

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 101/102 (1933)
Heft: 1

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: 17.11.2024

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

Physikalisch massgebend ist eigentlich das Verhältnis von resultierender Relativgeschwindigkeit der Luft gegen die Profile zur Schallgeschwindigkeit; die Umfangsgeschwindigkeit ist nur bei Propellern kleiner Steigung als Mass brauchbar. Man wird deshalb als Regel einführen dürfen, dass die Relativ-Geschwindigkeit der Luft am äussersten Umfang rund 10% unter der Schallgeschwindigkeit bleiben muss, wenn störende Einflüsse der Kompressibilität gerade noch vermieden werden sollen. Bei einer Fluggeschwindigkeit von 90 m/sec und einem Propellerdurchmesser von 2,8 m darf z. B. die Drehzahl höchstens 2000 Uml/min betragen; man müsste den Durchmesser auf rd. 2,50 m verkleinern, wenn die Schraube mit 2300 Uml/min laufen soll. — Die selben Grenzen gelten auch für axiale Gebläse; auch hier darf man nicht schrankenlos (d. h. höchstens durch Festigkeitsgründe gehemmt) die Relativgeschwindigkeiten vergrössern, um grössere Stufendrucke zu erreichen.

Es ist nun sehr interessant, mit den Kurven der Abb. 3 eine Kavitationscharakteristik eines Propeller-Turbinenrades zu vergleichen (Abb. 4). Die Aehnlichkeit ist eine so frappante, dass sie kaum auf Zufall beruhen dürfte. In der Tat liegt die Verschlechterung des Wirkungsgrades in beiden Fällen in einer *Ablösung* der Strömung auf der Flügelsaugseite durch Kompressibilität bzw. Kavitation begründet. Dass die Knickgrenze etwas unter der Schallgeschwindigkeit liegt, ist verständlich, wenn man von der Vorstellung ausgeht, dass die Ablösung vermutlich dann einsetzt, wenn lokal die Schallgeschwindigkeit erreicht wird. Die lokalen Höchstgeschwindigkeiten sind aber bei geringen Auftriebszahlen tatsächlich um einige Prozent grösser als die Relativgeschwindigkeit.

Weiterhin werden im erwähnten Bericht wertvolle Beobachtungen über den Propellerlärm mitgeteilt, der den Motorenlärm wesentlich übertreffen kann und der ein unangenehmes Äquivalent der verlorenen Wirkungsgradprozente darstellt. Das Brummen ist auffallend stark in der Propellerebene, schwächer davor und dahinter und am schwächsten in der Propelleraxe, übrigens in bestem Einklang mit der Theorie. Zusammenfassend darf man wohl sagen, dass der Einfluss der Kompressibilität auf die Ablösung ein ausserordentlich grosser ist und dass beim Entwurf der Propeller, Gebläseflügel usw. sorgfältig darauf geachtet werden muss, dass auch *lokal* die Schallgeschwindigkeit nicht erreicht wird.

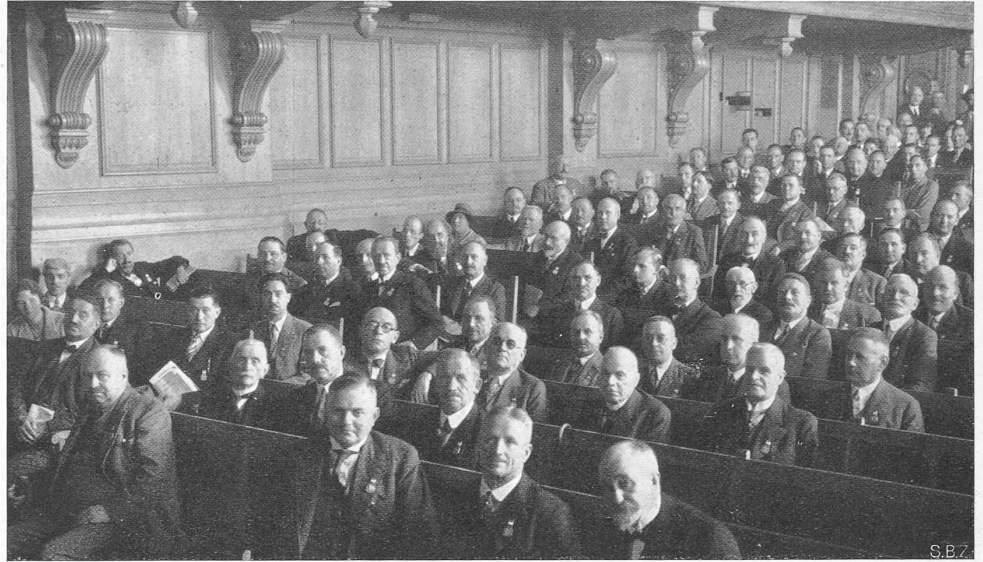
Prof. Dr. J. Ackeret, Zürich.

Weiteres zum Kapitel Berufsmoral.

Mit Bezug auf die Mitteilungen von Seite 278, 321 und 333 letzten Bandes haben wir einiges nachzutragen:

Das kant. bernische Gewerbesekretariat, an dessen Präsidenten wir am 19. November v. J. unsere Nr. 21 gesandt hatten, schreibt uns (am 20. Dezember), dass es leider noch sehr viele „Ingenieure“ und „Architekten“ gebe, die . . . „als Nichtmitglieder des S.I.A. dieser letztern Organisation und dem Ansehen dieser beiden akademischen Berufstände schweren Schaden zufügen“. — Dass demnach der *allgemein* erhobene Vorwurf sich nur auf *Nichtmitglieder* bezieht, auf die der S.I.A. keinen Einfluss ausüben kann, ging aus dem Zirkular des Kantonalverbandes nicht hervor.

Die „Baustoffwerk Schleithelm-Oberwiesen A.-G.“ macht uns, ebenfalls am 20. Dezember, brieflich darauf aufmerksam, dass



Die 53. Generalversammlung des S. I. A. im Palais de Rumine, Lausanne, am 24. September 1932.

die beanstandete Provisionsofferte (vom 29. Juli 1932) sie in keiner Weise belaste, da jenes Zirkular noch von ihrer Rechtsvorgängerin (Privatfirma gleichen Namens) erlassen worden sei. Die A.-G. obigen Namens bestehe nämlich erst seit 17. Oktober 1932; sie halte sich streng an die allgemein üblichen Grundsätze, wovon wir gerne Kenntnis nehmen und geben.

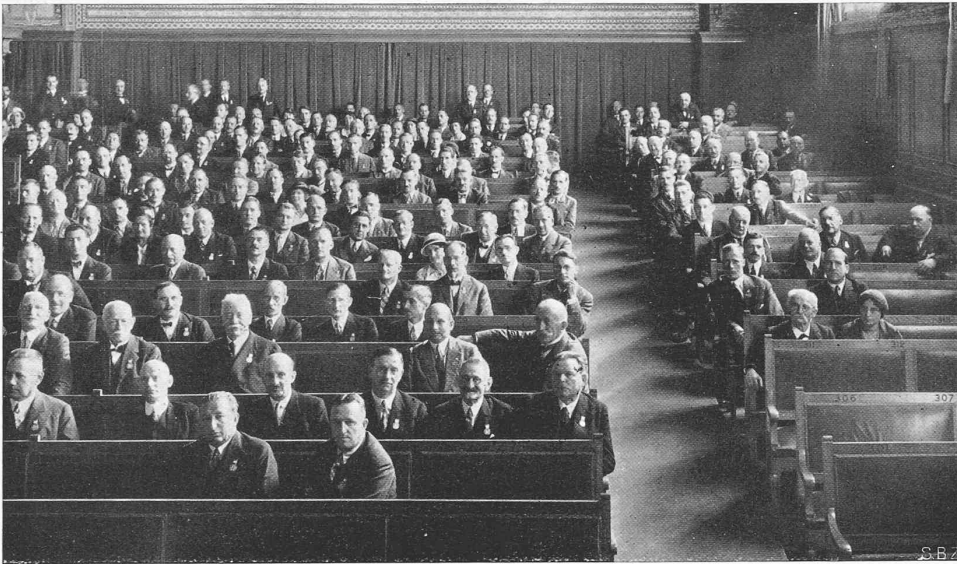
Die Firma *Rob. Suter, Zentralheizungsbau usw.* Zürich 6, die gegen 3000 Fr. Jahresaufträge eine Gratis-Zeppelin-Fahrt offeriert, figuriert im amtlichen Telefonverzeichnis 1932/33 bescheiden als „Dachrinnen-Reinigungsgeschäft“, worauf uns ein Kollege aufmerksam macht; ihr Aufstieg zum „Zentralheizungsbau“ lt. Briefkopf scheint demnach sehr rasch (zu rasch!) erfolgt zu sein.

Das Sekretariat des *Zürcher Gewerbeverbandes* veröffentlichte in der Tagespresse unter dem Titel „Krisenerscheinungen im Gewerbe“ a. a. folgendes:

„ . . . Die Firma *Pfander & Egger*, Schlosserei und Eisenbauwerkstätten in Zürich 7, offeriert in einem Rundschreiben sämtliche Reparaturen 10% billiger als andere Firmen am Platz und qualifiziert ihre Arbeit jeder andern nicht nur als ebenbürtig, sondern behauptet ebenso ruhig als selbstbewusst, dass diese Arbeit in technischer wie auch in praktischer Hinsicht ein gutes Stück voran sei. — Wir überlassen die Beurteilung dieser Art von Kundenwerbung dem gesunden Urteil der Oeffentlichkeit und bemerken hierzu lediglich, dass der zürcherische organisierte Handwerker- und Gewerbebestand sich über solche Berufs- und Standesangehörige nicht besonders freut“, fügt das Sekretariat hinzu.

Auch hiervon, von der Bereitwilligkeit der Gewerbeverbände zu *solidarischem Zusammenwirken* mit dem S.I.A. in der Bekämpfung derartiger Unsitten, wird man in Ingenieur- und Architektenkreisen sehr gerne Kenntnis nehmen.

Die Beteiligung an und die Herausgabe von *Architekten-Monographien, Gratis-Broschüren* auf Kosten der Unternehmer und Lieferfirmen, ist vom C.-C. des S.I.A. *wiederholt*, letztmals in „S.B.Z.“ vom 20. Februar und vom 12. November 1932, als gegen unsere Berufsmoral (Art. 6 der S.I.A.-Statuten) verstossend, den Mitgliedern *ausdrücklich verboten* worden. — Dessenungeachtet sieht sich der Zürcher Gewerbeverband, wie auch der Baumeister-Verband Zürich, in allerjüngster Zeit wieder genötigt, durch Zirkulare seine Mitglieder vor diesen „Monographien“ (unter Nennung aktueller Beispiele) eindringlich zu warnen! — Es ist schon bedenklich, dass es immer wieder Architekten gibt, die ihr Propaganda-Bedürfnis nicht zügeln können, und dass der Gewerbeverband seine Mitglieder vor S.I.A.- (und B.S.A.-) Kollegen warnen muss. Dem C. C. wird nichts anderes übrig bleiben, als *Exempel zu statuieren*, Fehlbare seinerseits ebenfalls zu nennen und letzten Endes aus unserem Berufsverband auszuschliessen.



Vergleiche das Protokoll der S. I. A.-Versammlung auf den folgenden Seiten.

Gestützt auf uns vorliegende Akten müssen wir die Architekten aber auch vor der Akquisitionstätigkeit einer „Annoncen-Regie Jean Schurter“ warnen, deren Reisender E. Oetiker u. a. für den Verlag A. Peter in Pfäffikon Inserate einsammelt. Ein besonders krasser Fall betrifft eine „Festschrift“ über das neue Kinderspital in Zürich, die sogar *ohne Wissen des Architekten (!)* vorbereitet d. h. „finanziert“ wird; dem Architekten, der sich brieflich darüber beschwert hat, schreibt der Verleger, er hätte sich seinen „grossschnauzigen Brief ersparen können“ . . . „bevor er freche Anklagen und Drohungen ausstösst. Der Unterzeichnete [A. Peter, alt Nationalrat! Red.] *weiss von nichts*“ usw. Dabei tragen die Auftragsformulare am Kopf seine Firma, darunter die des Jean Schurter. — Andere „Herausgeber“ solcher „Monographien“ sind Fischer & Hochuli (Zürich) und Fritz Lindner, Verlag (Küsnacht); gegenüber allen Verlockungen von solchen bloss finanziell interessierten Seiten gibt es für die Bauherren, wie für den pflichtbewussten Architekten, wie für den Lieferanten und Inserenten nur eine Antwort: *Nein!*

MITTEILUNGEN.

Betriebsunfall an der Schauinsland-Schwebebahn. „Der badische Finanzminister hat das maschinentechnische Bureau des Finanzministeriums als Aufsichtsbehörde ermächtigt, die *Wiederinbetriebnahme* der Schauinslandbahn unter gewissen Bedingungen zu gestatten, und zwar zunächst in beschränktem Umfang mit zwei Kabinen“. — In unserer vorläufigen Berichterstattung auf S. 318 letzten Bandes über den Unfall (vom 26. November 1932) hatten wir einige Zweifel geäussert gegenüber der amtlichen Verlautbarung des Oberstaatsanwaltes, wonach einzig grobe Fahrlässigkeit des (getöteten) Schaffners zu dem Unfall geführt habe; „irgend ein Fehler in der Anlage und im Bau liegt nicht vor“ — lautete der sehr kategorische Befund des Sachverständigen alsbald nach seinen Erhebungen an Ort und Stelle. —

Es fällt auf, dass es fünf Wochen gebraucht hat, um die durch den Experten als in allen Teilen technisch fehlerfrei erklärte Bahnanlage wieder in Gang setzen zu dürfen, dazu noch nur in beschränktem Umfang und nur unter gewissen Bedingungen. Dieser Umstand kann den berechtigten Wunsch der technischen Öffentlichkeit nach Aufklärung des Sachverhalts, nach Beantwortung unserer bezügl. Fragen vom 10. Dezember v. J. nur verstärken.

Zum Schluss noch eine grundsätzliche Bemerkung. Von einem deutschen Fachmann ist uns brieflich die Erwartung geäussert worden, die S. B. Z. werde den Eisenbahnunfall im Gütschtunnel bei Luzern ebenso kritisch erörtern, wie den der Schauinslandbahn. Der geehrte Kollege übersieht offenbar den wesentlichen Unterschied: bei Luzern haben die längst bewährten und allgemein bekannten Signaleinrichtungen unbestrittenermassen durchaus ordnungsgemäss funktioniert¹⁾; bei der Schauinslandbahn dagegen

¹⁾ Vergl. Schilderung des Sachverhaltes in „S. B. Z.“ vom 17. Dezember 1932.

handelt es sich um die Erstaufführung einer *Neukonstruktion*, deren teilweises Versagen als Ursache des Unfalls zum Mindesten vermutet werden darf. Dieser Gegensatz schliesst einen Vergleich der beiden Vorkommnisse von vornherein aus. Und abgesehen hiervon: Die Wissenschaft ist übernational, auch der technische Fortschritt kennt keine Landesgrenzen, und nur um die Abklärung des in der Schauinslandbahn wirklich erzielten Fortschrittes, also *um die Sache*, ist es uns zu tun. Der „S. B. Z.“ darf es daher nicht als „unfreundlicher Akt“ ausgelegt werden, wenn sie sich um solche Abklärung bestrebt, dies im vorliegenden Fall umso mehr, als sich die Erbauer der Schauinslandbahn bemühen, ihr neuartiges Schwebebahn-System auch in der Schweiz zur Anwendung zu bringen.

„Der internationale Rhein“. Unter diesem Titel veröffentlicht die „Basler Nachrichten“ eine Artikelserie des, wie die Redaktion sagt „hochbetagten, aber immer noch kampfesfreudigen“ französischen Journalisten Ernest Judet, worin dieser sehr weit-schweifig gegen das Kembserwerk und die Fortsetzung des Canal d'Alsace wettet (man kann es nicht anders bezeichnen) und einer Kanalisierung des Rheinstroms mit nur vier Staustufen das Wort redet. Die „blendende Erfindung der Niederdruckturbine“ (!) hat es ihm angetan; diese „überwindet Hindernisse, die bisher als unüberwindlich galten, und hat damit eine technische Revolution bewirkt (!!). Sie glänzt in der Industrie wie eine Sonne“ (!!!). — Diese paar Sätze genügen, um zu zeigen, wie unbeschwert von technischen Fachkenntnissen dieser Herr schreibt, schon gar, wenn man bedenkt, dass seine vier Stufen bei dem vorhandenen Stromgefälle in der flachen Rheinebene durchschnittlich etwa 24 m hoch würden. — Aber auch ganz abgesehen von der bautechnischen Missachtung der Realitäten ist der hochbetagte Verfasser derart wirklichkeitsblind, ignoriert er die eingegangenen *internationalen Verpflichtungen* in solchem Mass, dass man sich nur wundern muss, wie eine angesehene, und ausgerechnet eine *Basler Zeitung* sich bereithalten konnte, das im allgemeinen technisch nicht urteilsfähige Publikum mit derartigen Phantasien zu verwirren. Der Artikel Judets vermischt Richtiges und Unmögliches in so hemmungslosen Widersprüchen, dass er sich zwar für den Fachkundigen von selbst richtet, den harmlosen Bürger aber nur beunruhigen kann.

Eidg. Technische Hochschule. Vom 9. bis 14. Januar 1933 sind die *Diplomarbeiten der Abteilung für Bauingenieurwesen* öffentlich ausgestellt im provisorischen Ausstellungsraum im Dachgeschoss des Hauptgebäudes (Aufgang durch das Treppenhaus neben 6c). Ausgestellt sind die Arbeiten im Brückenbau: Strassenbrücke über die Reuss und die kleine Emme bei Emmenbrücke, im Wasserbau: Kraftwerk Sufers-Andeer, und im Eisenbahnbau: Ausbau der II. Spur Brunnen-Sisikon.

Ehrenpromotion. Die E. T. H. hat Herrn Dr. E. Blattner, Prof. am Technikum Burgdorf, in Würdigung seiner Verdienste um die Förderung der schweizerischen Elektrizitätserzeugung und -verwertung und um die Entwicklung der elektrischen Traktion, die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber verliehen.

Kupferstichsammlung. Vom 7. Januar bis 5. März findet die zweite Serie der Ausstellung „Schweizerische Graphik der Gegenwart“ statt, geöffnet Werktags 14 bis 17 h, Sonntags 11 bis 12 h.

Turbinenlokomotive ohne Kondensation. Nachdem wir auf Seite 292 von Bd. 100 die ungewöhnliche Anwendung der Kondensation auf einer Kolbendampflokomotive zu melden hatten, ist nunmehr von erfolgreichen Versuchen mit einer Turbinenlokomotive ohne Kondensation zu berichten. Wie „Railway Age“ vom 29. Okt. 1932 meldet, hat die Ljungström-Dampf-turbinen A.-G. (Stockholm)

eine früher mit Kondensation betriebene Turbinenlokomotive auf Auspuffbetrieb umgebaut und eingehenden Versuchen unterworfen. Trotzdem nur ein Kesseldruck von 13 kg/cm² zur Verfügung stand, soll sich die Turbinenlokomotive ohne Kondensation wirtschaftlicher als normale Kolbdampflokomotiven vom selben Adhäsionsgewicht erwiesen haben.

Von den oberitalienischen „Autostrade“ von Mailand nach Como, Varese und Verigiato von insgesamt 87 km Länge wird der N. Z. Z. berichtet, dass die 1922 gegründete Bau- und Betriebs-A. G. vor der Liquidation stehe. Das Aktienkapital von 50 Mill. L. blieb seit der Gründung unverzinst, wogegen für die 40 Mill. L. betragende Obligationenschuld der Staat die Zinsengarantie trägt, der nunmehr dieses Danaergeschenk zu übernehmen haben wird. Eine Mahnung für schweizerische Nicht-Autostrassen Utopisten.

WETTBEWERBE.

Ausgestaltung der Seeufer in Rorschach. Der Stadtrat von Rorschach eröffnet unter den in den Kantonen St. Galler, Thurgau, Graubünden, Appenzell, Zürich, Luzern, Schaffhausen und Basel verbürgerten oder seit mindestens 1. Januar 1930 niedergelassenen Fachleuten einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Ausgestaltung der Seeufer im Gebiet der Stadt. Eingabetermin ist der 15. Mai 1933. Dem Preisgericht gehören an: Stadtammann Dr. C. Rothenhäusler und Bauvorstand J. Meyer in Rorschach, Kantonsbmstr. A. Ewald (St. Gallen), Arch. E. Schenker (St. Gallen), Stadtgenieur E. Keller (Rorschach), Ingenieur F. Stambach (Rorschach), K. Hippenmeier, Chef des Bebauungsplanbureau Zürich, M. Mertens, Präsident des Bundes schweiz. Gartengestalter (Zürich) und Gartenarchitekt O. Mertens (Zürich), sowie zwei weitere Vertreter der Gemeinde. Zur Prämierung von höchstens sechs Entwürfen stehen 12000 Fr. zur Verfügung. Der Stadt steht das Recht zu, die prämierten Entwürfe ganz oder teilweise zu benutzen, ohne dass die Verfasser daraus Anspruch auf besondere Entschädigung oder Heranziehung zur Mitarbeit erwerben. Begehren um Aufschluss über einzelne Programmbestimmungen sind bis 31. Januar einzureichen. Verlangt werden Gesamtplan 1:4000, Detailplan 1:1000, Querschnitte 1:100, Erläuterungsbericht. Programm und Unterlagen können gegen Hinterlegung von 40 Fr. beim Bauamt der Stadt Rorschach bezogen werden.

LITERATUR.

Der praktische Stahlhochbau. Von Alfred Gregor. IV. Bd.: *Geschweiste Stahlbauten.* Mit 500 Urzeichnungen in 135 Zusammenstellungen und 57 Zahlenbeispielen. Berlin-Charlottenburg 1932, Verlag von Robert Kieper. Preis geb. M. 18,20.

Baugestaltung. Von Paul Schmitthenner. 1. Folge: *Das deutsche Wohnhaus.* Mit 120 Zeichnungen und 100 Photographien. Stuttgart 1932, Verlag von Konrad Wittwer. Preis kart. 15 M., geb. M. 16,50.

Kurbelwellen mit kleinsten Massenmomenten für Reihentriebmotoren. Von Dr. Ing. Hans Schrön, Privatdozent und a. o. Professor an der Techn. Hochschule München. Mit 316 Abb. auf 38 Tafeln. Berlin 1932, Verlag von Julius Springer. Preis kart. M. 16,50.

Zerspanbarkeitsuntersuchungen mit Spiralbohrern. Von Geh. Reg.-Rat Prof. A. Wallichs, Dipl. Ing. H. Beutel und Dipl. Ing. W. Mendelson. Mit 71 Abb. und 7 Zahlentafeln. Berlin 1932, VDI-Verlag. Preis geb. M. 5,20.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die Redaktion: CARL JEGHER, G. ZINDEL, WERNER JEGHER, Dianastr 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein. 53. Generalversammlung vom 24. September 1932.

PROTOKOLL:

1. Protokoll der 52. Generalversammlung vom 28. September 1930 in St. Gallen. (SBZ. Bd. 96, S. 336 und 347.)
2. Tätigkeitsbericht des Präsidenten.
3. Anträge der Delegierten-Versammlung.
4. Ergebnis des VI. Wettbewerbes der Geiserstiftung.
5. Ort und Zeit der nächsten Generalversammlung.
6. Verschiedenes.

Teilnehmerzahl: Rund 440 Mitglieder und Gäste.
Als Gäste sind anwesend:

Behörden: Eidg. Departement des Innern, Bern; Schulratspräsident Dr. A. Rohn, Zürich. Generaldirektion der S. B. B.: Generaldirektor H. Etter, Bern. Conseil d'Etat du Canton de Vaud: MM. les Conseillers d'Etat Bosset, Bujard et Fazan, Lausanne. Municipalité de Lausanne: MM. E. Gaillard, syndic, Bourgeois et Simon, municipaux, Lausanne. Rectorat der Eidg. Techn. Hochschule, Zürich: Prof. Dr. M. Ritter, Zürich. Rectorat de l'Université de Lausanne: Prof. Dr. Reymond, Lausanne. Rectorat de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne: Prof. J. Landry, Lausanne.

Ehrenmitglieder: Dir. G. Bener, Chur. Prof. Dr. A. Rohn, Zürich.

Ausländische Gesellschaften: Verein Deutscher Ingenieure: Dir. W. E. Dörr, Ueberlingen. Société des Ingénieurs civils de France: C. Buttica, Lausanne. Société des Architectes dipl. par le Gouvernement, Paris: Pierre Verrier, Lyon. Association des anciens élèves de l'école des Beaux-Arts de Paris, Lausanne: Ch. Thévenaz, Lausanne.

Schweizerische Gesellschaften: Gesellschaft ehem. Studierender der E. T. H. Zürich: Prof. Dr. Baeschlin, Zürich, und Ing. Carl Jegher, Zürich. Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne: R. Wild, Lausanne. Schweiz. Baumeisterverband, Zürich: Dr. J. Cagianut, Zürich. Schweiz. Elektrotechn. Verein, Zürich: Ing. A. Kleiner, Zürich. Schweiz. Verein von Gas- und Wasserfachmännern, Zürich: Dir. W. Tobler, Vevey. Schweiz. Wasserwirtschaftsverband, Zürich: Ing. A. Härry, Zürich. Bund Schweiz. Architekten, Zürich: L. Boedecker, Arch., Zürich. Schweiz. Technikerverband, Zürich: Dr. J. Frey, Zürich. Schweiz. Geometerverein, Zürich: L. Hegg, directeur du cadastre, Lausanne. Ver. f. Schifffahrt auf dem Oberrhein, Basel: Sekr. J. R. Frey, Basel. Compagnie générale de Navigation sur le lac Léman: E. Meystre, Lausanne.

Referenten: Prof. M. Lugeon, Lausanne, und Dr. J. Gantner, Frankfurt.

Vereinsorgane: Schweiz. Bauzeitung, Zürich: Ing. W. Jegher, Zürich. Bulletin Technique, Lausanne: Dr. H. Demierre, Vevey.

Presse: Neue Zürcher Zeitung: Redaktor A. W. Glogg, Zürich. Der Bund, Bern; Redaktor E. Schürch, Bern. Gazette de Lausanne, Lausanne: J. Nicollier, Lausanne. Nationalzeitung, Basel: Ed. Gubler, jun., Lausanne. Basler Nachrichten, Basel: Dr. Ed. Gubler, Lausanne. Schweiz. Depeschagentur: A. Bonnard, Prélaz les Tourelles.

Presse locale: La Revue, La Feuille d'Avis de Lausanne, La Tribune, Le Pays Vaudois, Le Grutli, Le Droit du Peuple.

Vom Central-Comité sind sämtliche Mitglieder anwesend, nämlich P. Vischer, Präsident, A. Walther, P. Beuttner, M. Brémond, M. Paschoud, E. Rybi, M. Schucan und Sekretär P. Soutter.

Vorsitz: Arch. P. Vischer.

Protokoll: Ing. P. Soutter.

Der Präsident, Arch. P. Vischer, begrüsst die zahlreich eingetroffenen Gäste und Kollegen und insbesondere die Vertreter der Behörden, der befreundeten Verbände und die Ehrenmitglieder.

1. Das Protokoll der 52. Generalversammlung vom 28. September 1930 in St. Gallen wird stillschweigend genehmigt.

2. Tätigkeitsbericht des Präsidenten.

Mitgliederbewegung. Präsident Vischer hat zunächst die schmerzliche Pflicht, der verstorbenen Mitglieder zu gedenken. Seit der letzten Generalversammlung in St. Gallen sind 55 Kollegen durch den Tod ausgeschieden, worunter viele ältere Mitglieder, die den Berufsstand in vorbildlicher Weise vertreten haben. Unter den verstorbenen waren 12 emeritierte Mitglieder, d. h. solche, die mehr als 35 Jahre Mitglied unseres Vereins waren. — Der verstorbene Architekt Mathys von Bern war sechs Jahre lang Mitglied des C-C und hat sich durch seine treue Mitarbeit und seine Zuvorkommenheit die Achtung und Freundschaft seiner Kollegen in der Centralleitung gewonnen. Architekt R. Suter, Basel, war seit ihrer Gründung Mitglied der Bürgerhauskommission und hat in aufopfernder Weise an diesem Werk mitgearbeitet. Der Mitgliederbestand hat sich in den letzten zwei Jahren von 2027 auf 2169 erhöht. Von den Mitgliedern sind: 857 Bauingenieure, 580 Architekten, 412 Maschinen-Ingenieure, 194 Elektro-Ingenieure, 67 Kultur- und Vermessungs-Ingenieure, 59 Chemiker, Förster etc. Der Nettozuwachs von neuen Mitgliedern beträgt 142.

Die Centralleitung wurde in der heutigen Delegierten-Versammlung neu bestellt. Von den bisherigen Mitgliedern sind wiedergewählt worden: Der Präsident: Arch. Vischer; die Mitglieder: Ing. Walther, Ing. Beuttner, Ing. Brémond, Arch. Rybi. Neu hinzugewählt worden sind: Prof. Dr. A. Dumas, Lausanne, und Arch. H. Leuzinger, Zürich. Die beiden austretenden Mitglieder: Generaldirektor Paschoud und Arch. Schucan konnten