

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 21

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: 14.05.2025

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

Miscellanea.

Das Hirth-Minimeter für Feinmessung. Die Entwicklung des modernen Maschinenbaus und insbesondere die Ausbildung der Massenfabrikation ist wesentlich beeinflusst durch die der Werkstätte zur Verfügung stehenden Messapparate, deren Genauigkeit und Zuverlässigkeit grösste Aufmerksamkeit zu schenken ist. Leider

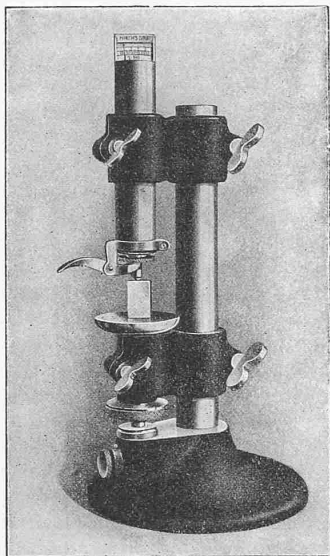


Abb. 3. Minimeter mit Messtisch.

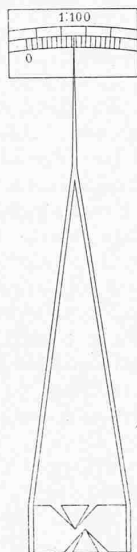


Abbildung 1.

sind die zur Zeit in der Werkstätte für genaue Messungen meist benutzten Instrumente, wie Mikrometer, Kaliber und Rachenlehre in dieser Beziehung nicht vollständig einwandfrei, indem sie nur bei Benutzung durch geübte Hände, sowie bei sorgfältigster Instandhaltung einigermassen zuverlässig sind. Die Beseitigung dieser Nachteile wird nun für einen neuen, von der Firma Fortuna-Werke, Albert Hirth in Cannstatt-Stuttgart, in den Handel gebrachten Messapparat geltend gemacht, über den die folgenden Mitteilungen von Interesse sein dürften:

Der Apparat besteht im Wesentlichen aus dem Messrohr, dessen Taster auf einen Hebel wirkt, der seinerseits nach Abb. 1 mittels Zeiger einen deutlich lesbaren Ausschlag auf einer Skala gibt. Das Uebersetzungsverhältnis wird nach dem erforderlichen

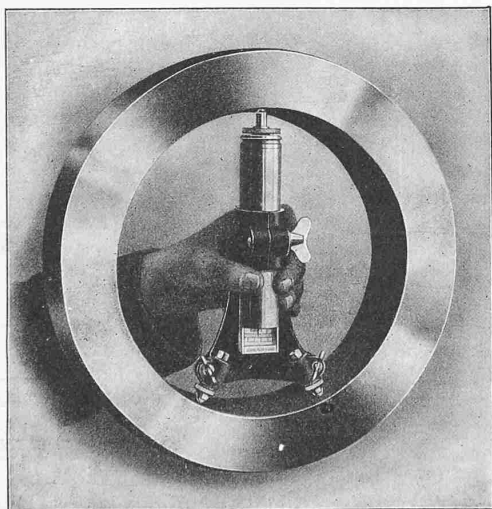


Abb. 4. Minimeter im Gebrauch für Innenmessungen.

Grad der Genauigkeit bestimmt. Derartige Messrohre werden hergestellt mit Uebersetzungsverhältnis 1:100, 1:200, 1:500, sodass also auf der Skala der Abstand von Strich zu Strich 1/100 mm, 1/200 mm, oder 1/500 mm entspricht. Das Messrohr wird benützt in Verbindung mit einem den jeweiligen Erfordernissen angepassten

Halter oder Tisch. Sollen zum Beispiel zylindrische Gegenstände, Wellen, Achsen, Spindeln gemessen werden, so kommt ein Minimeter in Verbindung mit Halter nach Abbildung 2 in Betracht. Zum Messen von prismatischen Gegenständen bedient man sich des Minimimeters mit Messtisch nach Abbildung 3. Als Stichmasse für Innenmessung dient ein Satz Halter mit Röhren, in welche das Minimeter eingesetzt werden kann, um verschiedene Innendurchmesser von 250 mm bis 1000 mm zu messen (Abbildung 4). Für kleinere Lochmessungen dienen besondere Apparate, die ebenfalls in gewissen Grenzen und für verschiedene Durchmesser einstellbar

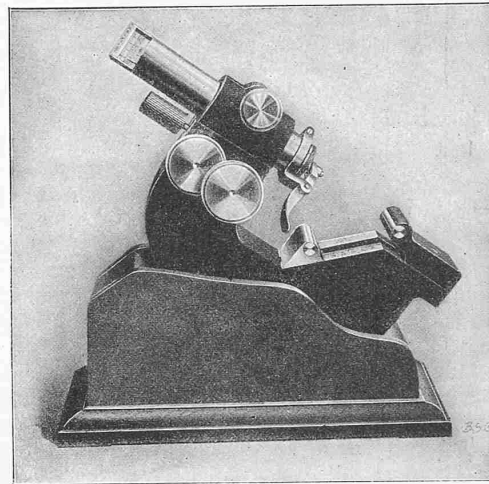


Abb. 2. Halter zum Messen zylindrischer Gegenstände.

sind. Als besonderer Vorteil des Hirth-Minimeters wird geltend gemacht, dass es gestattet, nicht nur im Allgemeinen festzustellen, ob ein zu erreichendes Mass zu gross oder zu klein ist, sondern dass aus dem Ausschlag des Messzeigers deutlich ersichtlich ist, um wie viel das Mass noch von der zu erreichenden Grösse abweicht.

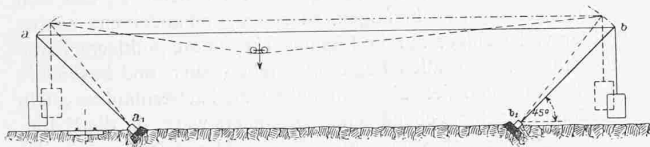
Ein von Prof. Dr.-Ing. A. Schlesinger in Berlin einer Prüfung unterzogenes Hirth-Minimeter hat dessen Brauchbarkeit für die normale Werkstatt erwiesen; ein Vergleich des für ein Uebersetzungsverhältnis von 1/200 gebauten Messrohrs mit der Messmaschine von Pratt & Withey zeigte volle Uebereinstimmung in der Teilung.¹⁾

Elektrische Zugsheizung bei Dampfbahnen. Die Verwaltung der im französischen Departement Bouches-du-Rhône betriebenen *Chemins de fe de la Camargue* hat seit zwei Jahren interessante Versuche über die elektrische Heizung ihrer durch Dampftraktion betriebenen Kleinbahnzüge unternommen. Die bezügliche Einrichtung lehnt sich an die bekannten Einrichtungen für elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen mittels sogenannter Zugsbeleuchtungs-Dynamos an; gegenüber der elektrischen Zugsbeleuchtung ist jedoch die elektrische Zugsheizung auf eine unveränderliche Netzspannung, sowie eine Aufrechterhaltung des Stromes während der Halte nicht angewiesen, wodurch sich eine erhebliche Vereinfachung der Anlage und insbesondere ein Wegfall der Akkumulatorenbatterien ergibt. Einzig für die Aufrechterhaltung der Selbsterregung für beide Fahrrichtungen der für einen solchen Betrieb in Betracht kommenden Gleichstrom-Nebenschluss-Dynamos ist noch eine besondere Einrichtung erforderlich, wofür bei den erwähnten Versuchen ein von der Dynamowelle aus automatisch gesteuerter Erregerumschalter verwendet wurde, der bei weniger als 1/4 Umdrehung in Aktion tritt und so die Selbsterregung für beide Drehrichtungen unbedingt aufrecht zu erhalten vermag. Für die Heizung von Personenwagen mit je 48 bis 50 Sitzplätzen gelangen 12 elektrische Radiatoren von je 100 Watt mittlerem Effektverbrauch zur Verwendung. Für eine Zugkomposition, die drei derartige Personenwagen aufweist, wurde daher eine Heizungsdynamo von 7 bis 8 kw Leistung angeordnet und der für diese Heizung erforderliche Mehrbedarf an Brennmaterial auf der Dampflokomotive auf 16 kg Kohle stündlich geschätzt. Gegenüber der Anwendung einer Dampfheizung von der Lokomotive aus, wird der erprobten elektrischen Heizung der Vorteil nachgerühmt, dass für eine aus drei Personenwagen und vielen Güterwagen gebildete Zugkomposition, die in beiden Fahrt-

¹⁾ Vergl. „Werkstattstechnik“ 1909, Seite 340.

richtungen unverändert erhalten werden soll, während nur die Lokomotive umrangierte wird, eine den ganzen Zug durchlaufende Heizleitung mit allen ihren Unzukömmlichkeiten in Wegfall gelange.

Ausbalancierte Seilbahnkrane mit Hängebahnwinden für elektrischen Betrieb sind nach einer unlängst in der „Z. d. V. d. I.“ erschienenen Abhandlung beim Bau neuer Bahnbetten auf der Erie Railroad C₉ in Nordamerika für die Beförderung der auszuhebenden Erdmassen mit Erfolg verwendet worden. Als Kranfahrzeug dient dabei ein auf fahrbaren geneigten Stützen in Form von Scheren unter Verwendung von Gegengewichten gelagertes Laufseil, dessen Spannungsverhältnisse in unbelastetem und belastetem Zustande der Abbildung entnommen werden können. Von besonderer Bedeutung für die Betriebssicherheit der ausbalancierten Laufbahn ist der Umstand, dass auch bei plötzlichem Anheben oder Absetzen der Last keine erheblichen Spannungsänderungen eintreten können. Die



scherenförmigen an Geleisen verschiebbaren Stützen bestehen aus hölzernen Masten, die durch passend angeordnete Querhölzer derart miteinander verbunden sind, dass sie ein genügend grosses Durchgangsprofil für die Hängebahnwinde samt Förderkübel darbieten, um den letztern bis ans Ende der Laufbahn zur Entleerung in einen daselbst bereit stehenden Materialwagen fahren zu können. Die Hängebahnwinde ist mit einem einzigen Elektromotor ausgerüstet, dessen Stromzufuhr durch einen mittels Stromabnehmern bedienten Kontaktdraht und das Laufseil bewerkstelligt wird, und von dem aus durch Uebertragung mittels Reibungsrädern sowohl die Antriebswelle für das Fahrwerk, wie auch die Antriebswelle für das Hubwerk in Bewegung gesetzt werden; das Fahrwerk und das Hubwerk selbst sind infolge der Anordnung von Kupplungen einzeln zu betreiben. Die gesamte elektrische und mechanische Steuerung der Hängebahnwinde erfolgt von einem fest mit ihr verbundenen und daher fahrbaren Führerstand aus. Als viereckiger, hölzerner Kasten ausgebildet, besitzt der Förderkübel eine Tragfähigkeit von 5 t; er wird mit einer Hubgeschwindigkeit von etwa 0,25 m/sek bewegt. An der Aushubstelle im Arbeitsbereich des Kranes wird der von der Entleerung zurückkehrende leere Förderkübel jeweils durch einen gefüllten ersetzt, sodass ein vollständig regelmässiger Betrieb möglich ist.

Der elektrische Betrieb der Strecke Hamburg-Blankenese-Ohlsdorf, über dessen Aufnahme im Herbst 1907 wir seiner Zeit berichteten,¹⁾ hat eine erfreuliche Ausdehnung erfahren. Die anlässlich der Eröffnung in der Zahl von 54 Zugseinheiten verkehrenden Motorwagenzüge sind zum grösseren Teil (48) von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und zum kleineren Teil (6) von den Siemens-Schuckertwerken motorisch ausgerüstet worden; diese Zugseinheiten bestehen aus Doppelwagen, deren Hälften je auf einem Drehgestell und einer beweglichen Einzelachse sitzen, wobei die von der A. E. G. ausgerüsteten Zugseinheiten damals mit je drei Motoren zu 115 PS und jene der Siemens-Schuckert-Werke dagegen mit je zwei Motoren zu 175 PS versehen wurden. Nachdem sich infolge der andauernden Verkehrssteigerung eine Vermehrung des Wagenparks schon im Laufe des Jahres 1908 als notwendig erwies, wurden kürzlich 25 neue Doppelwagen beschafft, die nunmehr nach dem Zweimotoren-System mit Motoren von je 180 PS von der A. E. G. ausgerüstet wurden und gegenüber den älteren Doppelwagen in verschiedenen Punkten erhebliche Verbesserungen aufweisen. Das Gewicht der s. Z. von den S. S. W. gelieferten Zugseinheiten beträgt 69 t mit einem Anteil von 15,5 t für die elektrische Ausrüstung; demgegenüber weisen die älteren Doppelwagen der A. E. G. ein Gewicht von 71 t mit einem Anteil von 17 t für die elektrische Ausrüstung auf, während die neuern, bedeutend abgeänderten ein Gewicht von nur noch 61 t mit einem Anteil von 12,5 t für die elektrische Ausrüstung besitzen. Ueber die Betriebsergebnisse wird nun bekannt gegeben, dass pro Tonnenkilometer 33,6 Wattstunden verbraucht werden. Zur Beurteilung dieser Zahl möge dienen, dass die 26,6 km lange Strecke durch 15 Zwischenstationen in 16 Teilstrecken unterteilt wird, die mit 50 km/std maxi-

maler und 36,3 km/std mittlerer Fahrgeschwindigkeit durchlaufen werden. Das mittlere Gewicht eines Doppelwagens einschliesslich Besetzung beträgt rund 75 t. Wie schon seinerzeit mitgeteilt, wird die Einphasenbahn Hamburg-Blankenese-Ohlsdorf mit einer Fahrdrahtspannung von rund 6000 Volt betrieben; wir fügen noch bei, dass die angewendete Periodenzahl 25 beträgt, bei deren Bemessung Rücksichten auf die Umdrehungszahl der im Kraftwerk aufgestellten Dampfturbinen eine wichtige Rolle spielten.

Die Skaliger-Gräber in Verona vor S. Maria antica werden seit fünf Jahren einer gründlichen Restaurationsarbeit unterworfen. Unter der Leitung von Ingenieur *Alessandro Da Lisca* sind die beiden freistehenden Denkmäler des Mastino II. und des Consignorio bereits auf das Sorgfältigste wiederhergestellt. Mit den Arbeiten am berühmtesten dieser Denkmäler, jenem des *Cangrande*, ist man eben beschäftigt. Vor kurzem hat man die das Monument krönende Reiterstatue heruntergenommen, um eine Kopie anzufertigen, die jene ersetzen soll. Das Reiterdenkmal ist ein Werk edelster Art. Cangrande kommt siegreich aus einer Schlacht zurück. Hoch aufgerichtet sitzt er im Sattel, stramm die Beine gegen die Bügel gestemmt, das Visier herabgelassen, den Streithelm mit dem geflügelten Hundekopf bequem auf den Rücken gehängt. In seiner Siegesfreude hat er alle Anstrengungen des Kampfes vergessen, nur das Pferd lässt ermüdet den Kopf hängen. Das Pferd steckt noch ganz im Mittelalter: es trägt eine lange, schwerfällige Turnierdecke; der strahlende Reiter aber atmet den Geist des Renaissance-Condottiere.

„Ich habe, schreibt der Berichterstatter der „Frkf. Ztg.“, das heruntergenommene Denkmal im Atelier des Bildhauers *Rodolfo Dusi*, der mit der Anfertigung der Kopie beauftragt ist, besehen können und muss zugeben, dass es unmöglich war, das Werk an seiner alten Stelle im Freien zu lassen. Der weiche Tuff, aus dem das Denkmal besteht, ist ganz mürbe geworden. Zahlreiche geflickte Stellen zeugen von früheren Restaurationen. Ross und Reiter sind übel zugerichtet, dem Cangrande ist das linke Bein am Unterschenkel gebrochen, dem Pferd ist gar das linke Vorderbein aus dem Kugelgelenk getreten, seine andern Glieder weisen mehrere Brüche auf, und von der Turnierdecke sind grosse Stücke herabgefallen. Die beiden Invaliden sollen sorgfältig geflickt und dann im Stadtmuseum von Verona zur Ruhe gesetzt werden. Ein grosser Tuffblock aus Avesa bei Verona steht im Atelier Dusis bereit, um zum getreuen Abbild geformt zu werden. Es wird noch ein Jahr vergehen, bis die Kopie fertig und das Monument wieder vollständig ist, das den Cangrande als Mäcen und als Helden darstellt, als „magnifico e vittorioso signore“, als den ihn uns der Dichter rühmt.“

Die Mannigfaltigkeit der Spurweiten auf den Eisenbahnen der Erde findet sich im „Bulletin of the International Bureau of the American Republics“ statistisch bearbeitet und führt, wie aus der nachfolgenden Tafel zu entnehmen ist, zu dem interessanten Resultat, dass die Normalspur von 1435 mm auf insgesamt 71% der gesamten Bahnlänge der Erde verwendet wurde, die 871686 km beträgt:

Erdteile	Normalspur		Breitspur		Schmalspur	
	km	%	km	%	km	%
Europa	220026	71	67525	22	21215	7
Nordamerika	376741	98	80	—	8373	2
Südamerika	5934	14	14745	36	20212	50
Asien	6005	7	34527	43	40042	50
Afrika	4830	17	—	—	23752	83
Australien und Oceanien	5450	20	6290	22	15939	58

Im Ganzen: 618986 71 123167 14 129533 15

Breitspurig sind 14% und schmalspurig 15% der Bahnen der Erde. Die grösste Spurweite von 1676 mm kommt namentlich in Indien, daneben auch noch in Spanien, Portugal, Argentinien, Chile und Paraguay vor.

Hauenstein-Basistunnel. Wie in Basel (siehe Seite 260 des laufenden Bandes) hat auch in Luzern sich eine Volksversammlung mit der Frage befasst. Nach Anhörung von Berichten der Herren Nationalrat Heller und Grossrat Roman Scherer, stimmte die Versammlung folgender Resolution zu:

1. „Zuhanden der vorberatenden und entscheidenden eidgen. Instanzen wird die bestimmte Erwartung ausgesprochen, dass das

¹⁾ Band L, Seite 311.

vorliegende Projekt für einen Basistunnel mit aller Beförderung seiner Verwirklichung und Ausführung entgegenführt und dass auch das zweite Geleise auf der Strecke Sursee-Luzern mit Korrektur der so lästigen Rampe bei Rothenburg möglichst rasch durchgeführt wird.

2. Den gleichen Behörden wird dringend empfohlen, die Vorarbeiten, welche zur Elektrifizierung der Gotthard-Route nötig sind, energisch zu betreiben.“

Die ständige Kommission des Verwaltungsrates der S. B. B. hat sich am 13. d. M. mit der Angelegenheit befasst und wird am 22. d. M. neuerdings zusammentreten, um ihre bezüglichen Anträge festzustellen, sodass der Verwaltungsrat der S. B. B. in seiner auf den 25. und 26. November anberaumten Sitzung die Frage wird erledigen können.

Das Stereorama von Ingenieur X. Imfeld, über das wir in Band XLVII auf den Seiten 242 und folgende unter Beigabe zahlreicher Abbildungen einlässlich berichtet haben, wurde von B. Muth in Luzern erworben; es wird in dieser Stadt aufgestellt und dem Publikum zugänglich gemacht werden. Das von Imfeld entworfene und ausgeführte und von Kunstmalers Hodel in München gemalte Stereorama hat einen Luftballonflug von der Umgebung der Stadt Luzern bis Bern in der Höhe von etwa 6000 m ü. M. zur Vorlage, in welcher Höhe sich das Panorama der Alpen für das Auge am günstigsten darstellt. Wir verweisen auf den vorerwähnten Artikel und freuen uns, dass auch dieses Werk unseres verstorbenen Freundes zu Ehren kommen soll.

Museumsgebäude in Winterthur. In Winterthur plant die Bürgerschaft die Errichtung eines neuen Museumsgebäudes, in dem die städtischen Sammlungen und jene des Kunstvereins untergebracht werden sollen und das gleichzeitig die erforderlichen Räume enthalten soll zur Veranstaltung temporärer Kunstaussstellungen. Der Voranschlag sieht eine Bausumme von rund 700000 Fr. vor, an welche in wenig Wochen schon 400000 Fr. freiwillige Beiträge gezeichnet wurden.

Rheinregulierung-Diepoldsauer Durchstich. Am 10. Nov. d. J. ist von der Rheinregulierungskommission in Rorschach das Bauprogramm und das Baubudget für 1910 festgesetzt worden. Für die Vorarbeiten am Diepoldsauer Durchstich sind darin 1610000 Fr. vorgesehen. Mit den Arbeiten wurde bereits 1909 begonnen.

Rhätische Bahn. Für das verstorbene Mitglied des Verwaltungsrates, Herrn Dr. A. Baumann, hat der Bundesrat neu in diese Behörde entsandt Herrn Regierungsrat A. Rieggen z. Z. Vorsteher des Baudepartements des Kantons St. Gallen.

Krematorium in Aarau. Mit dem Bau des Krematoriums in Aarau, an den ein Staatsbeitrag von 15000 Fr. bewilligt wurde, soll begonnen werden; man hofft, die Anlage übers Jahr dem Betriebe übergeben zu können.

Konkurrenzen.

Ideenwettbewerb für ein Mozarthaus in Salzburg. Das Präsidium des Mozarteums schreibt unter allen Architekten, die in Deutschland oder Oesterreich geboren oder dort zuständig sind, einen Wettbewerb aus für Entwürfe zu einem Mozarthaus mit Termin auf 31. März 1910. Es sind drei Preise ausgesetzt von 2400, 1800 und 1200 Kr.; der Ankauf von zwei weiteren Projekten zu 500 Kr. ist vorbehalten. Im Preisgerichte sitzen u. a. die Architekten Prof. Karl König in Wien, Prof. Karl Mayreder in Wien, Prof. Friedr. v. Thiersch in München und Oberbaurat Jos. Wessiken in Salzburg. Das Programm kann gegen Einsendung von 5 Kr. bezogen werden vom Sekretariat des Mozarteums in Salzburg.

Um- und Neubauten für das eidgen. Polytechnikum in Zürich (Bd. LIII, S. 129, 171, 196, 317, Bd. LIV, S. 231, 277). Unsere in Nr. 19 dieses Bandes gebrachte Notiz ist dahin zu ergänzen, dass die Zahl der rechtzeitig eingelangten Wettbewerbsentwürfe 14 beträgt. Das Preisgericht wird zu seiner Arbeit am 25. d. M., nachmittags 2 Uhr, in der Aula des Polytechnikums zusammentreten.

Bezirksgebäude in Zürich III (Band LIV, Seite 57). Infolge verschiedener Fristerstreckungsgesuche ist der Termin zur Einreichung der Wettbewerbsentwürfe vom 30. November 1909 auf den 3. Januar 1910 verschoben worden.

Literatur.

Der Verwaltungsingenieur von W. Franz, Professor an der Technischen Hochschule Berlin. München und Berlin 1908, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 3 M.

In Deutschland, insbesondere in Preussen ermöglichen die gesetzlichen Bestimmungen den Eintritt in die höhere Verwaltungskarriere nur den akademisch gebildeten Juristen. Das vorliegende Buch enthält eine Sammlung von Aufsätzen zur Bekämpfung dieses veralteten Zustandes.

In unserm schweizerischen Staatswesen gibt es allerdings kein Gesetz, das den Angehörigen irgend einer Berufsklasse verhindern könnte, die höchsten Regierungsstellen zu erklimmen. Aber bei uns ist unter den für die moderne Verwaltung so wichtigen Ingenieuren der Wunsch, diese Möglichkeit zu benützen und sich verwaltungstechnisch zu betätigen, zu selten, und andererseits achten die Wähler viel weniger auf die Eignung als auf die politische Farbe des Kandidaten. Bei allen Regierungsstellen aber und besonders bei den kommunalen Verwaltungen sollten die Fachkenntnisse allein zur Berufung ausschlaggebend sein. Besonders wäre, da die Hauptfragen technischer Art sind, eine stärkere Heranziehung von Ingenieuren notwendig, für die Allgemeinheit nutzbringend. Ueber die Bedeutung der Teilnahme der Ingenieure an der Regierung und über die Wege, diesen Zustand der Arbeitsteilung herbeizuführen, enthält das Buch wichtige Anleitungen. Die erste Frage einer Durchsetzung des ganzen Regierungsapparates mit dem modernen Geiste der Technik hat Franz mit bedeutenden Männern verschiedener Länder und Berufe besprochen und in Zeitungen öffentlich zur Diskussion gebracht. Sein befürwortendes Urteil ist ein durchaus gereiftes und für alle Staaten wichtiges. Der zweiten Frage der Herbeiführung des gezeichneten Zustandes widmet Franz ein umfangreiches Reformprogramm der Hochschule- und Verwaltungsgrundsätze. Er verlangt nicht, dass die Person des Ingenieurs in den Vordergrund gestellt werde, auch nicht, dass seine Vorschläge jeden Ingenieur betreffen sollen, sondern nur diejenigen, die dazu geeignet wären. Diesen empfiehlt er, mit weniger Befangenheit nach Art des jungen Juristen, ohne Rücksicht auf die fachliche Betätigung, da zuzugreifen, wo sich das grösste Arbeitsfeld bietet.

Das Buch hat für uns keinen Kampfwert, wohl aber einen belehrenden und ist für die weitere Ausbildung unseres Bildungs- und Staatswesens wertvoll.

Dr.-Ing. H. B.

Schweizer Umschau. Betrachtungen und Berichte über das wirtschaftliche und industrielle Leben und Verkehrswesen der Schweiz. Halbmonatsschrift. Verlag A. Trüb & Co., Aarau und Zürich. Abonnement halbjährlich 6 Fr.

Die neue Halbmonatsschrift, deren zwei erste Hefte im Umfang von je 20 Seiten Grossoktav vor uns liegen, behandelt in abgeschlossenen kurzen Abhandlungen Themata aus den im Titel genannten Gebieten, wobei die mit Namen zeichnenden Verfasser ihre persönliche Auffassung ungezwungen zum Ausdruck bringen und das Ergebnis je am Schlusse ihrer Arbeit in einer „Zusammenfassung“ in kurzen Worten niederlegen. Welche Mannigfaltigkeit sich daraus ergibt, mögen folgende zwei Sätze zeigen.

Die Redaktion schickt am Kopf der ersten Nummer einen Ausspruch von Nationalrat Ed. Sulzer-Ziegler voraus, der mit dem Satze endigt:

„Trotzdem verzweifle ich nicht an der ökonomischen Zukunft der Schweiz, wenn es gelingt, die Wahrheit zur Geltung zu bringen gegenüber Irrlehren, Phrasen und Dogmen.“

Dagegen lautet die „Zusammenfassung“ zu einem Artikel über „Verwaltungskörper und Betriebsunternehmer“ von Max Schmidt, Regierungsrat in Aarau, am Schlusse der zweiten Nummer:

„Verwaltungskörper (Staat und Gemeinden) eignen sich nach jeder Richtung als Betriebsunternehmer. Solange aber Privat-Tätigkeit besteht, sollen sie sich auf solche Unternehmen beschränken, die möglichst frei sind von Konkurrenz und sich, wenn immer möglich, die Konkurrenzlosigkeit durch Monopole sichern.“

Dass so heterogene Anschauungen in der neuen Zeitschrift friedlich beieinander wohnen, wird aber niemand Wunder nehmen, der beachtet, dass ganz am Schlusse der Hefte als Redaktor derselben kein anderer genannt wird, als der in unserer technischen Welt nunmehr wohl allseitig bekannte Ingenieur Siegfried Herzog in Zürich.