

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 40 (1924)

Heft: 18

Artikel: Vereinigung Schweizerischer Strassenbaufachmänner

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-581557>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

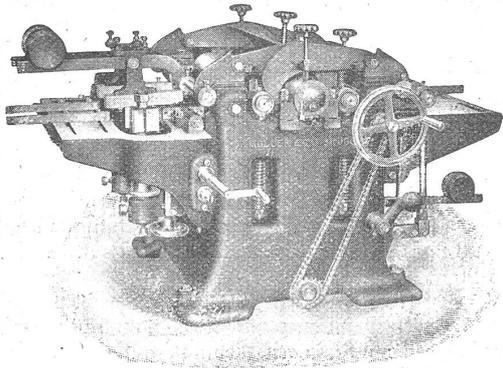
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.07.2025

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



Drei- und viersseitige Hobelmaschinen
500 u. 600 mm Dickenhobelbreite, bezw. 330 u. 480 mm Hobelbreite bei drei- und viersseitiger Bearbeitung. Kugellagerung.

A. MÜLLER & CO BRUGG

MASCHINENFABRIK UND EISENGIESSEREI
ERSTE UND ÄLTESTE SPEZIALFABRIK
FÜR DEN BAU VON

**SÄGEREI- UND HOLZ-
BEARBEITUNGSMASCHINEN**

0.0

GROSSES FABRIKLAGER
AUSSTELLUNGLAGER IN ZÜRICH

UNTERER MÜHLESTEG 2

TELEPHON BRUGG Nr. 25 - ZÜRICH: SELNAU 69.74

493

Vereinigung Schweizerischer Straßen- baufachmänner.

XII. Hauptversammlung in Schwyz

24. und 25. Mai 1924.

(Korrespondenz.)

I.

Im landschaftlich schönen, geschichtlich denkwürdigen Schwyz tagten dieses Jahr die Schweizerischen Straßenbaufachmänner. Um es gleich vorweg zu nehmen: Die Tagung gehört zu den schönsten und lehrreichsten, nicht zuletzt dank dem einfachen, herzlichen Empfang durch die kantonalen und örtlichen Behörden von Schwyz.

Am Vormittag fand unter der kundigen Führung von Herrn Dr. Vinus Birchler (Einsiedeln), des unermüdbaren Vergnügungspräsidenten, eine Besichtigung zweier guterhaltener Patrizierhäuser aus dem 17. Jahrhundert, ferner des Ateliers von Herrn Kunstmaler Hans Beat Wieland statt; die Pfarrkirche, ein herrlicher Barockbau, wurde eingehend gewürdigt, dann natürlich das auf die Bundesfeier 1891 stilgerecht wiederhergestellte Rathaus mit den schönen Sälen, endlich das Landes-Archiv mit den alten Bundesbriefen, in Pergament und Siegel. Dem künstlerisch geschulten Auge boten auch die mächtigen alten Gasthöfe und die verschiedenen Patrizieritze im Flecken Schwyz und dessen Umgebung manche Augenweide.

So waren die in der Zahl von über 260 eingetroffenen Teilnehmer empfänglich für die Rundfahrt auf dem Vierwaldstättersee und auf das Rütli. Die „Landsgemeinde“ auf der Rütliwiese wurde in acht vaterländischer Art begrüßt durch Herrn Landammann Dr. ab Yberg, der in einer gediegenen Ansprache dem alten Schweizergeist der Arbeit und Verträglichkeit wieder mehr Beachtung geschenkt wissen wollte. Ihn ergänzte ebenso trefflich Dir. A. Guinchard (Neuchâtel) in französischer Sprache. In einigen vaterländischen Liedern klang dieser Rütlibesuch stimmungsvoll aus.

Verschiedene Kräfte von Schwyz und einzelne Mitglieder boten unter dem gewandten Stab von Herrn Dr. Vinus Birchler den Teilnehmern einen ebenso gediegenen wie fröhlichen Abend.

Im geräumigen Saal des Kollegiums fand am Sonntag die General-Versammlung statt. Die Darbietungen

der Feldmusik und des Männerchors Schwyz fanden beifällige Aufnahme, ebenso die offizielle Begrüßung durch Herrn C. v. Weber, kantonaler Finanzdirektor.

Aus seinen lehrreichen Ausführungen haben wir folgendes festgehalten: Das Straßenwesen von Schwyz ist erst seit 1848 kantonal. Vorher lag der Straßenunterhalt den Bezirksbehörden ob. Ingenieur Näs aus St. Gallen stellte den Entwurf für ein kantonales Straßengesetz auf. Wegen den vorausgegangenen politischen Ereignissen (Sonderbundskrieg) waren die Kassen leer. Aber trotzdem erstand in verhältnismäßig kurzer Zeit nach allen Richtungen ein gutes Straßennetz. Seit der Vermehrung des Automobil-Verkehrs ist die Straße zwischen dem Zürcher- und Vierwaldstättersee eine der meist befahrenen; sie erfordert viele Mittel zur richtigen Instandhaltung. Für das Straßenwesen wurden ausgeben: Fr. 50,000 im Jahre 1900, Fr. 300,000 im Jahre 1923, d. h. heute etwa ein Fünftel der gesamten Staatseinnahmen. Erhebliche und fühlbare Verbesserungen sind schon eingetreten, weitere werden kommen, sobald die nötigen Mittel vorhanden sind. Die Zahl der im Kanton vorhandenen Automobile ist gering; der Verkehr ist in der Hauptsache interkantonal. Aus der Automobilsteuer stehen daher wenig Mittel zur Verfügung. Möge in Erfüllung gehen, was zur Begründung des Straßengesetzes von 1849 dem Entwurf vorangestellt wurde: „Der Wohlstand der Bevölkerung eines Landes beruht wesentlich auf der Zweckmäßigkeit und Güte des Straßennetzes.“

Herr Kantonsingenieur Mohr (Baselstadt) richtete ein vaterländisches „Wort an die Kollegen“. Unter der bewährten Leitung von Herrn Kantonsingenieur J. G. Fellmann (Luzern) wurden die Verhandlungen rasch erledigt:

1. Das Protokoll der letztjährigen Versammlung (Neuenburg) wurde stillschweigend genehmigt.

2. Der Jahresbericht des Vorstandes erschien zum erstenmal gedruckt. Er enthält so viele wertvolle Einzelheiten, daß wir aus ihm einiges folgen lassen werden.

Die Versammlung ehrte die umfassende Arbeit des verstorbenen Herrn Prof. Dr. U. Grubenmann durch Erheben von den Sigen.

3. Rechnungsablage 1923. Bei Fr. 58,329.97 Einnahmen (Voranschlag Fr. 55,600.—) und Fr. 60,439.79 Ausgaben (Fr. 62,000.—) stellt sich der Ausgabenüberschuß auf Fr. 2,109.82 (Fr. 6,400.—). Das Reinerlösmögen stellt sich auf Fr. 10,950.36 gegenüber Fr. 13,060.18

im Vorjahre. Den üblichen Anträgen der Rechnungsrevisoren wurde zugestimmt.

4. Der Voranschlag mit Fr. 66,500.— Einnahmen und Fr. 68,000.— Ausgaben wurde genehmigt.

5. Die Mitgliederbeiträge für Ausländer wurde wegen den Postospesen der Zeitschrift von Fr. 10.— auf Fr. 15.— erhöht.

6. Für die neue Amtsdauer 1924/27 wurden der Präsident und die Kommission bestätigt; die Rechnungskommission wurde teilweise neu bestellt.

7. Zur nächstjährigen Tagung wurde gerne die Einladung der Stadt Solothurn angenommen.

8. Herr Dr. R. Scheuermann, Magistratsbaurat aus Wiesbaden, hielt einen Vortrag über Material, Herstellung und Unterhalt des Kleinpflasters, über den wir an anderer Stelle berichten.

Am 12^{1/4} war die Tagung beendet. Nach dem Banfett begann im großen Rathhaussaal der theoretische Teil des Instruktionkurses 1924, dem sich ein praktischer Teil in Zürich — mit Vorführung von Teerungs- und Bitumenarbeiten in Gruppen; Oberflächenteerung und Behandlung mit Spramez; Tränkverfahren — hätte anschließen sollen. Der theoretische Teil (am 25. und 26. Mai) war sehr gut besucht; der praktische Teil mußte wegen dem inzwischen eingetretenen Regenwetter verschoben werden.

II. Aus dem Jahresbericht.

a) Verhandlungsarbeiten.

1. Im Bericht über die Tätigkeitsperiode 1922/23 konnten wir melden, daß die Versuchsfahrten mit Automobilen, durch die der Einfluß der Straße auf den Automobilbetrieb zahlenmäßig festgestellt werden sollte, nach Erledigung der Aufgabe eingestellt werden konnten. Dagegen war die Verarbeitung der Ergebnisse erst im Laufe der jetzt zu Ende gehenden Berichtsperiode möglich. Besonders sei hervorgehoben, daß die Verarbeitung der Versuchsergebnisse in sehr verdankenswerter Weise durch die Abteilung für Kraftfahrwesen bei der Oberpostdirektion erfolgte, wodurch diese Verwaltung neuerdings ihre Bereitwilligkeit bewies, sich an unseren Arbeiten möglichst aktiv zu beteiligen.

Der Vollständigkeit halber müssen wir wiederholen, daß der eine Versuchswagen Nr. 2767 auf der nach dem gewöhnlichen Flicksystem unterhaltenen Jurastrecke Grellingen-Meltingen seinen regelmäßigen Postdienst versah. Beide Wagen entstammten der gleichen Fabrikationsserie und waren genau gleich ausgerüstet. Die Gesamtleistung der Wagen betrug 22,387 km für Wagen Nr. 2766 und 21,139 km für Wagen Nr. 2767. Der Versuch mit dem zweiten Wagen fiel ausschließlich in die ungünstigen Wintermonate, währenddem die Fahrten des ersteren sich auf ein ganzes Jahr verteilten. Bei der Berücksichtigung der statistischen Grundlagen wurden die Werte für jenen Wagen auf die gleiche Versuchsdauer umgerechnet. Wir können im Rahmen dieses Berichtes nicht auf die Details der mit großer Sachkenntnis und unter Benützung der reichen Erfahrungen im Postbetriebe aufgestellten Arbeit eingehen, sondern müssen uns mit der Mitteilung der Schlüssergebnisse begnügen.

1. Benzinverbrauch: Er war auf der beflehten Jurastrecke Grellingen-Meltingen um 8 Liter oder 25% höher als auf der gewalzten und geteerten Straße.

2. Reifenabnutzung: Auf der guten Strecke hielt die Bereifung 20,500 km aus, auf der schlechten nur zirka 10,000 km. Nach Berücksichtigung des Umstandes, daß die zweite Strecke ein gegenüber der ersteren ungünstiges Längenprofil aufwies, was vermehrte Zug- und Bremsbeanspruchungen für die Bereifung zur Folge hat, konnte festgestellt werden, daß die bezüglichen Werte 3,5 Rp./km bzw. 6,4 Rp./km ausmachen. Die Mehrbelastung ist somit 83%.

3. Wagenunterhalt: Die Kosten für Wagen Nr. 2766 betragen 5 Rp./km, und als Vergleichswert kann für den Wagen Nr. 2767 (unter Berücksichtigung der verschiedenen den Versuch ungünstig beeinflussenden Faktoren) 6 Rp./km eingesetzt werden. Differenz 1 Rp./km oder 20%.

4. Wagenrevision: Im letzten Bericht ist erwähnt worden, daß beide Wagen nach Beendigung der Versuchsfahrten einer vollständigen Revision unterzogen wurden. Dazu ist zu bemerken, daß der Wagen Nr. 2766 noch in verhältnismäßig gutem Zustande zur Revision kam, währenddem der zweite Versuchswagen wirklich revisionsbedürftig war. Die Kosten beliefen sich auf 11,2 bzw. 14,5 Rp./km. Differenz: 3,3 Rp./km oder 30%.

Die Gesamtsumme der Einsparungen im Betriebe des auf der guten Straße verkehrenden Wagens beträgt 11,2 Rp./km.

Indem wir an dieser Stelle vom vorläufigen Abschluß der Versuche Kenntnis geben, machen wir ausdrücklich darauf aufmerksam, daß er für die endgültige Beurteilung des Einflusses der Straße auf den Automobilbetrieb noch einiger Korrekturen bedarf. Die Ergebnisse dürfen zum Beispiel nicht ohne weiteres auf Tourenwagen übertragen werden, die ausschließlich mit Luftbereifung versehen sind und daher unter einem schlechten Zustande der Straße nicht so sehr leiden. Aus dem gleichen Grunde spielt auch bei dem Motorlastwagen die Bereifung eine Rolle, diese Frage wird weiter geprüft werden.

2. Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Es ist seit der letzten Berichterstattung aus dem Studium der ersten Vorberatungen herausgetreten und hat bereits die Behandlung im Ständerate hinter sich.

Es muß gesagt werden, daß das Gesetz in seiner jetzigen Form, trotz einiger Fortschritte gegenüber dem bisherigen Zustande, noch weit entfernt ist von einem Idealgesetz. Es atmet in vielen Beziehungen noch Teile von einem Geist, der sich mit dem modernen Verkehrsweisen und mit seinen Erfordernissen noch nicht ganz befreundet hat. Der Wunsch ist sehr begründet, daß eine Reihe von Bestimmungen bei den weiteren Beratungen noch verbessert werde, damit die Annahme des Gesetzes auch wirklich einen erfreulichen Fortschritt darstelle.

Der Vorstand ließ sich auch in der abgelautenen Berichtsperiode jeweils an den Konferenzen von Interessenten am Straßenverkehr, die zur Behandlung der Automobilgesetz-Frage einberufen wurden, vertreten, soweit die Beratungsgegenstände nicht von der Art waren, daß unsere Stellungnahme gegenüber eventuellen Beschlüssen im voraus eine absolut neutrale sein mußte.

3. Schotterversuche. Die in Verbindung mit den Schotterversuchen veranlaßten Prüfungen der in den Versuchsstrecken eingebauten Gesteinsarten sind im Laufe der Berichtsperiode durchgeführt worden. Leider unterließ der eine der Schotterlieferanten, trotz mehrmaliger Aufforderung, die Einsendung der Probekörper, sodaß nur für vier der verwendeten Schotterforten die Untersuchungen reslos durchgeführt werden konnten.

In nachstehender Tabelle sind die Ergebnisse der Untersuchungen wiedergegeben.



Schotterversuche 1923.

Lauf. Nr.	Gesteinsart	Spezifisches Gewicht	Raumgewicht	Porosität %		Abnützbare % des Gewichtes	Abnützbare		Frost- beständigkeit	Druckfestigkeit in kg/cm ²			Abnützungskoeffizient nach Deval		Bemerkungen
				absolut	schätzbar		in gr.	in cm		trocken	naß	nach Frostprobe	trocken	naß	
1	Kieseliger, schwarzer Kalkstein des alpinen Neocomien Steinbruch in Seewen des A. Weber, Steinbrüche Seewen-Schwyz, in Schwyz.	2,68	2,66	0,75	0,24	0,09	15,0	0,152	Nur minimale Spuren von Absonderungen	2567 2704 2883 2737 Mittel: 2723	1797 2914 2332 2508 Mittel: 2388	2609 2634 2000 2743 Mittel: 2496	0,90	2,31	kein starkes Anhaften des feinen Materials an den Schotterstücken
2	Schwarzgrauer Kieselkalk des Neocomien (Unterkreideformation) Steinbruch in Beckenried des F. Cernic-Gyr in Brunnen.	2,70	2,66	1,48	0,04	0,015	9,25	0,096	geringfügige, staubfreie Absonderungen. Gewicht pro 100 cm ² Oberfläche der Steine 0,15 g	2263 2561 2348 2363 Mittel: 2384	2239 2383 2420 2223 Mittel: 2316	2720 2302 2428 2380 Mittel: 2458	0,95	2,89	beispielen
3	Wie Nr. 2 Steinbruch in Rehrsten. Besitzer Gebrüder Blättler, Rohloch.	2,70	2,67	1,11	0,04	0,015	18,2	0,187	wie bei 2 Gewicht 0,024 g	2822 2738 2488 2563 Mittel: 2653	2572 2526 2505 2460 Mittel: 2516	2616 2422 2433 2705 Mittel: 2544	1,08	2,79	beispielen
4	Basalt. Vulkanisches Gestein in Stöcken und Gängen im Oberniveau Steinbruch in Zimmendingen der Basaltwerke Zimmendingen. Hohenstockfeld.	3,02	2,99	0,99	0,85	0,29	17,1	0,158	wie bei 1	2556 2849 2654 2788 Mittel: 2712	2741 2587 2655 2356 Mittel: 2585	2691 2475 2579 2592 Mittel: 2584	1,32	3,40	beispielen

Die Gesteine wurden an Hand von Dünnschliffen auch petrographisch untersucht. Die Veröffentlichung des Ergebnisses müssen wir dem Schlußbericht über die Schotterversuche vorbehalten.

Es bleibt uns aber an dieser Stelle noch die Erfüllung einer schmerzlichen Dankeschuld, die darin besteht, der großen Verdienste und der nicht ermüdenden Bereitwilligkeit des vor wenigen Wochen verschiedenen Vorsitzenden der geotechnischen Kommission, Herrn Prof. Dr. Grubenmann zu gedenken. Der Verstorbene hat den Schotterversuchen und unsern Bestrebungen nach möglichst weitgehender Aufklärung über die verschiedenen Vorkommen guter einheimischer Schottergesteine das größte Interesse entgegengebracht und allen, die ihn diesbezüglich um Rat fragten, mit dem reichen Schatz seines Wissens uneigennützig zur Verfügung gestanden. Sein Andenken wird in Kreisen der Straßenbaufachmänner dauernd in bester Erinnerung bleiben.

4. Bereifung von Motorlastwagen. Diese wichtige Angelegenheit hat im Berichtsjahr manche Aufklärung gefunden. Nachdem die von uns durchgeführten und im letzten Berichte erwähnten Versuche mit Luftbereifung dargetan haben, daß zweifellos die Vorteile der Verwendung dieser Bereifungsart größer sind als allfällige Nachteile, darf unsererseits nichts unterlassen werden, um ihre allgemeine Einführung nach Möglichkeit zu fördern. Diesem Grundsatz entsprechend haben wir veranlaßt, daß durch das kommende eidgenössische Automobilgesetz dem Bundesrat Vollmacht erteilt werden soll, im geeigneten Zeitpunkt die Luftbereifung oder eine hinsichtlich der Schonung der Straße ähnlich schützend wirkende Bereifung allgemein vorzuschreiben. Der Ständerat ist in dieser Beziehung noch weiter gegangen, indem er die Vorschrift ins Gesetz aufnehmen will. Eine solche Maßnahme geht unter allen Umständen zu weit.

Vom Standpunkte der kantonalen und städtischen Bauverwaltungen aus muß besonders darauf aufmerksam gemacht werden, daß die strenge Vorschrift der Luft-

berreifung auch für schwere Motorlastwagen heute noch eine zu weitgehende ist. Für die in den Verwaltungen gebrauchten 5-Tonnen-Wagen, die in Steinbrüche und Riezgruben einzufahren haben, eignet sich, nach den bisherigen Erfahrungen, die Luftbereifung noch nicht. Abgesehen von der heutigen Unmöglichkeit der Durchführung ist zu sagen, daß ein Gesetz nicht mit derartigen Einzelfragen belastet werden sollte. Das gehört alles in die Vollziehungsverordnung, die sich dem Fortschritte der Technik besser und rasch anpassen kann. — Die neuesten Verordnungen und Dekrete verschiedener Kantone haben für die luftbereiften Motorwagen wesentliche Erleichterungen finanzieller oder betriebstechnischer Natur geschaffen. Dieses Vorgehen ist allgemein zu empfehlen.

5. Teerversorgung. Im letzten Bericht haben wir einer orientierenden Arbeit über diese Frage Erwähnung getan. Damals waren wir leider durch die Verhältnisse gezwungen, auf das ungenügende Entgegenkommen zu verweisen, das wir für unsere Bestrebungen und für unsere Tätigkeit bei der Direktion des Verbandes Schweiz. Gaswerke gefunden haben. Umso mehr freut es uns, in diesem Bericht unserer großen Befriedigung darüber Ausdruck verleihen zu dürfen, daß dieses Verhältnis sich gründlich geändert hat. Auf Veranlassung der Direktion des genannten Verbandes fand am 12. März dieses Jahres eine Konferenz mit Vertretern unseres Vorstandes statt, deren Zweck es war, Mittel und Wege zu besprechen, um die Teerversorgung des Landes auf eine gesunde Basis zu bringen. Der Teer ist und bleibt voraussichtlich für unser Land ein Straßenbaustoff von größter Bedeutung. In den letzten Jahren ist seine Verwendung ganz bedeutend gestiegen, und es ist anzunehmen, daß das Netz der Teerstraßen eine wachsende Ausdehnung finden wird, auch wenn für gewisse Verhältnisse andere, bessere Produkte vorgezogen werden müssen. Die stetige Zunahme des Teerkonsums brachte es mit sich, daß die Teerpreise zeitweise eine Höhe erreichten, die die Wirtschaftlichkeit der Straßenteerung in Frage stellte. An-

derseits wurde Teer eingeführt, über dessen Qualität eine vorherige ausreichend sichere Verständigung mit dem Lieferanten nicht möglich war. Weil speziell der Handel mit Teer nicht nur von wirklich seriösen Firmen betrieben wird, kam bei dieser Gelegenheit hier und da Teer zur Verwendung, der den an ihn gestellten Anforderungen nicht zu genügen vermochte. Es darf mit Sicherheit angenommen werden, daß eine Reihe von Mißerfolgen auf diesen Übelstand zurückgeführt werden muß. Aber auch der Teer aus den schweizerischen Gaswerken entspricht nicht immer den Bedingungen, die an einen guten Straßenteer gestellt werden müssen. Hier spielt namentlich der Umstand übel mit, daß die Werke sich wegen späten Einganges der Bestellungen und wegen ganz ungenügenden Lagerungsmöglichkeiten nicht rechtzeitig mit dem für Straßenzwecke benötigten Quantum eindecken können. Es muß im Sommer oft Teer verarbeitet werden, der nicht genügend gelagert ist und dessen Wassergehalt deshalb ein zu hoher ist, wodurch der Erfolg in Frage gestellt wird. Die Preisgestaltung, von der wir oben sprachen, ist ebenfalls und zwar zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß die Nachfrage erst im Sommer stark einsetzt, wenn die Werke den im Winter anfallenden Teer schon anderweitig verwertet haben.

Diesen gerügten Übelständen kann durch eine gewisse Zentralisierung der Teerverversorgung gesteuert werden. Es muß zu diesem Zwecke von den Verwaltungen und von den Unternehmungen der Bedarf an Teer schon im Herbst so genau als möglich festgestellt werden, wobei auch Angaben über die Verwendungsorte notwendig sind. Auf Grund dieser Zahlen können die Werke den im Winter anfallenden Teer für Straßenzwecke reservieren und sie haben sich auch bereit erklärt, für genügende Lagerungsmöglichkeiten zu sorgen, um die Qualität des im Sommer zu liefernden Teeres zu verbessern. Der Preis kann stabilisiert werden, wodurch die Verwaltungen in die Lage kommen, sich schon zu Beginn des Jahres über die Kosten der Teerbeschaffung ein zuverlässiges Bild zu machen. Von besonderem Vorteile für die Teerkonsumenten wäre es ferner, wenn der Import von Teer im Großen durch den Verband schweizerischer Gaswerke erfolgen könnte. Diese sind infolge größerer Abschlässe in der Lage, zu verhältnismäßig günstigen Preisen einzukaufen und können auch hinsichtlich der Qualität den Lieferanten im Ausland Bedingungen stellen, über deren Erfüllung sie sich vor Abgabe an die Konsumenten vergewissern würden.

Der Vorstand hat in Würdigung dieser Tatsache und im Interesse der Teer verbrauchenden Verwaltungen sich entschlossen, mit dem Verband schweizerischer Gaswerke ein bezügliches Abkommen zu treffen. Es wurde versucht, die großen Vorteile eines solchen schon für das Jahr 1924 in Wirksamkeit treten zu lassen. Da die Saison schon etwas weit vorgerückt ist und weil sich nach ihren Angaben die meisten Verwaltungen schon ihren Bedarf ziemlich gesichert haben, scheint es zur Zeit der Abfassung dieses Berichtes noch fraglich, ob sich viel erreichen läßt. Jedenfalls aber wird der Vorstand der wichtigen Angelegenheit auch in der nächsten Zukunft seine besondere Aufmerksamkeit schenken und im Herbst so frühzeitig die nötigen Maßnahmen treffen, daß die Teerverversorgung für das nächste Jahr in richtige Bahnen gelenkt werden kann. Wir zweifeln nicht daran, daß bei richtiger Organisation durch diese Art der Teervermittlung den Verwaltungen große Vorteile in Aussicht stehen.

Es ist uns eine angenehme Aufgabe, an dieser Stelle der Leitung des Verbandes schweizerischer Gaswerke für die Initiative zu diesem Vorgehen den besten Dank auszusprechen, und wir geben der Hoffnung Ausdruck, bei dem Verband auch für unsere Bemühungen in der Teer-

forschung und bei den Untersuchungen über die Anwendungsmöglichkeiten des Teeres die notwendige Unterstützung zu finden. (Fortsetzung folgt.)

Ausstellungswesen.

Die erste schweizerische Ausstellung für christliche Kunst in Basel ist am 26. Juli für die Dauer von fünf Wochen eröffnet worden. Die Ausstellung umfaßt zwei Abteilungen: eine für Malerei und Bildhauerei in der Kunsthalle; eine zweite für Architektur und angewandte Kunst im Gewerbemuseum. Im Gewerbemuseum haben auch die eingesandten Entwürfe für die verschiedenen, in Verbindung mit der Ausstellung veranstalteten Wettbewerbe ihre Ausstellung gefunden.

Kantonale Gewerbe-Ausstellung Luzern. (Mitget.) Den verschiedenen Gewerbetreibenden wird nochmals zur Kenntnis gebracht, daß die Leitung der kantonalen Gewerbeausstellung schon vor längerer Zeit beschlossen hat, beim Bezug von einer größeren Anzahl von Eintrittskarten das Billet für 1 Fr. abzugeben. Diese Reduktion soll größere und kleinere Betriebe veranlassen, an ihre Angestellten und Arbeiter Eintrittskarten für die Ausstellung abzugeben.

Gleichzeitig sei bemerkt, daß der Ausstellungskatalog ab heute für Fr. 1.50 abgegeben wird. Dabei war besonders auch die Erwägung maßgebend, diesem außerordentlichen kulturhistorischen Werk eine möglichst weite Verbreitung zu sichern, speziell auch in Kreisen der Kleinhandwerker. Zudem nimmt man an, daß die Fachschulen an diesem Lehr- und Bildungsmittel par excellence ihr Interesse bekunden werden, indem sie zu diesem reduzierten Preise für die Schüler den Katalog in größerer Anzahl erwerben.

Die Ausstellung dauert nur noch bis und mit Sonntag den 3. August.

Verschiedenes.

† **Schlossermeister Emil Streit-Fritz** in Zürich starb am 22. Juli nach langer Krankheit im Alter von 48 Jahren. Er war Fachlehrer für Schlosser an der Gewerbeschule der Stadt Zürich.

† **Malermmeister Jakob Dünner-Dang** in St. Gallen starb am 23. Juli an den Folgen eines Schlaganfalles im Alter von 56 Jahren.

† **Modellschreinermeister Leonhard Koch** in Zürich starb am 24. Juli im Alter von 82 Jahren.

† **Hafnermeister G. Buch-Jerg** in St. Gallen starb am 25. Juli nach langem Leiden im Alter von 50 Jahren.

Internationaler Mittelstandskongreß. Der schweizerische Bundesrat hat beschlossen, sich an dem vom 2. bis 5. September d. J. in Bern und Interlaken stattfindenden internationalen Mittelstandskongreß offiziell durch eines seiner Mitglieder vertreten zu lassen. Bundesrat Schultheß, Vorsteher des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements, hat den Ehrenvorsitz übernommen und wird an der ersten Hauptversammlung eine Ansprache an die Kongreßteilnehmer richten.

Konferenz für Beleuchtungswesen in Genf. Die internationale Kommission für Beleuchtungswesen hat ihre Arbeiten beendet. Sie nahm Kenntnis von drei Berichten der amerikanischen Delegation über die Propaganda und über die Volksaufklärung in der Frage der Beleuchtung, ferner über die Notwendigkeit, die in dem Gebiete erworbenen theoretischen Kenntnisse den Ber-