

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **33/34 (1899)**

Heft 13

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

wirksame Verspannung der Pfeiler in zweckmässiger Höhenlage erzielt.

Das Erdgeschoss (s. Fig. 26 S. 121) enthält in den gegen die Nachbargrenzen gelegenen Räumen das Haupt-Paketpostamt für das „Konfektionsviertel“, so dass auch der Hof eine zweckmässige Ausnützung (zum Beladen der Paketwagen) fand. Der übrige Erdgeschossteil, soweit er nicht zu dem kleinen Restaurant an der Ecke gehört, enthält die Tuchlager und den Zuschneidraum eines das I. Stockwerk einnehmenden Konfektions-Grossgeschäftes, während das II. und III. Stockwerk von einer andern solchen Firma eingenommen sind.

(Forts. folgt.)

### XXXVIII. Jahresversammlung des Schweiz. Ingenieur- u. Architekten-Vereins am 23., 24. und 25. Sept. 1899 in Winterthur.

#### Protokoll der Generalversammlung

vom 24. September, vormittags 9 $\frac{1}{2}$  Uhr im Stadthaus.

Anwesend sind 273 Mitglieder und eine Anzahl Gäste.

1. Der Präsident des Lokalkomitees, Herr Professor A. Müller eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

Hochgeehrte Versammlung! Zum ersten Male seit seiner Gründung begehrt der Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein seine alle zwei Jahre wiederkehrende Generalversammlung in Winterthur.

Von der festgebenden Sektion und der Delegiertenversammlung Ihres Vereins, ist mir der ehrenvolle Auftrag zu Teil geworden, die heutigen Verhandlungen zu leiten.

Ich entledge mich dieses Auftrages zunächst dadurch, dass ich Sie alle namens der festgebenden Sektion herzlich willkommen heisse und indem ich Ihnen meinen innigsten Dank ausspreche für die so zahlreiche Beteiligung an dieser Versammlung; ich verbinde damit den aufrichtigen Wunsch, es möge uns gelingen Ihre gehegten Erwartungen bezüglich des von uns Gebotenen zu erfüllen und in Ihnen eine gewisse Befriedigung zu erzielen über die Durchführung des mit der Generalversammlung verbundenen Festes.

Die Sektion Winterthur des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins verfügt nicht über die Mittel, über welche die Sektionen verfügen, die vor uns die Abhaltung der Generalversammlung übernahmen und es drängte sich uns wohl hie und da die Frage auf, ob wir auch die nötige Kraft besitzen werden, um den uns nach bisherigem Usus gestellten Anforderungen zu genügen. Wohl an meine Herren Kollegen, wir haben geleistet, was in unseren Kräften stand, und sollten Sie nicht Alles in so vortrefflichem Masse organisiert finden, wie bei früheren Versammlungen, so bitte ich Sie, den guten Willen für die That zu nehmen, denn wir alle waren von der redlichen Absicht geleitet, Sie würdig zu empfangen.

Hochgeehrte Gäste und Kollegen! Es war bis jetzt an den Generalversammlungen des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins üblich, dass der Vorsitzende einige allgemeine Angaben über die Entwicklung der Stadt machte, in welcher die Generalversammlung stattfand. Das Recht, diesem Gebrauche nachzuleben, möchte ich heute gerne für Winterthur beanspruchen, und so werden Sie auch mir zweifellos gestatten, dass ich meinem Eröffnungswort einige Notizen über die Entwicklung unserer Stadt beifüge.

Aus einem uralten, befestigten Städtchen hat sich Winterthur zu einer an Industrie reichen und bedeutenden Stadt emporgearbeitet, und wenn Sie, meine Herren, vom Bahnhof Ihren Weg nach dem Stadthause einschlagen, so bewegen Sie sich auf dem Gebiete des Wallgrabens dieser ehemals befestigten Stadt. Wenn Sie ferner von dem in einer kleinen halben Stunde erreichbaren Aussichtspunkt «zum Bäuml» auf die Stadt herniedersehen, so bemerken Sie eine verhältnismässig kleine, länglich gezogene Gruppe von Häusern mit alten hohen Giebeln, inmitten eines weiten Kranzes von mit Gärten und Anlagen umgebenen Häusern, oder an hochragenden Kaminen erkenntlichen Fabrikanlagen.

Das erstere ist die Altstadt Winterthur, das letztere giebt Ihnen ein Bild über die bauliche und industrielle Entwicklung der Stadt.

Die Entwicklung Winterthurs findet hauptsächlich ihren Ausdruck in der raschen Bevölkerungszunahme der letzten hundert Jahre. Im Jahr 1798, also ziemlich genau vor 100 Jahren zählte Winterthur 2528 Einwohner und die Ausgemeinden Töss, Wülflingen, Veltheim, Ober-Winterthur und Seen zusammen 5320, also Total 7848 Einwohner. Nach fünfzig Jahren hat sich die Einwohnerzahl ungefähr verdoppelt, und heute zählt Winterthur 23000 Einwohner, die oben genannten Ausgemeinden 20600 Ein-

wohner, Total 43600 Einwohner. Es hat sich demnach die Bevölkerung der Stadt in den letzten 100 Jahren vervierfacht und in den letzten fünfzig Jahren vervierfacht. — Die Bevölkerung von Winterthur und Umgebung beträgt heute das 5 $\frac{1}{2}$ fache wie vor 100 und etwas mehr als das dreifache wie vor 50 Jahren. Wie Sie aus diesen Zahlen ersehen können, ist die Bevölkerungszunahme in der Stadt Winterthur selbst bedeutend grösser als in den Aussengemeinden, und das hat dazu geführt, dass sich seine Bau-thätigkeit bis an die Grenzen der Stadt ausdehnte. — Gleichzeitig suchten die ärmern Klassen ihre Wohnstätten in den Aussengemeinden mit ihren billigeren Mietpreisen auf und verursachten mit ihren kinderreichen Familien und geringer Steuerkraft eine drückende Erhöhung der Steuern, so dass diese Gemeinden nunmehr eine Vereinigung mit Winterthur anstreben, ähnlich wie das zwischen Zürich und Aussersihl bezw. seinen Ausgemeinden der Fall war.

In architektonischer Hinsicht weist Winterthur, ausser dem Stadthause keine eigentlichen Prachtbauten auf, und dieses letztere ist den Herren Architekten so bekannt, dass sie mir wenig Dank dafür wüssten, wenn ich sie mit der Beschreibung desselben aufhalten wollte. Immerhin dürfen wir die in edlem gotischen Stil erbaute katholische Kirche und die Friedhofskapelle im Lindt als Bauten bezeichnen, die durch ihre vornehme Architektur wohlthuend wirken. Im Ferneren sei hingewiesen auf die bequeme Ausgestaltung unseres Bahnhofes, auf das prächtige im laufenden Jahre eröffnete Postgebäude, auf das Technikum und das neue Sekundarschulhaus am St. Georgenplatz. Es sind das Gebäude, deren Schwerpunkt mehr in der praktischen inneren Einrichtung liegt, als in der äussern künstlerischen Ausgestaltung. — Neben den ältern Schullhäusern in der Altstadt, Gymnasium und Primarschulhaus besitzt Winterthur zwei Quartierschulhäuser, das eine in der sogen. Neuwiese, das andere im Tössfeld. Ein neues, geräumiges Schulhaus ist für das Geiselweidquartier geplant und die Ausführung von der Stadtgemeinde beschlossene Sache. Neue grosse Geschäftshäuser und eine grössere Anzahl von kleinern und grösseren Villen legen ein beredtes Zeugnis ab vom allgemeinen Wohlstand, dessen sich Winterthur zur Zeit erfreut.

Winterthur hat auch eine besondere Eisenbahngeschichte aufzuweisen. — Als bedeutender, central gelegener industrieller Ort, war es wohl selbstverständlich, dass die Linien nach der Ostschweiz und der nordöstlichen Landesgrenze über Winterthur geführt wurden. Aber Winterthur gab sich mit diesen Verkehrswegen nicht zufrieden, es wollte seine eigenen Bahnen mit Verwaltungssitz in der Stadt selber haben. — Diesem Grundgedanken entsprang der Bau einer Eisenbahn von hier durch das obere Tössthal nach Wald und der für die Stadt verhängnisvolle Bau der Linien Winterthur-Etzwilen und Winterthur-Zofingen. — Sie kennen wohl Alle den Ausgang dieser unglücklichen Eisenbahnbestrebungen. — Wir wollen aber hiebei nicht vergessen, dass wenn Winterthur mit dieser Schöpfung nicht reüssierte und infolge dessen schwere Zeiten durchzumachen hatte, ein indirekter Vorteil darin zu suchen war, dass es jetzt überall hin gute Verbindungen besitzt und heute vermöge dieses Umstandes und der thatkräftigen und besonnenen Mithilfe der ganzen Einwohnerschaft als geachtetes und wohl geordnetes Gemeinwesen dasteht.

Schwere Sorge bereiteten den Stadtverwaltungen die Bahnhofverhältnisse. Das à niveau angelegte Bahngleise, die stets sich mehrenden aus und eingehenden Bahnzüge und der Umstand, dass sich naturgemäss die Bauspekulation des dem Bahnhof zunächst gelegenen Baurains bemächtigte und den Verkehr an den vorhandenen Strassenübergängen vermehrte, schuf eine wahre Kalamität für die Stadt. Durch Umbau des Bahnhofes und einer nördlich desselben erstellten Unterführung, wurde dem dringenden Bedürfnisse abgeholfen. Doch bleibt als dringende Notwendigkeit übrig die Errichtung einer weiteren Unterführung auf der Südseite des Bahnhofes. Jahrelange Verhandlungen haben heute noch zu keinem befriedigenden Abschluss geführt. Wohl in demselben Masse begegnet die Einführung der elektrischen Beleuchtung und Kraftversorgung der Stadt grossen Schwierigkeiten. Da die Wasserkräfte der Töss und Eulach auf ihrem ganzen Gebiet schon industriell verwertet worden sind, so suchte man die nötige motorische Kraft hiezu am zürcherischen Ufer des Rheinfalls zu gewinnen. Allein der Ausführung eines bezüglichen Projektes widersetzten sich einerseits die Behörden des Kantons Schaffhausen, andererseits beanspruchte der hohe Regierungsrat des Kantons Zürich das Vorrecht der Ausführung, um auch andere Teile des Kantons mit Kraftanlagen versehen zu können. Infolgedessen entstanden auch hier langwierige Prozesse und Verhandlungen, deren endgültige Erledigung wir nicht so bald erwarten dürfen. Da aber das Projekt der Regierung des Kantons Zürich eine Dampfreserve-Station in Zürich und eine solche in Winterthur vorsieht, so wird gegenwärtig die Frage ventilirt, ob es sich wohl lohnen würde, vorläufig, bis zur Beseitigung der oben erwähnten Hindernisse, diese Reserve-

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.

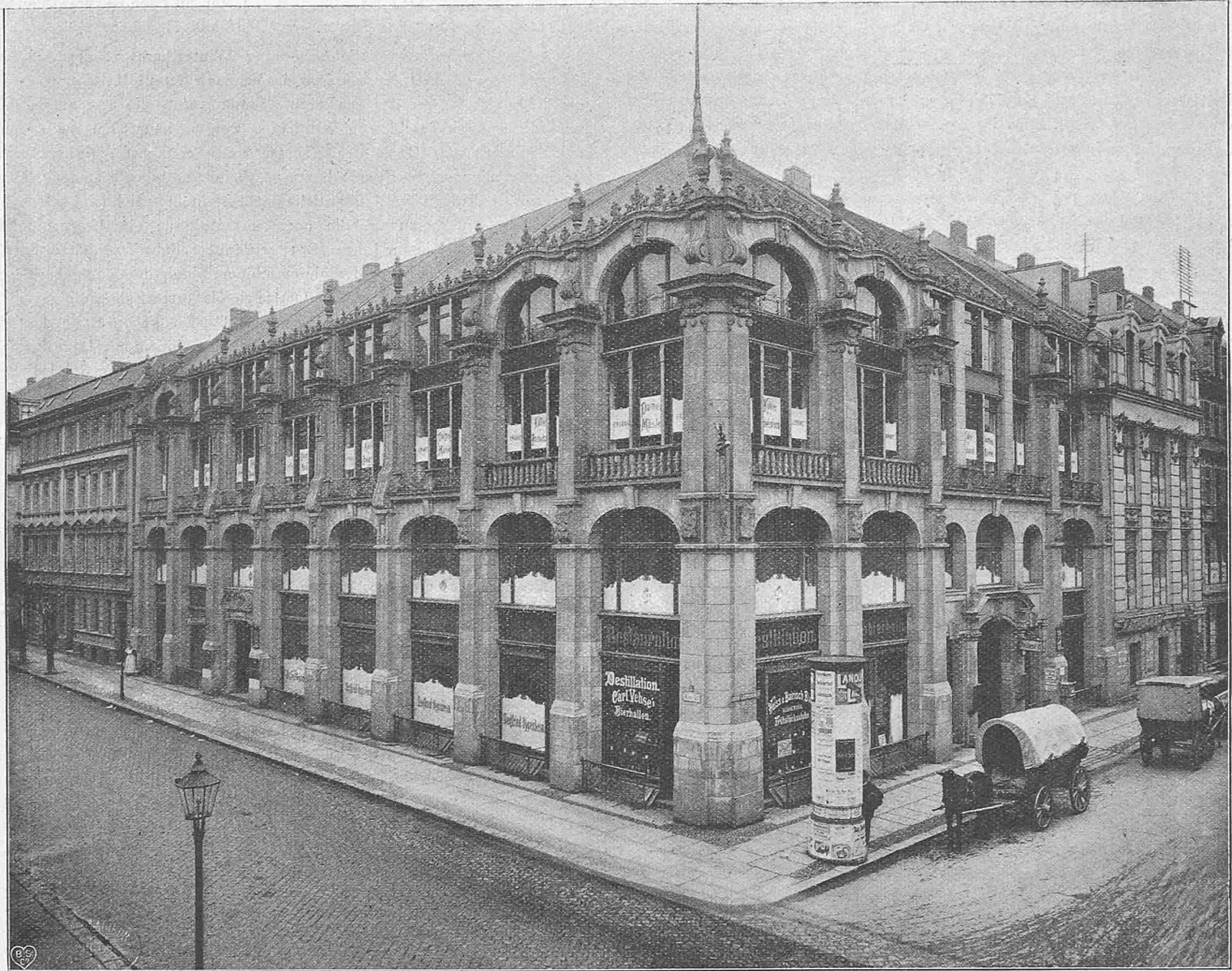


Fig. 27. Kaufhaus Joseph, Ecke Kur- und Alte Leipziger-Strasse.  
Architekten: Messel und Allgott in Berlin.

station in Winterthur auszuführen, um die Stadt früher, als es sonst der Fall wäre, mit billiger elektrischer Kraft zu versehen.

Die vor Jahresfrist erfolgte Eröffnung der elektrischen Strassenbahn Winterthur-Töss bedeutet einen weiteren Fortschritt im öffentlichen Verkehrswesen unserer Stadt. Die Bahn ist Eigentum der Stadt und die Fahrtaxen sind möglichst niedrig gehalten, so dass es auch Arbeitern mit geringem Verdienste möglich ist, mit der Strassenbahn von und nach Hause zu fahren.

Leider steht die weitere Ausgestaltung unseres Strassenbahnwesens in engem Zusammenhang mit der vorerwähnten Unterführung und Kraftgewinnung. Auf der westlichen Seite des Bahnhofes beginnend und nach dem westlich von Winterthur gelegenen Töss führend, berührt das Tramgeleise die eigentliche östlich vom Bahnhof gelegene Stadt nicht. Wollte man das Geleise bis in einzelne Quartiere der Stadt verlängern, so wäre eine Durchquerung des Bahngeleises südlich vom Bahnhofe, längs der sogenannten Zürcherstrasse, notwendig. Das Schweiz. Eisenbahndepartement gestattet aber einen Uebergang elektrischer Bahnen in gleicher Höhe mit den Eisenbahnschienen einer Hauptbahn nicht und so bleibt nur der eine Ausweg einer *Unterführung* übrig, die aber so grosse Baukosten erfordern würde, dass dadurch die Posperität der Unternehmung in Frage gestellt würde. Dass die Frage billiger Krafterzeugung auf die Ausgestaltung der elektrischen Strassenbahnen günstig einwirken wird, ist wohl mit Sicherheit anzunehmen.

Erwähnt sei noch, dass zwei weitere Projekte einer Strassenbahn von Wülflingen nach Winterthur und von Seen nach Winterthur ihrer definitiven Ausführung haren.

Wir geben hier der Hoffnung Raum, dass diese Fragen in nächster Zeit in für Winterthur zufriedenstellender Weise gelöst werden mögen.

Ein gutes, rationell angelegtes Kanalisationsnetz, welches auf die

sanitarischen Verhältnisse der Stadt Winterthur von grosser Wirkung sein wird, ist der Vollendung nahe. Seit zwei Dezennien ist Winterthur im Besitze einer Quellwasserversorgung, die in den letzten Jahren durch Fassung der sogen. Hornsägequellen dem Bedarf an Wasser auch dann noch genügt,

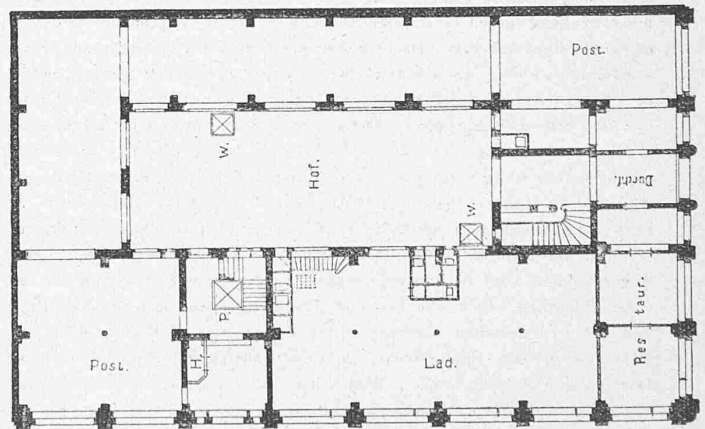


Fig. 26. Erdgeschoss-Grundriss vom Kaufhaus Joseph in Berlin. 1:400.

wenn die Bevölkerungszahl von Winterthur sich verdoppeln sollte. Wir können den Anlass nicht vorbei gehen lassen, ohne des Mannes zu gedenken, der heute nicht mehr unter uns weilt und der als Schöpfer dieser Anlagen gilt, des ehemaligen Stadtrates Dr. Weinmann sel. Ehre seinem Andenken!

Wir dürfen an dieser Stelle wohl auch noch der Gründung des kantonalen Technikums erwähnen, dessen Eröffnung im Jahre 1874 erfolgte. Die Schule, die im laufenden Jahr ihr 25jähriges Jubiläum feierte, wurde mit 65 ordentlichen Schülern eröffnet und zählt heute über 700 Schüler.

Eine Berufsschule für Metallhandwerker dient hauptsächlich den Bedürfnissen der Praxis und hat zum Zweck, junge Leute heranzubilden, die sich später technischen Studien widmen wollen, oder als bevorzugte Arbeiter in den industriellen Etablissements oder Werkstätten Beschäftigung suchen.

Vor Allem aus darf uns Winterthurer der Umstand mit Stolz und Freude erfüllen, dass unsere Stadt eine Reihe industrieller Etablissements besitzt, deren Ruf weit über die engern Grenzen des Vaterlandes hinausgeht. Dieser Stolz ist um so berechtigter, wenn man bedenkt, wie schwer die Konkurrenzverhältnisse des Auslandes mit seinen reichen mineralischen Bodenerzeugnissen auf die in dieser Hinsicht arme Schweiz und ihre Bewohner drücken.

Aus kleinen Anfängen hat sich das Etablissement der Herren *J. J. Rieter & Cie.*, jetzt Aktiengesellschaft, zu einem bedeutenden Etablissement emporgearbeitet. Die Werkstätten wurden im Jahre 1826 gegründet und befanden sich in Nieder-Töss. Im Jahre 1833 wurden die Räumlichkeiten des ehemaligen im Jahre 1228 gegründeten Frauenklosters in Töss erworben und als Werkstätten eingerichtet. Diesen vorhandenen Gebäulichkeiten wurden später neue, grosse Gebäude angehängt, und im Jahre 1874 eine neue Werkstätte für Turbinenbau. In der Hauptsache beschäftigte sich das Etablissement mit der Konstruktion von Spinnmaschinen, Wasserrädern und Transmissionen und von 1853 an auch mit dem Bau von Turbinen und Werkzeugmaschinen; besonders zu erwähnen sind auch die Drahtseiltransmissionen, deren Durchbildung hauptsächlich das Verdienst unseres langjährigen Mitgliedes Jngen. D. Ziegler's ist. Dann folgte der Bau von Stickmaschinen; es wurden die ersten Handstickmaschinen der Schweiz, die ersten Kettenstickmaschinen und Schiffenstickmaschinen im sogen. Kloster erbaut. In neuerer Zeit kam noch eine Abteilung für Elektrotechnik und eine solche für Eisenkonstruktion, Kessel und Brücken hinzu. Heute zählt das Etablissement etwa 120 Angestellte, worunter etwa 60 Konstrukteure und Zeichner, sowie etwa 800 Arbeiter. Als Betriebskraft dienen drei Turbinen von zusammen 210 P. S. und drei Dampfmaschinen von zusammen 350 P. S. Zum Betriebe der letztern und zur Heizung des Ganzen dienen acht Dampfkessel mit zusammen etwa 560 m<sup>2</sup> Heizfläche. Eine elektrische Zentrale mit Dampftrieb und eine hydro-elektrische Zentrale dienen für elektrischen Antrieb von Werkzeugmaschinen und Fahrstühlen, für Beleuchtung und zum Betrieb der Strassenbahn Winterthur-Töss. Ausserdem besitzt die Firma noch drei Spinnereien: Nieder-Töss, Buchenthal und Glattfelden.

Das Etablissement der Herren *Gebr. Sulzer*, das aus einer kleinen Gelbgiesserei in der Stadt herausgewachsen ist, wurde in den 30er Jahren auf demselben Platze gegründet, auf dem das jetzige grosse Etablissement besteht. Sorgfältige Ausführung und eine zu allen Zeiten musterhafte Geschäftsführung haben ihm einen Weltruf verschafft.

Die Firma wurde im Jahre 1834 gegründet durch die Brüder Joh. Jakob und Salomon Sulzer. Schon in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts hatte deren Grossvater Salomon Sulzer in Winterthur den Beruf eines Metallgießers und Drehers betrieben, welches Geschäft später von seinem Sohne Joh. Jakob Sulzer übernommen und weiter geführt wurde, bis dessen Söhne im Jahre 1834 auf dem jetzigen Fabrikgrundstücke an der Zürcherstrasse die erste Eisengießerei und eine kleine mechanische Werkstätte erbauten. Die Zahl der Arbeiter betrug zwölf; das Geschäft wurde seither stetig vergrößert und zählt mit den Filialwerkstätten gegenwärtig etwa 4000 Arbeiter und Angestellte. Im Jahre 1840 wurde die erste Dampfheizung ausgeführt, 1848 der erste Dampfkessel, 1854 die erste kleine Dampfmaschine, 1866 die erste Dampfmaschine mit Ventilsteuerung und 1867 das erste Dampfboot. Im Jahre 1877 kamen als neue Geschäftszweige hinzu die Eis- und Kältemaschinen nach System Linde und die hydraulischen Gesteinsbohrmaschinen System Brandt. Im Jahre 1881 wurde das Filialgeschäft in Ludwigshafen (Rheinpfalz) errichtet. Das gesamte Fabriks-Areal in Winterthur und Ludwigshafen a. Rh. umfasst 121 800 m<sup>2</sup>, wovon 63 700 m<sup>2</sup> überbaut sind. Die Betriebskraft, ausschliesslich durch Dampf erzeugt, beträgt zusammen etwa 1300 P. S. Die Jahresproduktion der Gießerei beträgt etwa 12 000 000 kg oder 12 000 Tonnen, wovon etwa  $\frac{2}{3}$  für die eigenen Werkstätten verwendet werden. Im ganzen wurden bisher ausgeführt: etwa 2800 Dampfmaschinen mit Ventilsteuerung für 405 000 P. S., etwa 1350 Dampfmaschinen mit Schiebersteuerung für etwa 37 000 P. S., etwa 4400 Dampfkessel, mehr als 3000 Central-Heizungen, etwa 50 Kompressoren, 25 Dampfschiffe, etwa 200 Gesteinsbohrmaschinen, etwa 120 Vacuum-Apparate für verschiedene Industrien

u. s. w. Die Firma besitzt die höchsten Auszeichnungen von den Ausstellungen in Bern, Wien, Paris, Philadelphia, Zürich, Buenos-Ayres, Mailand, Frankfurt a. M., Antwerpen, Nürnberg, Genf und München.

Als jüngste industrielle Schöpfung Winterthurs ist die *Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik* zu nennen, deren Entstehung in die 70er Jahre fällt. Aus der schweren Gründungszeit, die erst anfangs der 80er Jahre als abgeschlossen betrachtet werden kann, hat auch dieses Etablissement sich, Dank der Energie und Schaffensfreudigkeit seiner Leiter, zur allgemeinen Freude herausgearbeitet, und heute stehen wir vor einer mit Aufträgen und finanziellen Hilfsmitteln reichlich versehenen industriellen Unternehmung, die auch im Auslande ein hervorragendes Ansehen besitzt. Die im Jahre 1871 gegründete Fabrik erhielt als ersten Auftrag den Bau von vier Rigibahnmaschinen, dann die Kahlenberg- und Schwabenbergbahnlokomotiven in Oestreich als erste Zahnradlokomotiven Europas. Ein lohnendes Arbeitsfeld eröffnete sich gegen Ende der 70er Jahre im Bau von Tramway- und Strassenbahnmaschinen mit Dampftrieb. Wenn auch gegenwärtig diesen Dampf-Tramwaylokomotiven in den elektrisch betriebenen Tramwaywagen eine harte Konkurrenz erwachsen ist, so gelten doch die Winterthurer Maschinen als die besten dieser Kategorie. Im Bau von Normalbahnlokomotiven fand die Fabrik in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens nur wenig lohnende Beschäftigung und diese beschränkte sich wesentlich auf die Herstellung der nachher so geschätzten Lokomotiven der Nationalbahn und auch der Tössthalbahn. Im Jahre 1884 erfolgte der erste grössere Auftrag für Finnland und auch die Schweiz. Eisenbahngesellschaften wandten von jetzt an viel häufiger ihre Bestellungen der Fabrik zu. Heute hat diese die Genugthuung, dass sie das Vertrauen aller schweiz. Bahngesellschaften besitzt und auf ihre Unterstützung rechnen kann. Dank der entgegenkommenden Haltung der Herren Maschinenmeister der schweiz. Bahnen und ihren guten Ratschlägen hat sich die Fabrik in einem solchen Masse in das Gebiet der für schweiz. Verhältnisse passenden Lokomotivkonstruktionen hineingearbeitet, dass es ihr möglich sein wird, gegen jede ausländische Konkurrenz erfolgreich aufzutreten. In neuester Zeit wurden von der Fabrik auch Zahnrad- und Adhäsionslokomotiven für elektrischen Betrieb erbaut und es sind recht befriedigende Konstruktionen zur Ausführung gebracht worden. Daneben besitzt die Fabrik eine besondere Abteilung für Gas-, Petrol- und Benzinmotoren und beschäftigt sich seit fünf Jahren mit der Ausführung von Kraftgasgeneratoren, kleineren Dampfmaschinen, Kesseln, Lokomobilen und Halblokomobilen. Aus der Fabrik sind seit ihrer Gründung bis zum 30. Juni 1899 geliefert worden: 1203 Lokomotiven und zwar 565 Normalbahn-, 215 Schmalspurbahn-, 297 Tramway- und 126 Zahnradlokomotiven, ferner 1185 Gas- und Petrolmotoren mit 7594 P. S., 555 Dampfmaschinen, Lokomobile und Halblokomobile mit 12 300 P. S., 331 Dampfkessel mit 8750 m<sup>2</sup> Heizfläche und 109 Ersatzlokomotivkessel mit 11 300 m<sup>2</sup> Heizfläche. Sie beschäftigt heute 1200 Arbeiter, ferner 60 Beamte, 43 Ingenieure, Techniker und Zeichner.

Andere industrielle Etablissements, Bleichereien, Spinnereien und Webereien, Etablissements der Bekleidungs- und Nahrungsmittelbranche befinden sich teils innert den Marken Winterthurs oder werden von da aus geleitet.

Eine mit den neuesten Hilfsvorrichtungen vortrefflich errichtete, gut verwaltete *Gasfabrik* sorgt für die nächtliche Beleuchtung und für die Herstellung des Koch- und Kraftgases.

So viel mir bekannt ist hat Winterthur für das Koch- und Kraftgas den billigsten Einheitspreis in der Schweiz.

Wenn sich aber Winterthur zur blühenden Industriestadt emporgearbeitet hat, so verdankt es das in erster Linie jenen Pionieren der Ingenieurkunst, die, ohne die Wohlthaten der heutigen technischen Bildungsanstalten geniessen zu können, das sich anzueignen wussten, was heute vom Ingenieur allgemein verlangt wird, einen klaren Verstand, reiche Fachkenntnisse und einen nie ermüdenden Fleiss. —

Sie mögen mich entschuldigen, wenn ich den heutigen Anlass dazu benütze, um diesen Männern, die nicht mehr unter uns weilen, in ehrerbietiger Anerkennung einen Ehrenkranz zu winden; ich meine die Herren Heinrich Rieter zur Glocke und Ständerat J. J. Rieter als Gründer der J. J. Rieter'schen Fabriken, die Herren J. Jak. und Salomon Sulzer als Begründer der Firma Gebr. Sulzer und die Herren Salomon Volkart, Stadtrat Dr. Hasler, Oberst Meier als Gründer und Förderer der Lokomotivfabrik. Mögen sie uns als leuchtendes Beispiel unseres eigenen Strebens nach Vervollkommnung dienen. So möge auch fernerhin ein glücklicher Stern über der Stadt Winterthur und ihrer industriellen Thätigkeit leuchten, zum Wohle des ganzen Gemeindewesens, das sich zu wiederholten Malen aus schwerer Bedrängnis emporarbeiten musste.

Meine Herren Kollegen! Wir haben Sie heute zu uns als Gäste

eingeladen, weil ein besonderer Anlass dazu da war. In diesen Tagen werden 25 Jahre verflossen sein, seit unsere Sektion unter dem Namen «Technischer Verein Winterthur» gegründet wurde, und wir freuen uns darüber, dass wir diesen Anlass in Ihrer Mitte feiern können. Wir blicken heute auf ein reiches Arbeitsfeld zurück; wer sich davon überzeugen will, durchgehe die Protokolle des Vereins, er wird uns das Zeugnis fleissiger Arbeit nicht vorenthalten. — Möge es auch ferner so bleiben, und der Verein als Sektion des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins weiter blühen und gedeihen.

Ich erkläre die 38. Jahresversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins für eröffnet.

### Miscellanea.

Die XXXVIII. Jahresversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in Winterthur erfreute sich eines ausserordentlich zahlreichen Besuchs. Dazu hat nicht wenig beigetragen die günstige Lage des Versammlungsortes, die Thatsache, dass die festgebende Sektion selbst über eine ansehnliche Mitgliederzahl verfügt, und das auf der Traktandenliste stehende Thema von höchster Bedeutung für die Technikerschaft, die Mitteilungen über den Bau des Simplon-Tunnels. Ueber die Delegierten-Versammlung, die Samstag abends im grossen Saale von Sempers klassischem Bau stattfand, ist an anderer Stelle unserer heutigen Nummer das offizielle Protokoll bereits erschienen. Da die General-Versammlung die gefassten Beschlüsse einstimmig genehmigte, so sind unsere Leser bereits über die wichtigsten Entscheide orientiert.

Nach der Delegierten-Versammlung fand abends in der «Krone» eine gemüthliche Vereinigung statt; ein Teil der eingelangten Festgäste war durch die Jubiläumsfeier zu Ehren des Herrn Direktor Weber in Anspruch genommen.

Das Gros der Teilnehmer rückte Sonntags mit den Frühzügen in Winterthur ein. Der Andrang war ein so gewaltiger, dass die Kollegen vom Technischen Verein, welche im Bahnhof die Festkarten, Festzeichen und Albums zu verteilen hatten, den Ansturm kaum auszuhalten vermochten. Viele konnten deswegen nur den Schluss der Rede geniessen, mit der Professor Müller die Generalversammlung eröffnete. Mögen sie sich damit trösten, dass sie dieselbe in unserer heutigen Nummer bequem nachlesen können.

Das Stadthaus hatte seinen Festschmuck angethan; bunte Flaggen verdeckten fast die ruhige Schönheit seiner Fassade und die Fontaine vor demselben sprang so hoch, dass weniger Vorsichtige unschwer eine erfrischende Douche mitnehmen konnten zur Abkühlung gegen allfällige hitzige Redelust. Die Innenräume boten eine bemerkenswerte Ausstellung, die so reichhaltig war, dass eine längere Zeit, als die zur Verfügung stehende, notwendig gewesen wäre, um sich auch nur einen oberflächlichen Ueberblick über das umfassende Planmaterial zu verschaffen. Im Vestibül waren die Tafeln des Albums (siehe Litteratur) aufgehängt, im Hauptsaal waren wohl alle graphischen Darstellungen zu sehen, die über das grosse Werk des Simplon-Tunnels ausgearbeitet worden sind; auch zahlreiche Photographien der Installations-Einrichtungen und solche, die auf die von Herrn Ingenieur Rosenmund durchgeführten Triangulations-Arbeiten Bezug hatten. Im Nebensaal waren die bisher fertig gewordenen Zeichnungen für das «Bauernhaus», worunter eine Reihe tadelloser Blätter, ferner eine Architektur-Ausstellung der Firma Jung & Bridler schön geordnet untergebracht. Vor der Redner-Tribüne im Hauptsaal stand blitzblank und Achtung gebietend eine Brandt'sche Bohrmaschine und am Fusse derselben sah man eine Kollektion von Gesteinsproben aus dem Simplon-Tunnel.

Ueber die General-Versammlung selbst und die vorzüglichen Berichterstattungen, welche die HH. Sulzer-Ziegler und Oberst Locher an Stelle des leider abwesenden Herrn Ing. Brandt über den Bau des Simplon-Tunnels erteilten, hoffen wir in unserer nächsten Nummer zu referieren. Der Saal war fast vollständig gefüllt und das Schwänzen der Versammlung im beruhigenden Gefühl, später alles im Vereinsorgan nachlesen zu können, scheint in Winterthur weniger im Schwung zu sein, wie an unserer lieben technischen Hochschule in Zürich. Mit aufmerksamer Spannung folgte die Zuhörerschaft den Berichterstattungen und Vorträgen, die sich auf eine Dauer von über 3½ Stunden verbreiteten.

Das Bankett im Kasino nahm mit Rücksicht hierauf etwa eine Stunde später seinen Anfang, als vorausgesehen. Zu demselben mögen sich etwa 300 Gäste eingefunden haben. Für die Ehrengäste und die Vertreter der Presse war eine besondere Tafel reserviert. Man bemerkte an der Festtafel die Abordnungen der Regierung, der städtischen Behörden und höheren Lehranstalten von Winterthur, von auswärtigen Vereinen die

HH. Geh. Baurat v. *Weltzahn* aus Darmstadt als Vertreter des Vereins deutscher Ingenieure, Bahnbau-Inspektor v. *Stetten* aus Freiburg i. B., Bauinspektor *Weyer* aus Konstanz als Vertreter des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, *J. Michel*, Betriebschef der P. L. M. in Paris als Vertreter der französischen Ingenieure, ferner die Abordnungen des Vereins schweiz. Maschinen-Industrieller, der G. e. P. etc., die Mitglieder unseres Central-Komitees, die HH. Sulzer-Ziegler, Oberst Locher und andere hervorragende Ingenieure. — «Und sie erhoben die Hände zum lecker bereiteten Mahle» konnte man mit Vater Homer ausrufen; denn der Magen mag denjenigen etwas geknurrst haben, die von fernher eintrafen und standhaft ausgeharrt hatten bis zur Stunde des Bankettes. Dies mag auch ein Grund dafür gewesen sein, dass sich die bekannten «Schleusen der Beredsamkeit» etwas später öffneten, als dies bei ähnlichen Anlässen sonst der Fall ist. Inzwischen erfreute die Stadtmusik die fröhlich tafelnde Gesellschaft mit ihren Weisen.

Alter Uebung gemäss brachte den ersten Trinkspruch der Präsident des Lokalkomitees, Herr Professor *A. Müller*. Er liess die Geschichte der Feststadt, so weit sie historisch begründet und verbürgt ist, vor dem geistigen Auge der Zuhörer vorüberziehen und hob als eine besondere Eigenschaft der Bürger von Winterthur die Treue hervor, die sie ihren jeweiligen Gebietern bewahrt haben. Als dann bei der Gründung der helvetischen Republik Winterthur selbständig und dem Kanton Zürich einverleibt wurde, hat es diese Treue auf unser gesamtes Vaterland übertragen, auf das der Redner sein Hoch ausbringt. In Anbetracht der vorgerückten Stunde mussten sich die folgenden Redner kurz halten. Der Präsident des Central Komitees, Herr Stadtbaumeister *Geiser*, brachte in schwungvoll begeisterter Rede sein Hoch dem gemeinsamen Streben aller technischen Vereinigungen im Dienste der Kultur. Ganz im Geiste von Dr. Martin Luthers leider immer seltener beobachteten Regel sprach Herr Regierungsrat *Bleuler*. Sein kräftiger Spruch fand den ungetheiltesten Beifall, um so mehr als damit die erfreuliche Mitteilung verbunden war, dass die Regierung des Standes Zürich in der angenehmen Lage sei, den schweizerischen Technikern aus dem Klosterkeller von Rheinau einen ganz besonderen Tropfen zu kredenzen. Für den deutschen Verein sprach der Geh. Baurat v. *Weltzahn*, der die guten Beziehungen der technischen Vereinigungen diesseits und jenseits des Rheines hochleben liess. Prof. *Gerlich* brachte den Gruss der österreichischen Technikerschaft, die durch die gemeinsamen Arbeiten an der Rheinkorrektion und durch die Herausgabe des Werkes über das Bauernhaus wieder in neue, engere Fühlung mit den schweizerischen Fachgenossen gekommen seien. Namens der französischen Ingenieure sprach noch Herr Betriebschef *Michel* aus Paris, der mit unserem Lande infolge seiner Stellung bei der P. L. M. in vielfacher Beziehung steht.

Der Besuch des Piknik auf dem «Bäumli» hatte unter der Ungunst des Wetters zu leiden, dafür war der Bierabend im Kasino um so belebter. Unter dem Szepter des Herrn Oberst und Stadtrat *Diethelm* entwickelte sich rasch jene unverwüthliche Fröhlichkeit, die von jeher unsere Zusammenkünfte verschönert hat. Direktor *Sand* sprach in kurzer und kräftiger Rede der Stadt und dem technischen Kreise Winterthur seinen Dank aus für den herzlichen Empfang und das wohlgelungene Fest und Stadtpäsident *Geilinger* begrüsst in humorvoller Rede die Techniker, die durch ihre kostbaren Ausführungen im Hoch- und Tiefbau sich als wahrhaft *teure* Söhne unseres Landes erwiesen haben. Grosse Heiterkeit erregten die gelungenen Produktionen von Ingenieur *Max Leuzinger*.

(Schluss folgt.)

Die schweizerischen Elektrotechniker werden sich heute abend und morgen den 1. Oktober in Burgdorf (Gemeindesaal) bei zwei Generalversammlungen zusammenfinden: derjenigen des *Verbandes schweizerischer Elektrizitätswerke* (Samstag 4<sup>30</sup> Uhr) und des *Schweizerischen elektrotechnischen Vereins*, dessen Verhandlungen programmgemäss Sonntag vormittag 10<sup>30</sup> Uhr beginnen. Unter den Traktanden des erstgenannten Verbandes findet sich die «Beratung des Statuten-Entwurfes» und ein «Bericht betr. den Gesetzentwurf über elektrische Anlagen», der auch Gegenstand der Beratungen des S. E. V. sein wird. Auf der Tagesordnung der Generalversammlung des letzteren stehen noch u. a. ein «Jahresbericht der Inspektorats-Kommission», «Statutenrevision», «Bericht betr. die Vorschriften für Starkstromanlagen». — Nach Schluss der Generalversammlung wird die Teilnehmer um 2 Uhr ein Bankett im Hotel Guggisberg vereinigen. Besichtigungen elektrischer Anlagen in und um Burgdorf, und eine Exkursion am Montag nach Spiez zum Besuch des Kanderwerkes sind im Programm vorgesehen. Festkarten für den Sonntag und Montag, je zum Preise von 6 Fr., können beim Empfang im Hotel Guggisberg am Bahnhof, an der Generalversammlung und Montag früh vor Abfahrt im Bahnhof der Burgdorf-Thun-Bahn bezogen werden.