

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 13

Artikel: "Association internationale des chemins de fer", internationaler Eisenbahnen-Verband
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35691>

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: 15.03.2025

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

die Entwässerungsanlage sind keine Angaben gemacht. Die Bewehrungen der Fahrbahnplatte, der Längswände und die Sicherheitsarmierung der Gewölbe sind ausser im Querschnitt-Blatt, wo zudem die Angaben betreffend Stückzahl und Durchmesser fehlen, nirgends ersichtlich. Die statische Berechnung verstösst in verschiedenen Punkten in unzulässiger Weise gegen die vorgeschriebenen Eidgen. Brückenverordnungen von 1913 und 1915. Hierzu sei nur erwähnt, dass die Eisenbetonfahrbahnplatte mit $\sigma_b = 30 \text{ kg/cm}^2$ und $\sigma_v = 800 \text{ kg/cm}^2$ zu dimensionieren ist; ferner verlangt Art. 12₃ die gleichzeitige Berücksichtigung von Menschengedränge auf den Gehwegen und Zuglasten auf den Geleisen. Der Verfasser berechnet die Gewölbe für eine gleichmässig verteilte Verkehrslast von nur $13,0 \times 0,5 = 6,5 \text{ t/m Br.}$ statt rund $8,5 + 2 \times 2,5 \times 0,5 = 11 \text{ t/m Br.}$ Da ausserdem auf Grund der Verordnung über Eisenbetonbauten σ_b für die armierten Gewölbe gleich $0,35 + 0,15 l$ zu setzen ist, müssten die Gewölbestärken wesentlich vergrössert werden. Das gelenklose Gewölbe über der Ritterstrasse müsste durch ein Dreiecksgewölbe ersetzt werden. Um die Bodenpressungen der Pfeiler und Widerlager prüfen zu können, müssten zum mindesten vollständige Grundrisse eingereicht werden. Details fehlen.

„Association internationale des chemins de fer“. Internationaler Eisenbahnen-Verband.

Von Herrn *L. Weissenbruch*, Oberingenieur der Belgischen Staatsbahnen, Generalsekretär der „Commission permanente de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer“ in Brüssel, erhalten wir folgende Mitteilung über Entstehung, Entwicklung und Neuorganisation des „Internationalen Eisenbahnkongress-Verbandes“:

„L'Association internationale du Congrès des chemins de fer vient d'être reconstituée sous le nom de „Association internationale des chemins de fer“.

Voici quelques notes sur l'origine, les travaux et le but de cette institution.¹⁾

Elle fut, avec l'Institut de droit international, l'une des premières associations scientifiques internationales actuellement si nombreuses.

Les bases de l'Association furent posées au congrès convoqué à Bruxelles en 1885 par le gouvernement belge pour célébrer le 50^e anniversaire de ses chemins de fer.

Dans cette première réunion, de même que dans les sessions suivantes, les délégués s'occupèrent exclusivement de l'étude et de la discussion d'un certain nombre de questions techniques ou administratives ayant pour but de faire progresser la science des chemins de fer.

Et cependant l'initiateur de cette réunion, le premier président de la Commission permanente de l'Association, *M. Fassiaux*, avait eu, au début, une idée quelque peu différente: c'était de réaliser une *Union ferrée* à l'instar des Unions postale et télégraphique.

¹⁾ Vergl. den Artikel von *Dr. H. Dietle*, Mitglied der „Commission permanente“, in Band LVI, Seite 8 (vom 2. Juli 1910).

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

(Fortsetzung des Festberichtes von Seite 139.)

Die Morgenstunden des *Sonntags* waren für die üblichen Besichtigungen der Sehenswürdigkeiten der gastgebenden Stadt angesetzt worden. Architekten und Maschinen-Ingenieuren war im betreffenden Sonderprogramm reiche Auswahl geboten: Besichtigung von Alt-Luzern, sowie der neuen Verwaltungsgebäude der Stadt, der Zentralschweizerischen Kraftwerke und der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt, des städtischen Gaswerkes, der elektrischen Zentrale im Steghof, endlich der hydraulischen Versuchsanlage der Firma *Th. Bell & Cie.* in Kriens. Die Bauingenieure kamen dabei in bezug auf die ihr Fach beschlagenden Spezialitäten etwas zu kurz, doch sollten sie ja an den beiden folgenden Tagen reichlich entschädigt werden. Der Berichterstatter hatte sich der nach Kriens ziehenden Gruppe angeschlossen, sodass er nur über die dortige Versuchsanlage für Turbinen und Regulatoren zu erzählen weiss. Unter der kundigen Führung von Direktor *O. Hug*, Oberingenieur *J. Schnyder* und der Ingenieure *E. Bosshard* und *W. Nefel* hatte die etwa 60 Teilnehmer umfassende Gruppe Gelegenheit, sich die mustergültige Anlage in allen ihren Einzelheiten an-

Mais il se convainquit peu à peu qu'elle était irréalisable et se dévoua ensuite complètement à cette autre idée de créer un centre permanent pour la réunion de congrès scientifiques périodiques.

La Commission permanente instituée par le 1^{er} congrès se réunit à Bruxelles le 20 février 1886.

L'un de ses premiers soins fut de rédiger un projet de statuts dont le texte définitif fut adopté à la session de Milan en 1887. Les modifications qui y furent apportées depuis sont peu importantes.

L'Association se compose d'administrations de chemins de fer d'Etats et d'administrations concessionnaires ou exploitantes de chemins de fer d'intérêt public qui ont fait acte d'adhésion et ont été admises par la Commission permanente. Pour qu'une demande d'admission puisse être accueillie, il faut, notamment, que le chemin de fer soit ouvert au service public et qu'il ait un développement minimum de 100 kilomètres pour la traction mécanique ou électrique ou de 50 kilomètres pour les lignes à crémaillère ou analogues.

Ces administrations de chemins de fer, qui sont les membres actifs de l'Association, peuvent nommer chacune un nombre de délégués aux sessions proportionnel à l'étendue de son réseau, mais limité à huit au maximum.

Les gouvernements des pays auxquels s'étend l'Association sont invités par le Gouvernement belge, par la voie diplomatique, à y accorder leur adhésion. Ils fixent eux-mêmes leur contribution annuelle à l'Association et en deviennent ainsi membres protecteurs. Lors des sessions, chaque Gouvernement désigne, par la voie diplomatique, un nombre de délégués en rapport avec sa subvention annuelle.

L'Association est représentée par une Commission permanente qui est élue par elle et qui a son siège à Bruxelles. Cette Commission se compose actuellement des anciens présidents de session, membres de droit, et de 45 membres élus; elle a pour président *M. V. Tondelier*, administrateur-président du Comité de direction des chemins de fer de l'Etat belge, et pour secrétaire général *M. L. Weissenbruch*, ingénieur en chef, directeur d'administration des mêmes chemins de fer.

Dans la première séance qui suit un congrès, la Commission permanente délègue cinq de ses membres qui forment un Comité de Direction avec le président de la Commission. Le comité est chargé de l'expédition des affaires courantes, de la gestion des finances, ainsi que de la surveillance et de la direction de tous les travaux, études et publications, de la rédaction du Bulletin, de la conservation de la bibliothèque et des archives.

Les principaux changements indiqués par la pratique aux dispositions des statuts sont l'espacement régulier de cinq ans au lieu de deux ans entre les sessions, la limitation des questions à quatre pour chacune des cinq sections (voies et travaux, traction et matériel, exploitation, ordre général, chemins de fer économiques), la nomination, pour chaque question, de plusieurs rapporteurs: un pour chaque groupe de pays.

Le tableau ci-après donne la liste des sessions de l'Association avec, pour chacune d'elles, le nombre des gouvernements, membres

zusehen. Die in ihrer Art in Europa einzig dastehende, vor zwei Jahren fertiggestellte Anlage ist durch die Vielseitigkeit der Einrichtungen bemerkenswert. Da für Francisturbinen das Gefälle mit Leichtigkeit in den weiten Grenzen von 3 bis 12 *m* geändert und die Wassermenge bis 3,0 *m³/sek* gesteigert, andererseits am Probestand für Pelton-Turbinen mit Wassermengen von 120 bis 220 *l/sek* bei 30 bis 110 *m* Druck gearbeitet werden kann, wobei ein natürliches Gefälle von 80 *m* mit einer Rohrleitung von 1300 *m* auch die Vornahme von Druckregulierungsversuchen ermöglicht, und schliesslich besondere Einrichtungen auch die Vornahme von Proben mit Geschwindigkeits-Regulatoren aller Systeme gestatten, genügt die Anlage den weitestgehenden Anforderungen. Ihre eingehende Beschreibung ist dem Vereinsorgan schon seit längerer Zeit in Aussicht gestellt. Als Erinnerung an die Besichtigung erhielt jeder der Anwesenden eine Broschüre mit einer kurzen illustrierten Beschreibung der Anlage, sowie eine in einer schmucken Schachtel überreichte metallene, kleine Pelton-Schaukel als Briefbeschwerver, mit der am Bankett auch die am Ehrentisch Sitzenden beglückt wurden. Der Firma *Bell* sei an dieser Stelle für die freundliche Aufnahme der beste Dank der Besucher ausgesprochen.

Um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr vereinigte sich die durch die am Sonntag früh Angekommenen auf über 500 angewachsene Teilnehmerschar im

protecteurs, et des administrations de chemins de fer, membres effectifs, l'étendue des chemins de fer représentés et le nombre des délégués:

Sessions	Gouvernements	Nombre de réseaux	Kilomètre-trage	Nombre des délégués	
				désignés	présents
1. Bruxelles 1885	19	131	50 000	361	289
2. Milan 1887	26	165	53 857	413	332
3. Paris 1889	34	208	168 339	675	591
4. St Petersburg 1892	47	262	207 420	788	374
5. Londres 1895	43	326	276 427	1048	793
6. Paris 1900	48	338	336 345	1265	911
7. Washington 1905	44	409	508 004	1206	582
8. Berne 1910	48	420	579 125	1370	799

Ce tableau montre combien le développement de l'Association a été rapide.

Les questions traitées dans ces différentes sessions touchent à toutes les branches de l'activité des railways, à leur construction, leur exploitation, leur administration et leur législation. Les rapports qui ont servi de base aux discussions et aux résolutions sont surtout d'une très grande valeur parce qu'ils résultent d'enquêtes approfondies auprès de toutes les administrations de chemins de fer. On a ainsi réuni des matériaux extrêmement précieux qui ont été mis en ordre avec beaucoup de science et de talent par des spécialistes expérimentés.

Ces rapports forment une série de monographies dont l'ensemble constitue une encyclopédie que tout administrateur ou tout ingénieur de chemin de fer a un intérêt direct à posséder toujours à sa portée.

Les discussions ont été la plupart du temps conduites à un point de vue élevé et les échanges de vues qui s'y sont produits ont permis de compléter utilement les enquêtes des rapporteurs.

L'Association a publié jusqu'en 1914 un *Bulletin* mensuel contenant, outre des articles originaux sur toutes les questions concernant spécialement la technique, l'exploitation et l'organisation des chemins de fer, des reproductions des articles les plus intéressants parus dans les revues de chemins de fer du monde entier et des comptes rendus détaillés des ouvrages traitant des questions de chemins de fer.

Le *Bulletin* contient aussi tous les exposés des questions traitées dans les sessions de l'Association, ainsi que les comptes rendus complets des discussions.

Édité en langue française depuis son origine, en 1887, le *Bulletin* possède également une édition anglaise depuis 1896.

Des tirés à part des rapports publiés dans le *Bulletin* sont remis aux délégués afin de leur permettre de se préparer aux discussions des sections.

Enfin, un compte rendu complet de la session, comprenant les exposés et les discussions se rapportant aux diverses questions, est envoyé aux délégués après chaque session.

*

Dans la séance de clôture de la 8^e session (Berne 1910), où a été célébré le 25^e anniversaire de la fondation de l'Association, l'assemblée plénière avait décidé que la 9^e session aurait lieu à Berlin en 1915.

Les préparatifs de cette session étaient très avancés en 1914 quand s'est produite la déclaration de guerre de l'Allemagne à la Belgique. L'invasion du pays et les mesures prises par l'autorité occupante ont eu pour conséquence de paralyser l'activité de l'Association pendant près de 5 ans.

Après le retour du Gouvernement belge, l'Association a été mise sous séquestre, en vertu de la loi belge du 10 novembre 1918, parce qu'une partie de son avoir appartenait à des sujets de nations ennemies.

Le séquestre ayant ordonné la dissolution et la liquidation de la Société, les administrations de chemins de fer, membres effectifs de l'Association, appartenant à 35 pays d'Europe ou hors d'Europe, ont décidé de transmettre leur avoir à une Association fondée exactement sur les mêmes bases qu'auparavant et dénommée

„Association Internationale des chemins de fer“

Ces pays sont: Argentine; Belgique et colonie; Bolivie; Brésil; Chili; Chine; Costa-Rica; Cuba; Danemark; République dominicaine; Egypte; Equateur; Espagne; Etats-Unis d'Amérique; France, Algérie, Tunisie et colonies; Grande-Bretagne et Irlande, Empire des Indes, protectorats et colonies; Grèce; Haïti; Italie; Japon; Luxembourg; Mexique; Nicaragua; Norvège; Paraguay; Pays-Bas et colonies; Pérou; Portugal et colonies; Roumanie; Salvador; Serbie; Siam; Suède; Suisse; Uruguay.

Le Comité de Direction, qui a reçu des membres effectifs pleins pouvoirs à cet effet, a mis ces résolutions à exécution.

Les Statuts de l'Association dissoute n'ont pas été modifiés. On s'est borné à y ajouter un article 3^{bis} ainsi conçu:

„La Commission permanente détermine par un vote écrit, à la majorité des trois quarts des voix de tous ses membres, les pays auxquels s'étend l'Association“.

Comme première manifestation de la reprise de l'activité de l'Association, le Comité de Direction recommencera prochainement la publication de son Bulletin mensuel.

La Commission permanente, qui sera convoquée à bref délai, aura notamment à se prononcer sur le lieu et l'époque de la neuvième session, dans laquelle les statuts définitifs devront être discutés par l'assemblée plénière et approuvés par elle.

De précieux encouragements ont été adressés de toutes parts au Comité de Direction et celui-ci a tout lieu d'espérer que l'„Association internationale des chemins de fer“ continuera à poursuivre avec plus de fruit que jamais le but que s'était assignée sa devancière: favoriser les progrès de la science et de l'exploitation des chemins de fer.“ —

Kursaal zur Abhaltung der *General-Versammlung* und zur Ehrung der Gründer und Senioren der G. e. P., worüber von ernsthafter Seite bereits berichtet worden ist (vergl. Protokoll in letzter und dieser Nummer). Während der Versammlung schlug das Wetter, das schon in den frühen Morgenstunden ein etwas unfreundliches Gesicht gezeigt hatte, plötzlich ganz um, und Petrus setzte neben seinen Wasserstrahlapparaten sogar einige Funkenstrecken in Tätigkeit. Doch es war nur gut gemeint; der Wettermacher wollte blos für das darauffolgende Bankett etwas Abkühlung schaffen, ohne die daran anschließende Seefahrt zu beeinträchtigen. Aber etwas wurde dadurch trotzdem verpfuscht: von der beabsichtigten Aufnahme eines grossen Gruppenbildes im Freien konnte keine Rede mehr sein.

Kurz nach 1 Uhr ist die Quartierverlegung vom Kursaal-Frühstüben ins Hotel Schweizerhof vollendet, und die Massenfütterung kann beginnen. Offensichtlich keine leichte Aufgabe. Denn 517 hungrige Mägen bedeuten, unter Vernachlässigung der Hälfte der noch nicht bei Jedem durchgestossenen Weisheits- und unter Abrechnung von im Mittel 1,5 pro Kopf bereits ausgefallenen, nicht weniger als $517 \times (32 - 2 - 1,5) = 14734,5$ Zähne, die Beschäftigung verlangen (Na, na! Die Red.). Aber mit Kantonsbaumeister O. Balthasar als Präsident des Wirtschaftskomitees war der richtige

Mann am richtigen Platz: das Bankett gestaltete sich tatsächlich zu einem „Fest in de Balthasar“, und dass unter dem Vize-Präsidium von Ingenieur H. Kuchlin auch in der Küche alles vortrefflich klappte, ist wohl selbstverständlich. Sicherlich sass auch ein höchstmusikalischer Kollege im Wirtschaftskomitee (vermutlich der in der Teilnehmerliste figurierende Ing. Rich. Wagner, zwar nicht jener von Triebtschen, aber immerhin aus Goldau), denn auch die sinnvolle Kombination der kulinarischen und der musikalischen Genüsse war bis in die feinsten Einzelheiten musikdramatisch einheitlich und meisterhaft durchgeführt. So ertönte, während die Fisch-Vorspeise verteilt wurde, die „Barcarole“ aus Hoffmanns Erzählungen; als der von der Gruppe Zentralschweiz der G. e. P. gespendete Ehrenwein kredenzt wurde, begann das Orchester das „Echo de la Fête des Vignerons“ vorzutragen; kaum war es beim „Ranz des Vaches“ angelangt, erschien auf dem Tisch der Kalbsbraten (woraus der Leser allerdings nicht den Schluss ziehen darf, es wäre Kuhfleisch gewesen!), und schliesslich war zur Glace panachée keine Begleitung geeigneter als das in jenem Moment gespielte Schweizerlied-Potpourri mit „Salut glaciers sublimes“ an erster Stelle. Offenbar ist dem Urheber des Konzertprogramms des Elsässers Hansi humorvolles Buch „Prof. Knatschke“ nicht unbekannt; er wird wohl dort die Lehre von der Notwendigkeit der

In dieser, als Sympton des Wiederauflebens internationaler Beziehungen sehr erfreulichen Mitteilung des Herrn Generalsekretärs der „Commission permanente“ fällt auf, dass aus der Association Internationale eine Reihe der wichtigsten Staaten mit ausgedehnten Eisenbahnnetzen durch das Mittel des „Séquestre“ ausgeschieden worden sind. Ausser den der Entente bisher feindlich gewesenen Zentralstaaten fehlen ihr eigener früherer Bundesgenosse Russland, sowie die durch den Versailler Friedensvertrag neu geschaffenen Staaten wie Polen und die andern slavischen Republiken. Bei den noch recht verworrenen Rechtsverhältnissen dieser osteuropäischen Länder ist dieses Fehlen ohne weiteres erklärlich, nicht jedoch in Bezug auf Deutschland, dessen staatliche Eisenbahnverwaltungen in organisatorisch durchaus geordneten Verhältnissen sich befinden. Da die „Association Internationale des chemins de fer“, im Gegensatz z. B. zum „Völkerbund“, kein *politisches* Instrument, sondern eine *technisch-wirtschaftliche* Vereinigung ist, mit dem Zwecke, nach obigem Schlusssatz Weissenbruchs: „de favoriser les progrès de la science et de l'exploitation des chemins de fer“, hätte ein Fernhalten der deutschen und österreichischen Eisenbahnverwaltungen keinen vernünftigen Sinn.

Aber auch abgesehen von den zwingenden Zweckmässigkeits-Gründen für die möglichst baldige Beteiligung der früher feindlichen Staaten (selbstverständlich organisatorisch geordnete Verhältnisse vorausgesetzt) an diesem internationalen Verband, erblicken wir in ihm eine der wichtigsten und unentbehrlichsten jener *internationalen Kooperationen unter Fachleuten*, von denen wir die tatsächliche Wiederanknüpfung der zerrissenen Fäden gegenseitiger Beziehungen erwarten müssen.¹⁾ Wir verstehen und würdigen vollkommen die Gefühls-Momente, die gerade in Belgien, dem Ursprungsland des Eisenbahn-Kongress-Verbandes, es erschweren, die Initiative zur Verständigung zu ergreifen. Aber wir hegen in die auf Sachkenntnis und praktische Erfahrung gegründete Einsicht der leitenden Männer in Brüssel, insbesondere Herrn Weissenbruch das volle Vertrauen, dass sie einem bezüglichen Antrage z. B. der schweizerischen Delegierten keine Opposition bereiten würden. Wir dürfen in diesem Sinne hinweisen auf die schönen Worte eines um den internationalen Verkehr hochverdienten Nestors in der „Commission permanente“, Herrn alt Gotthardbahn-Direktor Dr. H. Dietler, die er am Jubiläum der G. e. P. in Luzern gesprochen²⁾, sowie auf den Toast von Herrn Oberst Dr. G. Naville am Festbankett.³⁾ Endlich verweisen wir auf den zusammenfassenden Bericht, den Dr. H. Dietler über die letzte Tagung des Internationalen Eisenbahnkongresses in Bern in unserm Blatt veröffentlicht hatte (Bd. LVI, S. 201), den er mit folgenden, 1910 geschriebenen, aber heute mehr denn je beherzigenswerten Worten schloss: „Wenn der Kongress eine Veranstaltung zur Förderung des Eisenbahnwesens ist, so wird er diese Aufgabe um so vollkommener erfüllen können, je allgemeiner die Beteiligung an demselben ist. Wir erblicken daher die grosse Bedeutung der achten Tagung des

¹⁾ Vergl. G. e. P.-Festrede, Seite 118 dieses Bandes, Spalte rechts!

²⁾ Seite 168 dieser Nummer, ³⁾ Seite 166 unten, in dieser Nummer.

vollen Uebereinstimmung zwischen gastronomischen und ästhetischen Genüssen geschöpft haben.

Nun aber zur ernsteren Seite des Banketts, zu den zahlreichen, zum Teil sehr gehaltvollen *Tischreden*. Als erster ergreift der Festpräsident, S. B. B.-Direktor A. Schrafl das Wort. Er entbietet als Präsident des Luzerner Organisationskomitee in dessen Namen den Anwesenden einen herzlichen Willkommensgruss. Seit der letzten Generalversammlung der G. e. P. in Luzern, führt er aus, sind bereits 34 Jahre verflossen. Die Sektion Waldstätte und Luzern betrachtet es als eine glückliche Fügung und als eine besondere Ehre, dass die Ehemaligen Polytechniker gerade zur Feier ihres fünfzigjährigen Jubiläums wieder nach Luzern gekommen sind. In seiner flott gehaltenen, nach Form und Inhalt die üblichen Toaste weit überragenden Ansprache erinnert er sodann an die unvergessliche Studienzeit am „Poly“ und der dort geschlossenen zahlreichen Freundschaftsbände, die dank der G. e. P. bis zum heutigen Tage erhalten geblieben sind. Von den anwesenden Gästen begrüsst er in erster Linie den Rektor der Eidg. Techn. Hochschule, Prof. Dr. E. Bosshard, der in der Förderung der E. T. H. seine wichtigste Aufgabe sieht und dem die G. e. P. dafür ihren Dank schuldet, sodann die Vertreter des Kantons und der Stadt Luzern, jene der befreundeten Vereine, sowie der zentralschweizerischen Industrie

Kongressverbandes vor allem darin, dass die *Annäherung* zwischen den berufensten Vertretern des Eisenbahnwesens der Welt einen entscheidenden Schritt weiter gemacht hat und dass die *Ziele* erkennbar sind, nach denen das Zusammenwirken der Gesamtheit zu weiteren Fortschritten im Interesse der Kultur der ganzen Menschheit zu erstreben ist.“

Schweizerischer Verband zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaues (SVW).

Samstag den 20. September fand in Olten die konstituierende Versammlung des „Schweiz. Verbandes zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaues“ unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Dr. E. Klöti statt. Nachdem er die sehr zahlreich erschienenen Delegierten mit herzlichen Worten begrüsst hatte, erstattete der Tagessekretär Dr. Ing. Hans Weber (Basel) einen kurzen Bericht über die Gründung des Verbandes und die von der bestellten Kommission seither geleistete Arbeit, woran sich die Diskussion über die Statuten des neuen Verbandes anschloss. Diese erbrachte manches wertvolle Votum, das in den endgültigen Statuten Berücksichtigung finden wird.

Der Verband, der weder Erwerb noch Gewinn beabsichtigt, sucht seine Aufgabe, der Wohnungsnot zu steuern und der wohnbedürftigen Bevölkerung zu gesunden und frohen Heimstätten zu verhelfen, durch Anwendung folgender Mittel zu lösen:

a) *Ausarbeitung zweckmässiger Organisationsformen* (Normalstatuten, Reglemente usw.); Beratung von Initianten für die Gründung von Baugenossenschaften; Veranstaltung von Vorträgen und öffentlichen Besprechungen über Siedelungs-, Bau- und Wohnfragen; Wanderausstellungen u. dergl.

b) *Beratung* und Mithilfe bei der Finanzierung von Unternehmungen auf dem Gebiete des gemeinnützigen Wohnungsbaues.

c) *Sammlung*, Verarbeitung und Nutzbarmachung aller in- und ausländischen Erfahrungen auf dem Gebiete des gemeinnützigen Wohnungsbaues; Bauberatungen, Studium und Prüfung von Bebauungsplänen, Bautypen, Baumethoden, Baunormen, Wohnungseinrichtungen, Gartenanlagen usw.; Veranstaltung von Wettbewerben, Mitwirkung bei Preisgerichten usw.

d) *Beeinflussung* der Gesetzgebung, insbesondere der Bau-, Strassen- und Hypothekengesetzgebung, durch Ausarbeitung von Gutachten und Vorschlägen für Abänderungen und Verbesserungen zu Handen der zuständigen Behörden.

e) *Grundsätzliches Eintreten* für soziale Bodenpolitik.

f) *Bekämpfung* der Bodenspekulation und aller unlauteren Bestrebungen auf dem Gebiete des Wohnungsbaues.

g) *Fühlungnahme* mit Verbänden, die ähnliche Zwecke verfolgen.

h) *Herausgabe* einer periodisch erscheinenden Zeitung.

In der Versammlung, deren Delegierte sich aus der ganzen Schweiz rekrutierten, waren namentlich Bau- und Siedelungs-Genossenschaften, hierbei wiederum die Eisenbahner-Baugenossen-

und schliesslich die Delegierten der aktiven Studierenden an der E. T. H. Einen freudigen Gruss entbietet er den Gründern und Senioren, denen er sein dankbar herzliches Empfinden ausdrückt. Sein Dank gilt auch den Auslandschweizern, den Ingenieuren und Architekten, die in der Fremde durch ihre Arbeit den Ruhm der E. T. H. begründet haben und derer sich anzunehmen heute Ehrenpflicht der in der Heimat Ansässigen ist. Mit Genugtuung stellt sodann Dir. Schrafl fest, dass die Feier des 50jährigen Bestehens der G. e. P. mit dem Abschluss des Friedens zusammenfalle. Dankend gedenkt er der Klugheit und der Aufopferung unserer leitenden Staatsmänner, die unser kleines Land vor den Schrecken des Krieges bewahrt haben. Ein besonderes Kränzchen windet er sodann unsern welschen Miteidgenossen einschliesslich der Tessiner. Nicht zuletzt den Welschen sei es zu verdanken, dass unser Land neu gestärkt aus der furchtbaren Weltkatastrophe hervorgegangen sei. Die gewonnene Stärkung der gegenseitigen Achtung und Liebe unter den Volksgenossen verschiedener Zunge wird zu einer einsichtigen Lösung der brennenden sozialen Probleme verhelfen. Dem durch seinen Beruf das Bindeglied zwischen Kapital und Arbeit bildenden Techniker ist dabei eine verantwortungsvolle Aufgabe zugewiesen, die er nicht nur mit Liebe zum Beruf, sondern auch mit Liebe zum Vaterlande erfüllen möge. Wenn auch die Technik international