

Züblin, Heinrich

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **105/106 (1935)**

Heft 19

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.

Verstärker nötig wäre. Das Kohlenstapel wird als niedriger und als hoher Widerstand ausgeführt. Im ersten Fall arbeitet die Ablenkspule mit dem Strom, im zweiten unter dem Spannungsabfall des Kohlenstapels, indem sie auf dem Fluoreszenzschirm der Röhre eine vertikale, die Druckschwankungen proportional abbildende Bewegung hervorruft. Die horizontale Zeitbewegung wird durch einen Kondensator, einen variablen Widerstand und einen Unterbrecher hervorgerufen, der von der Kurbel- oder der Steuerwelle der Maschine aus in regulierbarer Weise betätigt wird, so, dass z. B. während 340° einer Kurbeldrehung die Zeitbewegung aussetzt und nur während der verbleibenden 20° ein Diagramm auf dem Schirm entsteht. Der interessierende Vorgang — der Zündverzögerung in Dieselmotoren, die Explosion in Benzinmotoren — kann so in einem in Richtung der Zeitaxe genügend auseinandergezogenen Diagramm studiert werden. Eine weitere Vorrichtung gestattet, die Horizontalgeschwindigkeit des Fluoreszenzschirms statt konstant, der Kolbengeschwindigkeit proportional zu machen, um so direkt das pV-Diagramm zu erhalten. Indem der beschriebene Druckempfänger durch eine Reihe von Zündkerzen ersetzt wird, können auch Ionisationsoszillogramme aufgenommen werden, die über die Fortpflanzung der Flamme im Zylinder Aufschluss geben. Ferner kann man Nadelhub und Leitungsdruck des Brennstoffventils zeitlich verfolgen D. L. Th.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotionen. Die E. T. H. hat folgenden Herren die Doktorwürde verliehen: a) der *technischen Wissenschaften*: René David, dipl. Elektroing. aus Basel [Dissertation: Die Abhängigkeit der dielektrischen Eigenschaften des Seignettesalz-Kristalles von mechanischen Beanspruchungen]; Carlos Ferrer Moncada, dipl. Elektroing. aus Botão (Coimbra-Portugal) [Die Selbsterregung von Asynchrongeneratoren]; Adolf Lieber, Dipl. Ing.-Chem. aus Frauenfeld [1. Der Aa-Bach. 2. Untersuchung des Seewassers und des Abwassers von Pfäffikon (Zürich)]; Willi Marti, dipl. Masch.-Ing. aus Aarberg (Bern) [Ventilfeder-Schwingungen]; Jürg Nabholz, dipl. Ing.-Chem. aus Zürich [Einflüsse auf die Wirksamkeit von Beizen und deren Wertbestimmung mit Hilfe der kollagenen Hautfaser. Einwirkung von Pankretin auf kollagene Hautfasern]; Louis Parnes dipl. Arch. aus Zürich [Bauten des Einzelhandels und ihre Verkehrs- und Organisationsprobleme]; Gabriel Schindler, dipl. Ing.-Chem. aus Mollis (Glarus) [Ueber die Hydrolyse des Phenylalanins]; Paul Szegö, dipl. Ing.-Chem. aus Budapest [Die langsame Oxydation des Aethans unter hohem Druck und die Zersetzung und Oxydation der dabei auftretenden Zwischenprodukte]. b) Dr. der *Naturwissenschaften*: Edmund Eckert, dipl. Apotheker aus Zürich [Ueber die Wertbestimmung ätherischer Öle].

Eidgen. Eisenbahndepartement („Verkehrsamt“). Die durch den Uebertritt von Ing. H. Hunziker zur Generaldirektion der Post- und Telegraphen-Verwaltung verwaiste Leitung des Eisenbahndepartements ist provisorisch an „Vizedirektor“ Ing. P. Kradolfer übertragen worden. Gen.-Dir. Hunziker kann aber weiterhin vom Departementchef mit der Behandlung besonderer Fragen und wichtiger Geschäfte betraut werden. Ferner wird der bisherige SBB-Kreisdirektor III, Dr. R. Herold, als „Experte für besondere Aufgaben“ dem Eisenbahndepartement zur Verfügung gestellt, auch als Vorsitzender einer kleinen fachmännischen *Kommission* zur Beratung und Einleitung der Reorganisationsmassnahmen für Sanierung der SBB wie des Eisenbahnwesens überhaupt. Dr. Herold ist Jurist, kennt aber die Eisenbahnverhältnisse von Grund auf, da er seine Laufbahn in längerem praktischen Stationsdienst planmässig begonnen hat. Als Direktor des III. SBB-Kreis soll er durch den bisherigen Generalsekretär der SBB, Dr. jur. Raph. Cottier ersetzt werden.

Die kant. Verwaltungsgebäude in Zürich sind nunmehr dem Betrieb übergeben worden. Anlässlich der Eröffnungsfeier erhielten die Besucher eine hübsche Festschrift mit Text, Bildern und Plänen. Unter diesen begegneten wir einem schon lang gehegten eigenen Wunschgedanken: die Beseitigung des faden Türmchens auf dem Kaspar Escherhaus! Seit dieser Bau aus Privathand in die des Staates übergegangen, hat dieses Türmchen als Denkmal des Berliner Erbauers noch störender gewirkt als früher. Nun hat man an der Einweihungsfeier vernommen, dass die Bauabrechnung „um einen erheblichen Prozentsatz“ unter dem Voranschlag von 8,735 Mill. Fr. zurückbleiben werde. Wäre es nicht gut, gerade ganze Arbeit zu machen und dieses im Stil des Kurfürstendamms fremd anmutende Türmchen zu beseitigen? Es stört als schreiender Gegensatz zu den Neubauten wirklich mehr denn je, und es ginge ja angesichts der erfreulichen Einsparungen schmerzlos!

Eine elektrisch geschweisste Brücke in Australien, über den Fluss Jarra in Toorak (Melbourne), wird im „Commonwealth Engineer“, Bd. 22, S. 17, beschrieben. Sie besitzt über drei Öffnungen von 22, 44,3 und 22 m durchlaufende Hauptlängsträger mit horizontalem Ober- und gekrümmtem Untergurt, von 5,2 m Höhe über den Mittelpfeilern und 2,5 m Höhe in Mitte Mittelfeld und in den Enden der Aussenfelder. Auf drei solchen Längsträgern ruht die 9,2 m breite Strassenfahrbahn aus Eisenbeton mit zwei Gehwegen. Die Endfelder der Hauptträger hat man auf festen Gerüsten montiert und vom Mittelfeld je einen kleinen Teil durch Freivorbau, worauf ein 31,7 m langes fertiges Mittelstück auf Schiffen an Ort gebracht und hochgehoben wurde. Die Vorteile der Schweissung liegen namentlich in der materialsparenden Formgebung. D. L. Th.

Neues Krankenhaus Wädenswil. Am letzten Sonntag wurde das neue, auf Grund eines Wettbewerbes durch die Arch. Gebr. Bräm erbaute neue Krankenhaus eingeweiht. Es enthält 72 Kranken- und 6 Säuglingsbetten, Operationsabteilung usw., was zu einem ländlichen Spital gehört und entspricht im wesentlichen dem Wettbewerbs-Entwurf (vgl. „SBZ“ Bd. 100, S. 161); der Voranschlag von rd. 1,5 Mill. Fr. dürfte eingehalten worden sein.

Techniker in der Bundesversammlung. Unserer Mitteilung auf S. 215 letzter Nr. ist beizufügen, dass noch ein weiterer Ehemaliger der E. T. H. als „Unabhängiger“ in den Nationalrat einzieht: Dipl. Ing. agr. Heinr. Schnyder (geb. 1897), in Zürich-Höngg.

Zum Stadtbaumeister von Schaffhausen ist Dipl. Arch. Hch. Tuggener aus Zürich gewählt worden.

WETTBEWERBE.

Bebauung des Schlossgutes Beaulieu in Lausanne. Für dieses schon stark beschnittene Gut, in dem das Schloss aus dem 18. Jahrhundert (abgebildet im „Bürgerhaus“, Bd. 15, S. 24) erhalten werden soll, sucht man Vorschläge für Bebauung mit mittelgrossen Miethäusern und einem Restaurant mit Garten. Verlangt werden Lageplan 1:500, Gärten 1:200, Gebäudegrundrisse und Fassaden 1:200, Schnitte und Bericht. Teilnahmeberechtigt sind im Kanton Waadt heimatberechtigte, sowie seit mindestens dem 28. Oktober 1934 im Kanton niedergelassene schweizerische Architekten. Im Preisgericht sitzen unter dem Präsidium von Bauvorstand Ing. E. Gaillard, die Architekten A. Laverrière, F. Gilliard, Ch. Thévenaz und Delhorbe, sowie L. Bonnard und Ing. Peitrequin als Ersatzmänner. Für höchstens fünf Preise steht die Summe von 4000 Fr. zur Verfügung. Ankäufe sind vorgesehen. Anfragetermin 23. November, Abgabetermin 31. Januar 1936. Unterlagen gegen 10 Fr. Hinterlage bei der Direktion des Travaux, Hôtel-de-Ville.

NEKROLOGE.

† Dr. Heinrich Züblin, Chemiker-Kolorist in St. Gallen, ist am 13. August 1935 gestorben. Er entstammte jenem Zweige des alt St. gallischen Bürgergeschlechts, dessen Glieder vor etwa 100 Jahren den heimatlichen Boden verliessen, um sich in Süd-Italien einen neuen Wirkungskreis zu schaffen, wovon die Gründung der bekannten Textilfirma Vonwiller & Züblin in Salerno zeugt. Wir entnehmen der „Schweizerischen Chemikerzeitung“ folgendes über den Lebenslauf unseres GEP-Kameraden:

In Castellamare bei Neapel wurde Züblin am 20. März 1860 geboren, besuchte schweizerische Schulen und von 1877 bis 1879 das Eidg. Polytechnikum, um später seine chemischen Studien als Schüler und Assistent von Viktor Meyer abzuschliessen. Zunächst arbeitete er ein Jahr lang bei der Anilinfarbenfabrik K. Oehler in Offenbach a. M. Der Tradition seiner Familie folgend entschloss er sich alsdann, sich der Textilindustrie zu widmen und trat als Kolorist in die Dienste des weltberühmten Hauses Schlaepfer, Wenner & Cie. in Fratte di Salerno, Nachfolgerin der erwähnten Firma Vonwiller & Züblin. Nach 14-jähriger, sehr erfolgreicher Wirksamkeit zog es ihn nach nördlicheren Gegenden, u. a. nach Russland, und nun folgte die für die damalige Zeit überaus charakteristische Laufbahn des Koloristen der alten Schule, nämlich die häufig wechselnde Tätigkeit. So bekleidete er in der Folgezeit leitende Stellungen in den Firmen Indiennele Française (Bolbec, Nordfrankreich), Gabriel Herosé (Konstanz), Frères Koechlin (Mülhausen) und Württembergische Cattun-Manufaktur (Heidenheim).

Neben vorzüglichen chemischen Kenntnissen besass Züblin ein besonderes Organisationstalent. Er verstand es an allen Stätten

seines Wirkens, Produktion und Qualität der Erzeugnisse zu erhöhen. Manche wertvolle Neuerung ist unter seiner Hand entstanden.

Als Sechzigjähriger zog er sich aus der Fabrikstätigkeit zurück, nicht aber um sich zur Ruhe zu setzen, sondern um sich als technischer Berater bis ins hohe Alter zu betätigen, zeitweilig allerdings durch gesundheitliche Störungen behindert. In der Vaterstadt hat der Weitgereiste seine Tage beschossen. Wer nicht nur den bedeutenden Fachmann, sondern auch den Menschen Züblin kannte, in dem ausser der unbändigen Arbeitskraft auch ein warmes Herz für andere, namentlich jüngere Kollegen steckte, dem wird er in dauerndem Andenken bleiben.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.
Zuschriften: An die Redaktion der S B Z, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. 1. Sitzung (Hauptversammlung), 23. Oktober 1935.

Der Präsident eröffnet die Sitzung mit der Begrüßung des Referenten Ing. Carl Jegher (der freundlicherweise für den verhinderten Kollegen Ing. R. Gsell eingesprungen ist), der Gäste, darunter von Obering. A. Sutter aus Chur, der Herren Dir. H. Hürlimann und Dr. Schmidlin vom Schweiz. Automobilklub, Kant.-Ing. K. Keller und Dr. Th. Gubler vom Autostrassenverein, Betriebschef Alb. Meier, SBB Zürich, und Dr. M. Senger von der Schweiz. Verkehrszentrale, sowie der 93 Mitglieder. Der Jahresbericht 1934/35 wird nach Ehrung der verstorbenen Mitglieder, unter denen noch die Architekten Paul Ulrich und Gubler-Künzli nachzutragen sind, genehmigt. Mit besonderer Dankbarkeit werden dabei erwähnt: Ing. R. F. Stockar, Vorstandsmitglied, Prof. C. Zwicky, früherer Präsident, und Arch. Paul Ulrich, Ehrenmitglied des Vereins und langjähriger Präsident der Bürgerhauskommission. — Die Neuorganisation des Vereins hat sich im 1. Jahre ihres Bestehens bewährt; es wurden vier Delegiertenversammlungen abgehalten. Der Präsident dankt allen Mitarbeitern und bittet die Vereinskollegen um weitere Mitwirkung und Unterstützung.

Die Jahresrechnung 1934/35 wird vom Quästor Ing. Werner Jegher vorgelegt und der Revisorenbericht verlesen, diese sowie das Budget für das neue Vereinsjahr 1935/36 werden genehmigt. Die Jahresrechnung 1934/35 weist Fr. 5904,75 Einnahmen auf, denen Fr. 4580,49 Ausgaben gegenüberstehen. Nach Abschreibung von 2145 Fr. auf den Wertschriften ergibt sich für die laufende Rechnung ein Vermögens-Rückschlag von Fr. 820,74. Von den Ausgaben sind die Hauptposten: Vorträge und Saalmiete Fr. 1147,31, Bureau-Spesen u. s. w. Fr. 1533,18; Subventionen 1900 Fr., davon 1000 Fr. an das Bürgerhaus-Werk und 800 Fr. an das S. I. A.-Sekretariat. Das Vereinsvermögen betrug am 30. Sept. d. J. Fr. 47 173,16, worin der Baufonds mit Fr. 28 907,80 inbegriffen ist. Auf den Wertschriften des Baufonds wurde eine Abschreibung von Fr. 1537,50 vorgenommen. Der Quästor berichtet ferner über den Stand der Notopfer-Aktion, für die bis Ende September Beiträge von 254 Spendern im Gesamtbetrag von 37 676 Fr. eingegangen sind, wozu noch Fr. 1418,45 Zinsen kommen. Es sind an fünf Kollegen zusammen 1850 Fr. ausgerichtet worden.

Wahlen: Wiedergewählt werden die Vorstandsmitglieder A. Gradmann, Arch., Prof. L. Karner, Ing., M. Kopp, Arch., und Max Meyer, Ing. An Stelle des verstorbenen Ing. R. F. Stockar wird neu in den Vorstand gewählt: Ing. H. Puppikofler. Als Rechnungsrevisor scheidet Ing. R. Henzi aus, an seine Stelle tritt Arch. R. Winkler, neu kommt hinzu Ing. A. Wickart. — Von den Delegierten treten zurück: Arch. H. Streuli, Regierungsrat, und Prof. M. ten Bosch; sie werden ersetzt durch Arch. Robert Winkler und Ing. R. Henzi. Alle anderen Delegierten werden bestätigt.

Unter allgemeiner Umfrage erklärt Ing. Ch. Chopard als Präsident des «V. E. S. I.» die Gründung des «Verbandes der selbständig prakt. Eisenbeton- und Stahlbau-Ingenieure» des Kantons Zürich als einer vom Z. I. A. unabhängigen Verbindung, deren Mitglieder dem S. I. A. angehören und akademische Bildung nachweisen müssen. Der VESI wünscht eine Vertretung im Vorstand des Z. I. A. und ersucht diesen, das Begehren bei einer nächsten Vakanz oder spätestens in zwei Jahren zu erfüllen. Der Präsident antwortet, der Vorstand sei bereit, an den «VESI» zu denken, für die Zukunft, jedoch ohne Verpflichtung für einen Dauerzustand, da sonst auch andere Berufsgruppen, die grösser sind, als der VESI, Anspruch auf Vertretung stellen könnten. — Einer Einladung von Kantonsbaumeister H. Wiesmann zufolge können die Vereinsmitglieder einzeln und in kleinen Gruppen das Gerüst am Grossmünsterturm zur Besichtigung der Renovationsarbeiten besteigen. Die Ausstellung der Wettbewerbentwürfe für die Durchgangsstrassen von Schaffhausen in der E. T. H. ist bis 3. Nov. geöffnet, die gemeinsame Besichtigung findet am 24. Oktober um 20.15 Uhr statt. — Ing. R. A. Naef fragt an, ob es nicht möglich wäre, zur Arbeitsbeschaffung aus dem Baufonds des Z. I. A. Projektstudien für ein

Vereinshaus in Angriff nehmen zu lassen. Der Präsident erklärt die Baufrage als noch vollkommen fernliegend, eher könnte in der Frage von Vereinsräumlichkeiten eine Beteiligung bei grösseren Projekten in Frage kommen. — Ing. P. Zigerli regt an, den allfäll. Verkauf von Wertpapieren zu prüfen, um weitere Verluste auf den Wertpapieren nach Möglichkeit zu bannen. — Prof. H. Jenny erinnert an die Arbeitslosigkeit in Akademikerkreisen. Er hofft auf mehr Verständnis für die Lage der Akademiker in Bern und regt an, das C. C. möge in Bern dahin wirken, dass in der angefangenen Weise weitergegangen werde; Hauptsache sei, dass geholfen werde, allenfalls auch mit der Notopfersumme. Der Präsident gibt hierzu bekannt, dass gerade am vergangenen Tage eine Konferenz stattgefunden habe, an der Präsident S. I. A. P. Vischer und Vertreter des B. I. G. A. (Arbeitsbeschaffung) anwesend waren. — Ing. K. Kieser erhält auf seine Anfrage, was für Veranstaltungen der Vorstand zur Behandlung der brennenden Wirtschaftsfragen vorgesehen habe, die Mitteilung, dass am nächsten Sitzungsabend Ing. F. Wüthrich sprechen werde über «Wie und wann kann die Arbeitslosigkeit durch Bauaufgaben gemildert werden.»

Um 21.20 Uhr kann Ing. C. Jegher mit seinem Vortrag beginnen:

«Probleme grosser Autotunnel in den Alpen.»

Einleitend erinnerte der Referent aus 30jähriger Erfahrung an der «SBZ» an die Konjunkturwellen in der Verkehrstechnik: Zu Anfang des Jahrhunderts der Kampf um eine Ostalpenbahn, wobei sich Splügen und Greina-Tunnel bis auf 800 m Portalhöhe herab und auf 27,5 km Tunnellängen gegenseitig hinaufsteigerten («SBZ», 1905/12); dann die Phrasen hemmungsloser Binnenschiffahrts-Apostel, mit Schiffahrtshäfen für 1000 t-Kähne für Zürichseedörfer und mit Caminadas Schleusentreppe über den Splügen; in jüngerer Zeit Autostrassen-Utopien und heute tiefliegende Autotunnel, wovon dieses Jahr über ein Dutzend auf dem Markt angepriesen werden. In allen diesen Uebersteigerungsperioden hat der Referent je und je *unsachliche Uebertreibungen* bekämpft, und die Technikerschaft davor gewarnt, der Öffentlichkeit den Blick zu trüben für eine nüchterne Meinungsbildung in Verkehrsfragen. Das Gleiche ist auch der Zweck des heutigen Vortrages. — In bautechnischer Hinsicht wurden alle mehr oder weniger bekannten Autotunnelprojekte anhand von Lichtbildern erläutert; es sei hierüber verwiesen auf den Aufsatz Ed. u. Gg. Gruner, samt Nachwort der Redaktion, in Nr. 15 der «SBZ» (vom 12. Okt. d. J.). Sodann wurde anhand graphischer Darstellungen die *Bedürfnisfrage* besprochen und festgestellt, dass für alle diese Tunnelprojekte die Zeit noch nicht da sei (vgl. unsern heutigen Leitartikel). Wenn überhaupt ein Alpen-Autotunnel in Frage käme, dürfte dies am ehesten der Bernhardin sein; er wäre der billigste und liegt gut zwischen Julier und Gotthard. Schliesslich kamen die bisherigen Leistungen der Eidg. Postverwaltung und des Kantons Graubünden zur winterlichen Offenhaltung des Alpenüberganges Chur-Julier-Maloja-Chiavenna zur Darstellung (vgl. auch S. 219 d. Nr.), sowie die Leistungen der SBB im Gotthard-Autotransport. Den Schluss bildete eine Mahnung an die Ingenieure zu gewissenhafter Kalkulation und sachlicher Beratung der Öffentlichkeit in derartig einschneidenden Verkehrsfragen, endlich ein Wunsch an die Automobil- und Autostrassenverbände um Beschaffung genauerer statistischer Unterlagen über die Verkehrsverhältnisse und ihre realen Bedürfnisse, die unerlässliche Voraussetzung jeder ernsthaften Projektierungsarbeit. (Autoreferat.)

Die *Discussion* über den mit lebhaftem Beifall verdankten Vortrag artete, dank der zielbewussten Leitung durch den Präsidenten, nicht in einen Wettkampf zwischen Vertretern verschiedener Tunnelprojekte aus, sondern brachte interessante Aufschlüsse namentlich über die Bedürfnisfrage, worin sich eine erfreuliche Uebereinstimmung zwischen den Bahn- und den Auto-Vertretern ergab.

Nach zustimmenden Worten Ing. H. Blattners zur Forderung erwiesener Wirtschaftlichkeit gab Kant.-Ing. A. Sutter (Chur) neuere Einzelheiten über die verkehrspolitische Bedeutung und die technische Durchführung der Offenhaltung des Juliers bekannt. Dir. H. Hürlimann (A. C. S.) unterstrich die Bedeutung des Touristenverkehrs, der die schönsten Wege den kürzesten vorzieht. Ein Tunnel zieht die Touristen nicht an. Deutschland vergrössert durch die Reichsautobahn Karlsruhe-Stuttgart-München-Tirol das Einflussgebiet des Brenners nach Westen, anderseits würden die Franzosen weder durch einen Simplon- noch durch einen Gotthard-Autotunnel veranlasst, von ihrem beliebten Südweg durch das Rhonental abzuweichen. Hingegen hatte die Verbilligung der Bahntarife durch die SBB-Tunnel starke Zunahme dieses Verkehrs zur Folge. Im Tauern-tunnel werden Bahnwagen mit Längsverlad, wie sie C. Jegher angeregt hat, bereits mit Erfolg verwendet. Betriebschef A. Meier (SBB) nimmt die Anregungen des Referenten zur prompten Weiterleitung an die zuständigen Stellen der SBB gern entgegen. Das Simplon-Projekt (Abb. 37 der «SBZ» vom 12. Okt.) bezeichnet er als Anmassung und Utopie zugleich. — Besonders erfreulich war, den Worten des Bahnfachmannes so grosses Verständnis für die Bedürfnisse der Autofahrer entgegen zu können.

Mit nochmaligem Dank an den Referenten schloss der Präsident die Sitzung um 23.35 Uhr.

Der Protokollführer: A. G.