

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 79/80 (1922)  
**Heft:** 23

## **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:** 05.02.2025

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

Wettbewerbes setzte aber eine fieberhafte Tätigkeit ein und innerhalb dreier Tage konnten 59 Flüge von 9 bis 12 sek Dauer mit fünf motorlosen Flugzeugen (wovon drei in der Schweiz entworfen und vier dort gebaut) ausgeführt werden.

Ein „motorloser Flugtag“ in Gstaad am Sonntag den 12. März gab den Besuchern der Generalversammlung des Aeroklub und einem zahlreichen Publikum aus dem Berner Oberland Gelegenheit, sich von der Möglichkeit des neuen Sports zu überzeugen.<sup>1)</sup> Besondere Freude erweckte der in Abbildung 1 auf der vorhergehenden Seite sichtbare Gleiter des „Thuner Gleit- und Segelflugvereins“ (Konstrukteure Ing. Häfeli & Lergier) unter Führung von Cuendet durch seinen leichten Start und die Eleganz des Fluges. Kein mühsames Starten mit Seil und Startmannschaft wie bei den motorlosen Vorgängern: wenige Sekunden „Rutsch“ auf Skiern den steilen Hang hinab und das Flugzeug schwebt lautlos und elegant seine gewollten Kurven beschreibend und unmerklich, fast ohne Auslauf, am gewünschten Orte aufsetzend. Wohl alle Anwesenden waren überzeugt, den Anfang eines neuen reizvollen Wintersports gesehen zu haben. Schade nur, dass die Wettbewerb-Bestimmungen (es wurde die Gesamtdauer aller Flüge von über zehn Sekunden gewertet) die Teilnehmer veranlassten, auf den beabsichtigten langen Tagflug zu verzichten, um nicht durch den Transport Zeit zu verlieren; vielleicht hätte dabei der Weltrekord gebrochen werden können.

Neben den Evolutionen dieses „Sitzgleiters“, einem wirklichen Flugzeug mit Steuerflächen, Steuerknüppel und Fahrgestell und von neuester freitragender Eindeckerbauart, erfreuten besonders Chardon (Abb. 2 und 3) und der Kursleiter Pelzner (Abb. 4 und 5) mit „Pelzner-Hängegleitern“, einfachsten Gleitern mit Steuerung durch Verlegen des Körpergewichtes und den Beinen als „Fahrgestell“. 31 Flüge in drei Tagen hatte der unermüdete Chardon zu verzeichnen — und dabei hatte er am Vortage seine ersten Versuche gemacht.

Andere Kursteilnehmer waren noch im Begriff, sich mit den letzten Anfangsschwierigkeiten abzufinden, alle aber haben ihrem Gstaader Aufenthalt manche Erfahrung und Anregung zu verdanken. Wenn auch die Höchstleistungen der Gstaader Veranstaltung bei weitem nicht an das Ergebnis des letztjährigen deutschen Rhön-Wettbewerbes heranreichen — das Terrain war an Günstigkeit auch nicht zu vergleichen und der hüfttiefe Schnee gab manche Nuss (und manchen hölzernen Bauteil) zu knacken — so hat sie doch auch in der Schweiz weitere Kreise angeregt, sich auf dem neuen Gebiete zu betätigen, und zum Bau von schweizerischen



Abb. 5. Das Doppeldecker-Gleitflugzeug von Pelzner im Flug.

### Miscellanea.

**Wiedergewinnung von Kohle und Koks aus Brennstoff-Rückständen.** Es ist eine bekannte Tatsache, dass, abgesehen von Kohlenstaub-Feuerungen, bei den meisten Feuerungsanlagen, bei denen die Verarbeitung von festen Brennstoffen in Frage kommt, die Verbrennung keine vollkommene ist, dass vielmehr in den Verbrennungsrückständen meist noch verhältnismässig viel brennbare Stoffe enthalten sind, die mit der fallenden Asche und Schlacke entfernt werden und bislang ungenutzt verloren gingen. Je nach Art und Betriebsführung der verschiedenen Feuerungen kann, wie Betriebsbeobachtungen gezeigt haben, damit gerechnet werden, dass in den in Kessel- und andern Feuerungsanlagen abfallenden Aschen- und Schlackenmengen bis zu 25 bis 30% brennbare Bestandteile enthalten sind. Da der Anfall an Asche und Schlacke zu 15 bis 20% des verstochnen Brennstoffes gerechnet werden kann, sind es somit 3,7 bis 6% der ursprünglich verstochnen Brennstoffmenge, die als wiederverwendbarer Rückstand (Koks und Feinkohle) gewonnen werden können. Schon vor einer Reihe von Jahren wurden Einrichtungen gebaut und auch auf manchen grösseren Werken in Betrieb genommen, um diese brennbaren Bestandteile aus der anfallenden Asche und Schlacke abzusondern und als Zusatz zu frischen Brennstoffen zu benutzen oder in besonders für diese Zwecke eingerichteten Feuerungen zu verwerten. In den meisten bekannt gewordenen Fällen haben sich aber früher derartige Aufbereitungsanlagen für Asche und Schlacke nicht als wirtschaftlich erwiesen; der Betrieb stellte sich zu teuer im Wettbewerb mit den niedrigen Preisen, die vor 1914 für Brennstoffe zu zahlen waren, die Anlagen sind meist

stillgesetzt oder beseitigt worden. In der jetzigen Zeit, wo es darauf ankommt, gerade in wärmewirtschaftlichen Betrieben so sparsam wie irgend möglich zu arbeiten, hat man diesen Fragen überall wieder grösste Aufmerksamkeit zugewendet. In „Stahl und Eisen“ vom 16. Februar 1922 bespricht Prof. Dr. K. Aschof, Düsseldorf, die



Abb. 4. Der Kursleiter Pelzner (Deutschland) mit seinem Doppeldecker am Start.

motorlosen Flugzeugen geführt, von denen z. B. das Thuner den besten des Auslandes gut und gleichwertig ist und wohl noch nach dem Wettbewerb von sich hören lassen wird.“ —

<sup>1)</sup> Anlässlich der Internat. Flugtage in Zürich sollen am 9. und 10. Sept. d. J. nachmittags Segelflüge von einem Fesselballon aus vorgeführt werden. Red.



technische Entwicklung und den heutigen Stand der Aschenaufbereitungsanlagen. Es kommen dabei hauptsächlich die Nassaufbereitung und das elektromagnetische Verfahren in Frage. Welchem Verfahren der Vorzug gegeben werden muss, kann nicht ohne weiteres beantwortet werden. In der genannten Abhandlung sind alle Gesichtspunkte erwähnt, die vor der Beschaffung solcher Anlagen genau geprüft werden müssen.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Nach der im „Bundesblatt“ vom 31. Mai veröffentlichten Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der S.B.B. für das Jahr 1921 waren die *Fahrleistungen* in Lokomotivkilometern in jenem Jahre und in dem zum Vergleich angeführten Vorjahre die folgenden:

	Dampflokomotiven	Elektr. Lokomotiven	Total
1920	28 934 110	910 885	29 844 995
1921	27 554 145	2 385 562	29 939 707

Ueber die *Finanzlage* orientiert die folgende Aufstellung über die Fehlbeträge der Gewinn- und Verlustrechnung seit dem ersten Kriegsjahr (vergl. Seite 374 bis 376 des „Bundesblattes“):

1914	17,2 Mill. Fr.	1918	54,8 Mill. Fr.
1915	16,6 „ „	1919	30,8 „ „
1916	18,7 „ „	1920	31,7 „ „
1917	29,2 „ „	1921	72,5 „ „

In dem auf Seite 36 letzten Bandes (16. Juli 1921) im Auszug wiedergegebenen Bericht des Bundesrates über die Finanzlage der S.B.B. war für das Jahr 1921 mit einem Fehlbetrag von nur 22,3 Mill. Fr. gerechnet. Dass er nun um 50 Mill. Fr. höher ist, rührt in der Hauptsache davon her, dass der Ueberschuss der Betriebs-einnahmen, statt wie dort angenommen war 72,4 Mill. Fr., nur 21,1 Mill. Fr. betrug, und damit, trotz der um 13,1 Mill. Fr. geringeren Betriebsausgaben, um 27,0 Mill. Fr. niedriger war als im Vorjahr. Im Vergleich zum letzten Vorkriegsjahr ergibt sich folgendes Bild:

	1913	1919	1920	1921
Betriebsüberschüsse	79,6	57,2	48,0	21,1 Mill. Fr.
auf 1 Bahnkilometer	28 476	19 862	16 670	7 302 Fr.
Betriebskoeffizient auf Grund der reinen Betriebsausgaben	62,6	83,2	87,8	94,1 %
Betriebskoeffizient bei Einschluss der aus den Spezialfonds bestrittenen Kosten	66,9	85,1	90,9	96,6 %

Seit 1920 sind die gesetzlichen Amortisationsbeträge um etwa 8 Mill. Fr. niedriger bemessen, als in früheren Jahren; ohne diese Entlastung wären die Defizite noch grösser.

**Ausfuhr elektrischer Energie.** Dem auf Seite 158 dieses Bandes (25. März 1922) veröffentlichten Gesuch der *Schweizerischen Kraftübertragung A.-G.* um provisorische Bewilligung der Ausfuhr von max. 6000 kW bzw. 144 000 kWh an die elektrochemische Fabrik der Lonza in Waldshut hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 23. Mai nach Anhören der Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie entsprochen. An die Bewilligung werden u. a. folgende Bedingungen geknüpft, die als erfreuliche Erscheinung erwähnt seien: Die „Lonza“ verpflichtet sich, während der Dauer der Bewilligung monatlich 1000 t in der Schweiz hergestellten Karbids zum heutigen Weltmarktpreise franko deutsche Grenze zu beziehen. Diese Karbidmenge ist nicht von den in der Schweiz liegenden Werken der Gesellschaft Lonza, sondern gleichmässig von den andern schweizerischen Karbidwerken zu beziehen. Die Bewilligung ist vorläufig bis Ende Juni 1922 gültig. Sie wird jeweils um je einen Monat verlängert werden, nachdem von der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G. der Beweis erbracht worden ist, dass die Lonza der ihr auferlegten Verpflichtung über Karbidbezug aus der Schweiz im vorhergehenden Monat nachgekommen ist. Spätestens Ende September 1922 fällt die Bewilligung dahin. Im übrigen kann sie auf 24stündige Voranzeige hin ohne irgendwelche Entschädigung zurückgezogen werden.

**Elektrifikation der Gotthardbahn.** In unmittelbarem Anschluss an die Eröffnung des durchgehenden elektrischen Betriebes Chiasso-Luzern am Sonntagmorgen des 28. Mai (vergl. Seite 282 letzter Nummer) statteten Generaldirektor A. Schrafl und Oberingenieur E. Huber-Stockar dem greisen a. Gotthardbahndirektor Dr.-Ing. h. c. *H. Dietler* einen Besuch ab, um ihm vom Gelingen der Betriebseröffnung zu berichten und ihm für seine wertvolle Mitwirkung als Gotthardbahndirektor und früherer Vorsitzender

zweier Subkommissionen der Schweiz. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb zu danken. Die ganze schweizerische Technikerschaft schliesst sich diesem Danke gewiss gerne an und freut sich, dass es dem ehemaligen Leiter der Gotthardbahn vergönnt war, die Krönung seiner eigenen hohen Verdienste um die Bahn noch zu erleben.

**Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz.** Am Sonntag den 2. Juli, vormittags 10 Uhr, hält die Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz in Sempach ihre XVI. Generalversammlung ab. Anschliessend an die geschäftlichen Traktanden findet eine Diskussion über die Silsersee- und das Sempachersee-Kraftwerk, sowie die Stauung des Rheines bei Basel statt.

**Schiffbarmachung der Rhone.** Die Konferenz zwischen dem Eidgen. Departement des Innern und den Uferkantonen zur Beratung der Frage der Schiffbarmachung der Rhone und der damit in Verbindung stehenden Regulierung des Abflusses des Genfersees ist auf den 3. Juli angesetzt.

## Literatur.

**Betriebskosten und Organisation im Baumaschinenwesen.** Von Dr. G. Garbotz, Privatdozent an der Techn. Hochschule Darmstadt. Berlin 1922. Verlag von Julius Springer. Preis geh. für die Schweiz 192 M.

Das vorliegende Buch gibt dem Bauingenieur eine Uebersicht über die im Bauwesen gebräuchlichsten Maschinen und deren Betriebskosten. Ein grosser Stoff ist hier von sachkundiger Hand gesammelt, kritisch bearbeitet und in vorbildlich kurzer Fassung dargestellt worden. Von allen für den Baubetrieb wesentlichen Kraftquellen, fast jeder Baumaschine und auch von einigen Transportgeräten sind die Hauptabmessung, das Gewicht und der Kraftbedarf in Tabellen zusammengefasst. Leider fehlen verschiedene wichtige Transportmittel, vor allem die Hängebahnen und die modernen Betonieranlagen.

Die Konstruktion der Maschinen setzt der Verfasser als bekannt voraus. Weitere Tabellen orientieren über die Betriebskosten auf Basis der Vorkriegspreise, Diagramme zeigen die Veränderung des Ankaufpreises jeder Maschine von 1914 bis 1921, sowie die Preisentwicklung der wichtigsten Verbrauchsmaterialien. Für die heutigen Verhältnisse, besonders für die Schweiz, können die Betriebskosten nur durch entsprechende Korrekturen der Tabellenwerte ermittelt werden, und es wäre besser gewesen, wenn die Kostenelemente in den Tabellen in Mengen und nicht in Geldwert angegeben wären. Vor kritikloser Verwertung der Zahlen ist selbstverständlich zu warnen.

Das kleine, aber inhaltreiche Werk ist von erfreulicher Grundsätzlichkeit und wird auch dem erfahrenen Praktiker manche wertvolle Anleitung geben können. Was Garbotz über die Wichtigkeit sachgemässer Auswahl, richtiger Verwendung und Wartung der Baumaschinen und über die Nützlichkeit statistischen Aufzeichnungen aller wesentlichen, im Betrieb sich ergebender Werte sagt, dürfen wir jedem Kollegen eindringlich ans Herz legen. Bloss auf dem Gebiet der Organisation, dem letzten Abschnitt des Buches folgen wir ihm nur zögernd und mit dem vollen Bewusstsein, dass bei uns in der Schweiz die Verhältnisse enger sind und wir uns vor allzu grosszügiger Organisation sehr hüten müssen. *Wa.*

**Der Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten der Rhätischen Bahn.** Von Ober-Elektroingenieur *W. Dürler*. Der Preis dieses Sonderdruckes beträgt nicht, wie in letzter Nummer irrtümlich angekündigt 3 Fr., sondern Fr. 3,50. *Red.*

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

(Die Preise mancher Werke sind veränderlichen Teuerungszuschlägen unterworfen.)

**Drehschwingungen in Kolbenmaschinenanlagen und das Gesetz ihres Ausgleiches.** Von Dr.-Ing. *Hans Wydler*, Kiel. Mit einem Nachwort: Betrachtungen über die Eigenschwingungen reibungsfreier Systeme. Von Professor Dr.-Ing. *Guido Zerkowitz*, München. Mit 46 Textfiguren. Berlin 1922. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 90 M.

**Zahnräder.** Erster Teil: Stirn- und Kegelräder mit geraden Zähnen. Von Dr. A. *Schiebel*, o. ö. Professor der technischen Hochschule zu Prag. Zweite, vermehrte Auflage. Mit 132 Textfiguren. Berlin 1922. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 36 M.; für die Schweiz Fr. 4,35.

Die Untersuchung von Wärmekraftmaschinen und die wichtigsten technischen Messinstrumente in ihrer Anwendung. Von Dr.-Ing. W. Wilke, a. o. Professor an der Universität Leipzig. Mit 62 Abbildungen. Leipzig 1922. Verlag von Dr. Max Jänecke. Preis kart. Fr. 2,50.

Kreiselpumpen. Von Dipl.-Ing. L. Quantz, Stettin. Eine Einführung in Wesen, Bau und Berechnung neuzeitlicher Kreiseler Zentrifugalpumpen. Mit 109 Textabbildungen. Berlin 1922. Verlag von Julius Springer. Preis geh. Fr. 5,80.

Jedem sparsamen Arbeiter ein eigenes Heim. Ein Beitrag zur Lösung der Wohnungsfrage für die „Heimkultur“, bearbeitet von Emil Bau und Max Beetz. Mit 72 Abbildungen. Achte Auflage. Wiesbaden 1922. Heimkultur-Verlag. Preis geh. Fr. 1,65.

Schweizerische Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1920. Band XLVIII. Herausgegeben vom Eidgen. Post- und Eisenbahn-Departement. Bern 1922. Zu beziehen beim Eidgen. Post- und Eisenbahndepartement. Preis geh. 5 Fr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### AENDERUNGEN

im Stand der Mitglieder im I. Quartal 1922.

##### 1. Eintritte:

**Sektion Aargau:** Fritz Dick, Ing., Direktor der Giesserei v. Roll, Olten.

**Sektion Basel:** R. Gengenbacher, Inspektor, Wettsteinallee 42, Basel. Jakob Keller, Elektroing., Malengasse 27, Basel. Dr. Ernst Martz, Ing.-Chem., Kluserstr. 37, Basel. Alfred Müller, Masch.-Ing., Schwarzwaldallee 33, Basel. Max Philippin, Elektroing., Pfistergasse 8, Basel. Edm. Stadelmann, Bauing., Palmenstr. 26, Basel.

**Sektion Bern:** Ernst Horlacher, Arch., Manuelstr. 46, Bern. Alb. Bodmer, Bauing., Leubringen bei Biel. Emil Furrer, Elektroing., Thunstr. 84, Bern. Otto Gfeller, Elektro-Ing., Keltenstr. 99, Bern-Bümplitz.

**Sektion Genf:** Edm. Borel, ing.-électr., Av. de l'Ermitage, Chêne-Bougeries. Edm. de Torrenté, ing., Route de St-Georges, Petit-Lancy.

**Sektion Graubünden:** J. Schwank, Ingenieur, Flums.

**Sektion Schaffhausen:** Paul Meyer, Arch., Sandackerstr. 28, Schaffhausen. Erwin Maier, Ziv.-Ing., Kometsträsschen 27, Schaffhausen.

**Sektion Waadt:** Charles Bidal, ing. civ., La Morâche, Nyon. F. Couchepin, ing., Le Jasmin, Vallon, Lausanne. R. Thiébaud-Ferrari, ing., Maupas 28, Lausanne.

**Sektion Waldstätte:** Max Schumacher, Kultur-Ing., Franziskanerplatz 14, Luzern.

**Sektion Winterthur:** Paul Schmid, Ing., Professor am Technikum, Neuwiesenstr. 95, Winterthur. Herm. Tütsch, Masch.-Ing., Haldenstr. 2, Winterthur.

**Sektion Zürich:** Alfr. Gradmann, Arch., Bolleyst. 36, Zürich. Arthur Sulzer, Arch., Hinterbergstr. 82, Zürich. Richard Fischer, Ing., Turnerstr. 41, Zürich. Aug. v. Schulthess-Rechberg, Obering., Kreuzstr. 47, Zürich. Fr. Rud. Weber, El.-Ing., Ottikerstr. 14, Zürich. Walter Ziegler, Ing., Leonhardshalde 11, Zürich. Max Zschokke, Ing., Bahnhofstr. 76, Zürich.

**Einzelmitglieder:** Charles Béguelin, Arch., Engineer Department of Public Health, Bangkok (Siam)

##### 2. Austritte:

**Sektion Aargau:** Rich. Lang, Ing., Zürich.

**Sektion Basel:** Ernst Frauentfelder, Ing., Basel. Hans Roth, Ing., Basel.

**Sektion Bern:** L. W. Akesson, Elektro-Ing., Bern. Walter Binz, Elektro-Ing., Bern. O. Casparis, Ing., Bern. J. Iten, Ing., Bern. W. Ludwig, Ing., Rüegsauchachen. Paul E. Miescher, Ing., Bern. Dr. phil. Alois Reding, El.-Ing., Bern. Ph. Zürcher, ing. en chef, Asnières.

**Sektion La Chaux-de-Fonds:** Adrien Jeanmaire, ing. méc., La Chaux-de-Fonds.

**Sektion Graubünden:** Anselm Jurim, Bauing., Chur.

**Sektion Neuenburg:** Eugène Colomb, Arch., Neuchâtel.

**Sektion Waadt:** J. Charrière de Sévery, ing. électr., Paris.

**Sektion Winterthur:** Alb. Walter, Masch.-Ing., Winterthur.

**Sektion Zürich:** Eugen Probst, Arch., Binningen.

##### 3. Gestorben:

**Sektion Bern:** Robert Belli, Arch., Bern.

**Sektion Genf:** Henri Goss, Arch., Genève.

**Sektion Waadt:** Edm. Guinand, architecte, Lausanne.

**Sektion Waldstätte:** Albert Meyer, Arch., Luzern. Rudolf Salomon, Obering., Luzern.

**Sektion Winterthur:** Dr. Joh. Jak. Sulzer-Imhof, Winterthur.

**Sektion Zürich:** Prof. Frid. Becker, Zürich. Professor Dr. F. Hennings, Biebrich a. Rh.

##### 4. Uebertritte:

**Sektion Basel:** Wilh. Brodtbeck, Arch., Gartenstr. 137, Liestal (früher Einzelmitglied).

**Sektion Bern:** Max Egger, Arch., Junkerngasse 61, Bern (früher Genf). Hartmann Egg, Ing. S. B. B., Archivstr. 15, Bern (Einzelmitglied). Hans Roth, Ing., Ensingerstr. 25, Bern (früher Zürich).

**Sektion Freiburg:** A. Patru, Ing., Avenue du Midi 19, Fribourg (früher Sektion Bern).

**Sektion Genf:** Charles Borel, ing., „La Gradelle“, Chêne-Bougeries (früher Sektion Neuenburg).

**Sektion Waadt:** J. Rebold, ing., Lutry (früher Sektion Bern).

**Sektion Zürich:** Jean Günther, Ing., Forchstr. 145, Zürich (früher Chaux-de-Fonds). Arnold Sonderegger, Masch.-Ing., Rotstrasse 30, Zürich (früher Winterthur). Prof. Hugo Studer, Ing., Böcklinstr. 4, Zürich (früher Sektion Bern).

**Einzelmitglieder:** H. Bucher, Ing., Aarwangen (früher Basel). Fr. Keller, Ing., Aarwangen (früher Schaffhausen). Henry Eberlé, Arch., bei Urban & Cie., Bouxières-aux-Chênes (früher Zürich). Jos. Gartenmann, Ing., 269 W 70th Street, New York (früher Bern). Georges Golliez, Ing. Dienst voor Waterkracht en Electriciteit, Bandoeng (Java) (früher Bern). Karl Kieser, Ing., Via Borgo Vico 64, Como (früher Bern). Ernst Wyssmann, Kultur-Ing., z. Zt. Nordamerika, const. Adr.: Monbijoustr. 39, Bern (früher St. Gallen).

##### 5. Adressänderungen:

**Sektion Graubünden:** René Correvon, Ing., Carrefour de Villereux 1, Genève.

**Sektion Thurgau:** Rudolf Brodtbeck, Arch., An der Halde, Frauenfeld.

**Sektion Winterthur:** H. Meier-Welti, Masch.-Ing., Hüttwilen. F. M. Osswald, Masch.-Ing., Winterthur.

**Sektion Zürich:** G. Leuenberger, Architekt, Amthaus IV, Zimmer 45, Zürich. Otto Cattani, Ing., Dufourstr. 1, Zürich. H. E. Dändliker, Ing., Kuhlenwald 44, Duisburg a. Rh. Paul Hoffet, Masch.-Ing., Schönbühlstr. 14, Zürich. Josef Nadler, Ing., Möhrli-strasse 64, Zürich. Carl Ott-Morf, Ing., Parkring 39, Zürich. Wilh. Roth, Arch., Mainaustr. 12, Zürich.

**Einzelmitglieder:** Walter Teufel, Ingenieur, Neugeländstr. 10, Saarbrücken.

### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### PROTOKOLL

der X. Sitzung im Vereinsjahr 1921/22

Freitag den 31. März 1922, 20<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr, im Bürgerhaus in Bern.

Vorsitz: Arch. H. Pfander, Präsident. Anwesend etwa 30 Mitglieder und Gäste.

1. Der Präsident gibt Kenntnis von einer Einladung der Sektion Bern des Automobilklubs der Schweiz zu dem Vortrage von Ing. Gsell über „Flugmöglichkeiten und -Unmöglichkeiten einst und jetzt“, der am 3. April 20<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr im Bürgerhaus stattfindet.

2. In den Verein werden neu aufgenommen: Elektroingenieur O. Gfeller und Arch. E. Horlacher.

3. Vortrag von Arch. H. Hindermann über:

„Randbemerkungen zum Vortrag von Dir. M. Roß, über den Daseinskampf der einheimischen Industrie.“<sup>1)</sup>

„In Wort und Bild wurden die Zusammenhänge zwischen unserm Geldwesen und den Erscheinungen der Krise erläutert. Was seinerzeit Direktor M. Roß als Ursachen der schlimmen Lage der Industrie aufgefasst hatte, erweist sich in dieser Beleuchtung als Folgen der Währungspuscherei in allen Ländern. Als solche Ursachen gab er an: 1. Teure Lebenshaltung und hohe Produktionskosten; 2. Die Differenz zwischen der Kaufkraft des Schweizerfrankens und jener des Geldes anderer Länder.“

1. Die Preise sind der Ausdruck des Verhältnisses zwischen Geldmenge und Warenmenge. Seit 1914 ist dieses Verhältnis von allen Seiten her und andauernd gestört worden. Während sich die Warenmenge verminderte, wurde die Geldmenge vermehrt. Die Preissteigerung und die Erhöhung der Produktionskosten waren die notwendige Folge dieser Veränderungen.

2. Valuta ist für uns der Ausdruck des Verhältnisses zwischen der Kaufkraft des Schweizerfrankens und jener des Geldes anderer Länder; der Kurs ist der Preis des Geldes auf dem Markt. Bis 1914 wurden die Schwankungen des Kurses automatisch ausgeglichen durch Goldsendungen hin und her; erst seit Aufhebung der Goldwährung sind die grossen Kursdifferenzen möglich ge-

<sup>1)</sup> Vom 11. November 1921, vergl. Protokoll Band LXXVIII, Seite 322 (vom 24. Dezember 1921). Red.