinshaus.

Vorsitzender: Ingenieur H. Sommer. Anwesend 12 Mitglieder.

1. *Mitteilungen*: Es ist vorgesehen, dass im Laufe des Herbstes, voraussichtlich im September, eine Exkursion nach der städtischen Kläranlage stattfinden wird.

2. *Wahl von Delegierten* für die Generalversammlung des S. I. A. in Luzern. Den Kommissionsvorschlägen wird zugestimmt. Demnach sind als *Delegierte gewählt*

für die Fachgruppen: Ingenieur Dick;

für die Normalien: Stadtbaumeister M. Müller, als Ersatzmänner Kantonsbaumeister Ehrensperger und Architekt Fehr;

für den Honorartarif: Ingenieure Sommer und Sonderegger, Ersatzmann: Ingenieur Vogt.

3. *Honorartarif*. Die bereinigte Vorlage des Zentralkomitee wird nach einlässlicher Diskussion einstimmig angenommen.

4. *Anschaffung eines Aktenschranke*. Es sind drei Projekte eingegangen, jedes mit gewissen Charakteristiken. Nach dem Datum des Einganges gruppieren sie sich wie folgt: 1. Projekt von Arch. Hänni, 2. Projekt von Arch. Stricker, 3. Projekt von Arch. E. Schlatter. Das Preisgericht empfiehlt aus mehrfachen praktischen Gründen das *Projekt Hänni* zur Ausführung. Dieses sichert gegenüber den beiden andern die bestmögliche Raumaussnutzung; auch in ästhetischer Hinsicht überragt es die andern. Die Erstellungskosten sind für alle drei Projekte ungefähr die gleichen und beziffern sich auf rund 750 Fr. Nach gewalteter Diskussion wird beschlossen:

Für die Ausführung sei das Projekt Hänni zu wählen.

Dem Kommissionsantrag betreffend Verteilung der für die Prämiierung verfügbare Summe auf *einen ersten* und *zwei zweite Preise* wird zugestimmt.

Die Mehrkosten gegenüber dem in der letzten Hauptversammlung angenommenen Voranschlag werden genehmigt, dagegen „die billigere Ausführung in Eichen“ gutgeheissen.

Die Arbeit ist an die Firma Schlatter & Cie. in St. Gallen zu übertragen.

Schluss der Sitzung 10 Uhr.

Der Aktuar: C. V.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht* ein *Maschinen-Ingenieur* mit mehrjähriger Praxis als Betriebs-Ingenieur in grössern Unternehmen für chemische Fabrik der Schweiz. (1976)

*On cherche* pour usine hydro-électrique de mines à Malacca un *ingénieur-électricien*, de préférence suisse, connaissant la conduite des moteurs Diesel et ayant si possible de bonnes notions de l'anglais. (1977)

*Gesucht* nach Oesterreich *Ingenieur-Bauführer* für Eisenbetonbau. (1978)

*On cherche* un jeune *ingénieur électricien*, Français ou Suisse français pour le service commercial d'une Société française. Entrée le plus tôt possible. (1979)

Auskunft erteilt kostenlos

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