

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 22

## 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:** 16.03.2025

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

Im Winter wird die nötige Lufttemperatur durch Lamellen-Lufterhitzer erzielt, die durch Präzisions-Lufttemperaturregler automatisch eingestellt werden. Die Luftkühlung im Sommer besorgt feinst zerstäubtes Wasser, das durch 300 Düsen in den Luftstrom eingespritzt wird und auch die Waschung und Aktivierung der Luft bewirkt. Das Wasser wird durch eine eigens dafür erstellte Grundwasser-Pumpanlage geliefert, die aus einer Tiefe von 19,5 m stündlich 120 m<sup>3</sup> Wasser von 9° fördert. Eine im Keller zentral angeordnete Schaltanlage ermöglicht eine der jeweiligen Personenzahl und den Witterungsverhältnissen angepasste Regelung der Luftmengen, sowie auch die Ein- und Ausschaltung der einzelnen Gruppen für Luftförderung, -Erwärmung und -Kühlung.

Für die Toiletten und Garderobenräume, sowie auch für die Angestellten-Kantine ist eine unabhängige Aspirations-Lüftungsanlage eingebaut worden, die infolge ihrer Unterdruckwirkung das Ueberströmen von Luft aus diesen Räumen nach den Geschäftslokalitäten unmöglich macht.

Die gesamten Anlagen wurden durch die Spezialfirma für lufttechnische Anlagen Ing. J. Frick in Zürich nach eigenen Ideen erstellt.

J. F.

*Die Baukosten.* Absolut zuverlässige Angaben zu machen ist schwierig, da die Kosten der II. Bauetappe mit den Umbaukosten der I. Etappe vermergt sind. Immerhin kann gesagt werden, dass in der II. Bauetappe die Baukosten auf fast genau 80 Fr./m<sup>3</sup> zu stehen kommen, in der III. Etappe auf rd. 70 Fr./m<sup>3</sup>. Dieser Unterschied erklärt sich durch den Umstand, dass der Kubus der II. Etappe den sehr teuren Lichthof einschliesst; ferner sind darin Kesselhaus, elektrische Zentrale, Pumpenhaus, Ventilationsmaschinen, Paternosteraufzüge, Lichtturm usw. enthalten.

### Vom Bau des Stauwehres Klingnau, 1931 bis 1933.

Das Stauwehr des Aarekraftwerkes Klingnau, mit dessen Ausführung die Arbeitsgemeinschaft der Firmen Th. Bertschinger A.-G. (Lenzburg-Zürich) und Rothpletz & Lienhard (Aarau) betraut wurde, besitzt vier Öffnungen zu 30 m, und 4,50 m starke Pfeiler. Der erste, in der Niederwasserperiode 1931/32 ausgeführte Bauabschnitt umfasste das rechte Widerlager, Öffnung 1 und 2, sowie Pfeiler 1 und 2; im zweiten Bauabschnitt, der in der Niederwasserperiode 1932/33 zur Ausführung kam, wurde die linke Hälfte des Wehres erstellt. Während der Bauzeit der beiden Bauabschnitte wurde somit die Aare um annähernd die Hälfte des Querschnitts verengt. Um die Hochwasserabfuhr trotzdem zu ermöglichen, wurde auf dem linken Aareufer durch das Gippinger-Grien ein Entlastungskanal gebaggert, der rd. 36 000 m<sup>3</sup> Aushub erforderte. Die Verhältnisse der Hochwasserabfuhr und Kiesabwanderung mussten vor Baubeginn genau studiert werden und die beiden Firmen liessen daher einlässliche

Modellversuche im Flussbaulaboratorium der T.H. Karlsruhe unter der Leitung von Prof. Dr. Rehbock anstellen. Auf Grund dieser Modellversuche wurde die Höhe und die Grundrissform der Fangdämme bestimmt. Die Fangdämme mussten einerseits hoch genug erstellt werden, um mittlere Hochwasser von 1500 bis 1600 m<sup>3</sup>/sec ohne Ueberfluten der Baugrube zu ertragen, andererseits durften durch den Stau die seitlichen Hochwasserdämme nicht überflutet werden, weil dadurch die Baugrube des Maschinenhauses gefährdet worden wäre. Die interessanten Modellversuche zeigten den Einfluss der verschiedenen Vorschläge für die Anordnung der Fangdämme und Leitwände aus Spundbohlen auf Form, Lage und Grösse der entstehenden Auskolkungen. Es musste vor allem vermieden werden, dass im eingeebten Aarebett zu starke Auskolkungen und Kiesabwanderungen auftreten, weil dadurch der Bau des zweiten Abschnittes im Schutze eines Fangdammes in offener Bauweise in Frage gestellt worden wäre. Der Vorgang beim Schliessen des zweiten Bauabschnittes erwies sich schon im Versuch als sehr schwierig, und erst nach längeren Untersuchungen wurde ein Weg gefunden, wie dieser Abschluss, d. h. das Verdrängen der Aare von ihrem eingeschnittenen Talweg in die rechtsseitig fertig erstellte Wehrhälfte, möglich wurde. Die im Modell vorgenommenen Untersuchungen haben sich während der Bauausführung bestens bewährt und sehr gute Uebereinstimmung gezeigt.

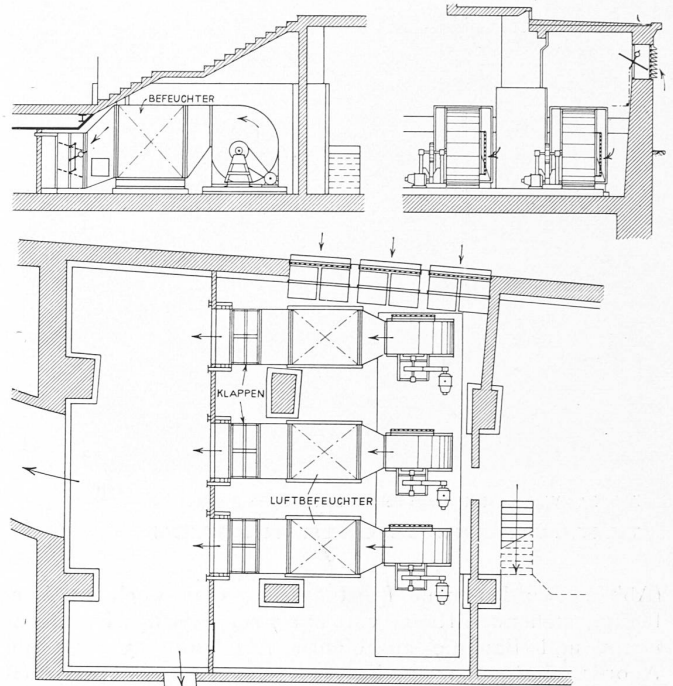


Abb. 27. Die Lüftungsanlage im Textilwarenhause OBER in Zürich. — 1:200.  
NB. Obige „Luftbefeuchter“ enthalten die ganze Luftveredelung.

Baugeschichte. Anfang November 1931 war die Baugrube des ersten Bauabschnittes ausgepumpt, mit den Aushubarbeiten wurde begonnen und alles liess auf einen guten Fortgang der Wasserhaltungsarbeiten schliessen. Die Erschwernisse traten jedoch auf, als sich im Gebiete des rechten Widerlagers gegen das Maschinenhaus hin eine 18 m tiefe Erosionsrinne zeigte, die erheblichen Wasserandrang brachte. Diese Erschwernisse vergrösserten sich noch bedeutend, als beim Abteufen in den Fels (Trigonodus-Dolomit) wasserführende Klüfte auftraten, die eine Erhöhung der Pumpanlagen auf 13 Pumpen nötig machten, mit denen bis 1700 l/sec gepumpt werden mussten. Erst nachdem damit eine eigentliche Grundwasserabsenkung im Fels vorgenommen wurde, war es möglich, den ersten Bauabschnitt zu fundieren. Das s. Zt. in Tagesblättern gedruckte Märchen von den heissen Quellen ist in folgender Weise richtig zu stellen: Während das Aarewasser 2° C Temperatur aufwies, hatte das in die Baugrube austretende Grundwasser 4° C! Der zweite Bauabschnitt wurde sodann nach Vorschlag der Unternehmung in kombinierter Weise fundiert. Im Schutze von Fangdämmen wurde der Kies in offener Bauweise ausgehoben, die Wehrschwelle betoniert und von im Beton ausgesparten Arbeitskammern aus wurden die Sporne pneumatisch als Aushub unter der «Caissonschnede» ausgeteuf. Der Druckluftverbrauch dafür erreichte normal 30, maximal 42 m<sup>3</sup>/min. Dieser Bauvorgang hat sich sehr gut bewährt und es konnte bereits an den Wehrpfeilern gearbeitet werden, als unterirdisch die Caissonierungsarbeiten der Sporne noch im Betrieb waren. Dadurch war der Unternehmung möglich, die Wehranlage zwei Monate vor dem Termin zu beendigen.

W. Huser, Ing., Baden.

### MITTEILUNGEN.

**Versuche zur Bewertung von Dampflokotiven, die die Deutsche Reichsbahn kürzlich an den hauptsächlichsten Normaltyp n ihres Lokotivparks unternahm, haben, nach einer Darstellung von H. Nordmann (Berlin) in der „VDI-Zeitschrift“ vom 16. Juni 1934, zu einer gesteigerten Wertschätzung dieser Normaltypen geführt. Die in Speziallokomotiven (Turbinen-, Hochdrucklokomotive) erreichte Reduktion der Wärmeverbrauchszahlen betrifft eben nur einen Teil der gesamten Fahrdienstkosten und kann durch die Verteuerung der Beschaffung und der Unterhaltung infolge der verwickelteren Bauart wettgemacht werden. Bei Normallokomotiven liegen die Wärmeverbrauchszahlen für Leistungen von 400 bis 1600 PS am Zughacken zwischen 4000 bis 5000 kcal pro PS.h. Wie weit kann man Druck und Temperatur erhöhen, ohne die normale Kesselbauart zu ändern? Maffei in München hatte bei seiner Turbinenlokomotive einen Kesseldruck von 22 at (sogar mit kupferner**

Feuerbüchse) erhalten, sodass man nun mit der Anwendbarkeit von 25 at bei etwa 400° C. mit einem, einschl. der Feuerbüchse, aus Sonderstählen hergestellten Kessel rechnet. Die Versuche ergaben, dass durch diese Druckerhöhung der wirtschaftlich ausschlaggebende Kohlenverbrauch in kg/PS h eff., unter Annahme eines unteren Heizwertes von 7000 kcal/kg für die Kohle, bei 100 km/h von etwa 1,3 auf rund 1 kg verbessert wird. Eine weitere Reduktion wird sich wahrscheinlich durch Erhöhung der Ueberhitzung erreichen lassen.

Die Mehrzylinderbauart drängt sich auf, wenn die Zugkraft zu gross wird, als dass der gesamte Kolbendruck von nur zwei Triebzapfen aufgenommen werden könnte, oder wenn die hohe Drehzahl die unausgeglichene Zweizylinderbauart verbietet. Die erste Grenze liegt sehr hoch. So hat man noch bei etwa 100 t Reibungsgewicht der dreizylindrigen die einfachere und im Dampfverbrauch etwas sparsamere zweizylindrige Bauart vorgezogen. Die zweite Grenze liegt bei etwa 300 Uml./min. Bei höheren Drehzahlen ist ein Drei- oder Vierzylindertriebwerk nicht zu vermeiden. — Ueber raschend ist der Befund, dass bei den heutigen hohen Ueberhitzungen die Verbundmaschine der Zwillingslokomotive nur bei mittleren Geschwindigkeiten, nicht aber im Betriebsdurchschnitt überlegen ist: die einfache Dampfexpansion gibt nicht nur die zumeist sparsamere, sondern auch die elastischere Maschine!

Der mechanische Wirkungsgrad  $\eta$  = Zughakenleistung: Zylinderleistung kann bei 100 km/h und eff. Leistungen von 1400 PSe und mehr zu rund 70% angenommen werden. Für höhere Geschwindigkeiten fällt er aber sehr beträchtlich. Bei 130 km/h z. B. soll er nur noch 30—40% betragen. Die Werte sind ziemlich unsicher. Bei grossen Geschwindigkeiten, d. h. grossem Luftwiderstand ist jedoch  $\eta$  kein ausreichendes Vergleichsmass, rührt doch der Abfall von  $\eta$  zum guten Teil davon her, dass die Lokomotive dem Zug den Stirnwiderstand abnimmt. Schliesslich kommt es auf die Zahl der PS für den angebotenen Platz an. Die Annäherung der äusseren Gestalt der Lokomotive an die Stromlinienform bildet bei hohen Geschwindigkeiten eine Forderung der Zukunft. Anlässlich der Eignungsprüfung der vorhandenen Normallokomotiven für eigentliche Schnellfahrten wurde festgestellt, dass auf der Strecke Berlin-Hamburg mit Zwillingslokomotiven Züge von 600 t mit bis 115 km/h, und Züge von 500 t mit bis 120 km/h geführt werden konnten.

**Differentialgetriebe als Einschalt-Dynamometer.** Wie einer uns als Sonderdruck zugegangenen Studie von W. Kautter im Ingenieur-Archiv zu entnehmen, ist im Elektrotechnischen Institut der T. H. Stuttgart eine Vorrichtung untersucht worden, wie sie schon um 1840 in einer amerikanischen Baumwollspinnerei zur Messung von Drehmomenten verwendet wurde. Es handelt sich um einen um die Axe der Leistungsübertragung drehbaren, quadratischen Gussrahmen, der ein aus vier zueinander senkrechten Kegelrädern bestehendes Differentialgetriebe trägt. Auf eines der Räder wirkt das zu ermittelnde Eingangsmoment, auf das gegenüberliegende das weitergegebene Ausgangsmoment, von jenem um das Verlustmoment verschieden. Das Gleichgewicht des Rahmens, auf den das Eingangs- und das Ausgangsmoment übertragen werden, wird durch Gewichte gesichert. Deren gemessenes Moment gibt bei Kenntnis des Verlustmomentes Aufschluss über das gesuchte Eingangsmoment. Die Verluste wurden elektrisch ermittelt als Differenz der von einem Elektromotor an die Eingangswelle abgegebenen und der von einem Generator an der Ausgangswelle aufgenommenen Leistung. Das untersuchte Getriebe war für 5 mkg und 1500 Uml./min maximal gebaut. Zur Vermeidung einer allzu grossen Streuung hatte man das Getriebe bei der betreffenden Drehzahl etwa 20 min einlaufen zu lassen. Dann konnte das Verlustmoment (beispielsweise 10% des übertragenen Moments) aus den Eichkurven mit etwa 0,4% Genauigkeit entnommen werden. Nachdem so die Elektrotechnik eine genauere Verlustmessung ermöglicht hat, wird die robuste Vorrichtung trotz ihrem Lärm und der Notwendigkeit einer periodischen Kontrolle der Eichkurven vielleicht in rauheren Betrieben einen Platz zurückgewinnen.

**Die Anwendung von Propellern mit verstellbaren Flügeln** unterzieht F. Gutsche (Berlin) in der „VDI-Zeitschrift“ vom 15. September 1934 einer grundsätzlichen Betrachtung. Ein Propeller mit festen Flügeln kann die in ein Fahrzeug eingebaute Leistung nur dann auch bei verringerter Fahrgeschwindigkeit und damit Propellerdrehzahl auf das Wasser übertragen, wenn das Antriebsmoment des Motors entsprechend gesteigert werden kann, was wohl bei Kolbendampfmaschinen durch grössere Zylinderfüllung möglich

ist, nicht aber bei Verbrennungsmotoren mit angenähert konstantem Drehmoment (von Aufladegebläsen und Vorverdichtern abgesehen). Im zweiten Fall setzt die volle Ausnützung der verfügbaren Leistung konstante Propellerdrehzahl voraus. Eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit — bei Schleppern der Uebergang von Freifahrt auf Schleppfahrt, bei Fischereifahrzeugen die Fahrt mit angehängten Schleppnetzen — erfordert aber bei konstanter Drehzahl eine geringere Flügelsteigung, also einen verstellbaren Propeller. Ein solcher ermöglicht ausserdem ohne Wendegetriebe die Rückfahrt beim Manövrieren und Stoppen. Die volle Verwertung der Betz-Prandtl'schen Wirbellehre, die für wechselnde Belastungsfälle die passenden Flügelsteigungen angibt, für den Luftpropellerbau ist wegen der Schwierigkeit der Konstruktion einer leichten und betriebsicheren Verstellschraube noch in den Anfängen. Aus Theorie und Versuchen kommt Gutsche zum Schluss, dass die Flügelverstellbarkeit auch für die Flugtechnik praktische Bedeutung besitzt und andere, dem selben Ziele dienende Mittel, wie Propeller mit Düse und Propeller mit elastischen Flügeln, an Güte weit übertrifft. Auch Axialgebläse werden neuerdings zur besseren Anpassung an die Förderleistung mit verstellbaren Flügeln ausgeführt; vergl. unsere Mitteilung im laufenden Band, Nr. 1, S. 11.

**Von der Tätigkeit des schweizerischen Werkbundes** können folgende Einzelheiten auch unsere Leser interessieren: *Ausstellung „Land- und Ferienhaus“, Basel 1935.* Der SWB wird an dieser Ausstellung die ganze Abteilung „Wohnbedarf“ zusammenstellen. Unter diesem Sammeltitle werden systematisch gutes und einfaches Mobiliar, Geschirr und alle die Akzessorien gezeigt, die im Haushalt eine Rolle spielen und für deren vernunftgemässe Durchbildung sich der SWB von jeher eingesetzt hat. — *Stipendien des Eidg. Departements des Innern* (vergl. S. 211 lfd. Bds.). Der Eidg. Kommission für angewandte Kunst werden jedes Jahr Arbeiten von sehr massiger Qualität vorgelegt, an die oftmals Aufmunterungspreise verteilt werden, weil kein besseres Prüfungsmaterial eingereicht wird. Die verfügbaren Mittel sollten aber wirklich guten Leistungen zugewendet werden. Die Geschäftsstelle macht daher die SWB-Mitglieder ausdrücklich auf diese Stipendien aufmerksam. Sie werden nicht nur Kunstgewerblern zugesprochen, deren Ausbildung noch nicht abgeschlossen ist, sondern auch bereits Ausübenden. Das Vorgehen ist sehr einfach, da neben dem Ausfüllen der offiziellen Formulare höchstens noch betont werden muss, wozu ein Stipendium dienen soll; daneben sind Arbeiten einzusenden.

**Die neuesten Fortschritte im Transformatorenbau** bildeten den Gegenstand einer Diskussionsversammlung des S. E. V. vom April 1934; im Bulletin des S. E. V. vom 24. Oktober 1934 werden das Referat von J. Goldstein, Zürich und die Mitteilungen von vier Diskussionsrednern in Wort und Bild bekanntgegeben. Zu der starken Gewichtsverminderung grosser Transformatoren hat vor allem die Erhöhung der magnetischen Sättigung im Kern Eisen beigetragen, die bei der heute üblichen Unterteilung des Kerneisens auf 15000 Gauss getrieben wird; die Grenze ist durch den Magnetisierungsstrom festgelegt. Zum Schutz gegen Sprungwellen werden Hochspannungstransformatoren der General Electric Co. seit einigen Jahren durch Einbau von Schildern „geschirmt“, die isoliert von der Wicklung und verbunden mit der Oberspannungsklemme als zusätzliche Kapazitäten funktionieren. Bezüglich der Kühlung des Oels ist besonders bemerkenswert die Verwendung von Pressluft anstelle von Kühlwasser, die in deutschen Anlagen mit Erfolg angewendet wurde. Die stark zunehmende Anwendung von Reguliertransformatoren mit Stufenschaltung unter Last ist durch die sachgemässe Behandlung des Schaltvorgangs möglich geworden.

**Eidgen. Technische Hochschule.** Anlässlich des am 22. Nov. erstmals abgehaltenen „Jahrestages“ der E. T. H. verlieh die Eidgen. Technische Hochschule Herrn A. Muri, Abteilungschef der Generaldirektion der Eidg. Post-, Telegraphen- und Telefon-Verwaltung, den Titel eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber in Würdigung seiner Verdienste um den Ausbau des schweizerischen Fernsprechnetzes und die Entwicklung des schweizerischen Radiowesens.

„Diana“ **Telephon-Rundspruchempfänger.** Endlich, endlich gibt es auch in der Schweiz vier Modelle von Radioapparaten, die nicht durch hochglanzpolierte Nussbaummaserierung und mystisches Formraffinement blaffen, und so von weitem nach Kleinleutesalon riechen. . . . Zwei davon sind einfache glatte Kisten, die eine Naturholz, die andere rot Schleiflack, zwei andere Modelle sind mit



allerlei musizierenden Leutchen stark farbig bemalt: also dürfte für jeden Geschmack gesorgt sein, ohne dass der gute Geschmack verletzt wird. Die neuen Modelle sind nach der Strasse getauft, an der auch die „SBZ“ das Licht der Welt erblickt, und dort zu beziehen: beim Telephon-Rundspruch, Dianastrasse 2, Zürich.

**Rechenschieber für Holzdeckenbalken.** Das deutsche Amt für wirtschaftliche Fertigung hat einen Rechenschieber herausgebracht, der gestattet, den auf Grund der zulässigen Durchbiegung von 1/300 wirtschaftlichsten Balkenquerschnitt sofort abzulesen, wenn Belastung und Stützweite gegeben sind. Der Schieber ist zu beziehen beim Beuth-Verlag, Berlin SW 19, Dresdenerstr. 97.

**Beitrag zur Berechnung von Schaufelbewegungen bei Turbinen, Kompressoren u. a. m.** In dieser Arbeit steht auf Seite 237 letzter Nummer in Formel (12) irrtümlicherweise  $n^4$  statt  $n^2$ , sodass die richtige Formel lautet:

$$\beta_{v^4} = \frac{n^2}{\sum_i a_{ii} \frac{F_i}{F_s}}$$

## WETTBEWERBE.

**Gewerbeschulhaus Bern.** Für den Neubau eines Gewerbeschulhauses (rd. 4700 m<sup>2</sup>) und die Erweiterung der Lehrwerkstätten (rd. 2100 m<sup>2</sup>) auf dem Areal der Fahnenfabrik und dem Lehrwerkstättenareal in Bern veranstaltet die Stadt Bern (Baudirektion II) unter Kantonsbürgern und seit mindestens 1. Januar 1933 im Kanton wohnhaften Architekten einen Wettbewerb. Einreichungstermin ist der 30. April 1935, Anfragetermin der 15. Januar 1935. Im Preisgericht sind unter dem Vorsitz von Baudir. II H. Blaser folgende Architekten: K. Egger (Zürich), R. Greuter (Bern, Dir. der Gewerbeschule), F. Hiller (Bern), M. Hofmann (Bern, Präs. der Lehrwerkstättenkommission) und A. Meili (Luzern); Arch. H. Hofmann (Zürich) ist Ersatzmann. Für die Prämierung von fünf bis sechs Entwürfen stehen 17000 Fr., für Ankäufe 3000 Fr. zur Verfügung. Sollte der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Verfasser mit der Erteilung eines Bauauftrages nicht berücksichtigt werden, so wird ihm eine Entschädigung in der halben Höhe des ersten Preises ausgerichtet. Verlangt werden: Lageplan 1 : 500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1 : 200, Modell, kubische Berechnung und Bericht. Die Unterlagen sind gegen 50 Fr. Hinterlage zu beziehen auf der Kanzlei der städt. Baudirektion II, Bundesgasse 40, Bern.

**Neues Kantonsspital Zürich.** Die Ausstellung der Entwürfe (vergl. Seite 227 lfd. Bandes) schliesst endgültig am Sonntag den 9. Dezember um 17 h.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der SBZ, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

### S. I. A. Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein. Mitteilung des Central-Comité zur Angelegenheit der Basler Kunsteisbahn.

Die gegenüber der Mitteilung des C. C. in Nr. 9 der „SBZ“ (S. 100 lfd. Bds.) betreffend die *Basler Kunsteisbahn* von Dr. A. Widmer, Rechtsanwalt, in Basel „namens der Herren A. Widmer-R. Calini“ in der Presse (Neue Basler Zeitung Nr. 210 vom 8. September 1934, Basler Nationalzeitung Nr. 428 vom 17. September 1934) erhobenen Vorwürfe, sowie dessen den Mitgliedern des S. I. A. und B. S. A., und offenbar in erheblichem Umfang auch dritten Personen, insbesondere Behördemitgliedern u. a. zugestellte polemische Druckschrift vom 25. September 1934 veranlasst das C. C., nachfolgendes Schreiben vom 19. Mai 1934 des Herrn R. Calini an uns bekannt zu geben:

„Im Anschluss an die Besprechungen mit dem Central-Comité bezüglich der Angelegenheit Kunsteisbahn, habe ich mich betr. der Angelegenheit der Perspektive noch erkundigt.

Die Sache pressierte s. Zt. ausserordentlich. Am Tage der Ablieferung der Perspektive war ich nicht anwesend, und der Angestellte hat ususgemäß, ohne sich über die Art und den Charakter der Unterschrift zu befragen, oder ob überhaupt eine solche angebracht werden sollte, die Unterschrift unter das Blatt gesetzt.

In Anbetracht der starken Ähnlichkeit hätte die Unterschrift in der Tat in Wegfall kommen können, oder die Firma Escher Wyss & Co. und Architekt Baur hätten ebenfalls aufgeführt werden sollen. — Es ist dies ein Versehen, das ich sehr bedauere, und mich diesbezüglich entschuldigen möchte. Dies zu Händen der weiteren Behandlung der Angelegenheit zusammen mit dem B. S. A.“

Der Wortlaut der „Mitteilung“ des C. C. in Nr. 9 der Schweiz. Bauzeitung wurde am 27. August 1934 Herrn Arch. R. Calini be-

kanntgegeben. Mit einem Antwortschreiben vom 31. August 1934 bestritt er deren Richtigkeit unter Berufung auf ein beigefügtes, inhaltlich der am Schlusse des Flugblattes Dr. A. Widmer reproduzierten „Abschrift“ ähnliches Originalschreiben des Herrn Arch. N. Gfeller an „Herren A. Widmer, R. Calini“, worin dieser erklärt, die Perspektive selbst konstruiert zu haben. Während dieses Originalschreiben vom 29. August 1934 datiert und mit den Worten beginnt: „Zurückkommend auf die heutige telephonische Anfrage . . . .“, datiert die am Schlusse des Flugblattes von Dr. A. Widmer reproduzierte Abschrift vom 22. September 1934 und beginnt mit den Worten: „In Beantwortung Ihrer gestrigen Anfrage . . . .“

Die Würdigung der vorstehenden Aktenzitate überlassen wir den Mitgliedern des S. I. A.

Zürich, den 20. November 1934.

Das Central-Comité.

### S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Protokoll der 2. Sitzung, 31. Oktober 1934.

Anwesend 82 Mitglieder und Gäste. Der Präsident begrüsst die Versammlung und den Referenten, Obering. W. Huser; er teilt denjenigen Mitgliedern, welche die letzte Sitzung nicht besucht hatten, die einstimmige Annahme der neuen Vereinorganisation mit, sowie die Konstituierung des Vorstandes: Vizepräsident Ing. Graemiger, Quästor Ing. Werner Jegher, Aktuar Arch. Gradmann; Referenten: Arch. Burckhardt für das Arbeitsgebiet der Architekten, Ing. Karner für das der Bauingenieure, Ing. Ostertag für jenes der Maschineningenieure, Arch. Hippenmeyer für die allgemeinen öffentlichen Fragen, Arch. Kopp, Ing. Meier und Ing. Stockar für die Berufungen (mit Ing. Meier als Obmann). Für die Verwaltung des «Notopfers» hat sich der bisherige Quästor Ing. C. Jegher auf Wunsch des Vorstandes weiterhin zur Verfügung gestellt.

Ein zweiter Diskussionsabend über Berufsfragen ist im Januar 1935 vorgesehen. Die Mitglieder werden eingeladen, ihre Wünsche baldmöglichst dem Vorstand mitzuteilen. Die allgemeine Umfrage wird nicht benützt; es folgt der Vortrag von Oberingenieur W. Huser:

#### Vorarbeiten und Bau des Stauwehres Klingnau,

vor dessen Beginn der Präsident mitteilt, dass es sich dabei nur um das Stauwehr handelt und dass ein Vortrag über das Maschinenhaus im Winter 1935/36 vorgesehen sei. Zu dem auf S. 256 dieser Nummer wiedergegebenen Autoreferat ist zu bemerken, dass der Vortragende eine sehr schöne Sammlung instruktiver Lichtbilder zeigte, sowohl der Modellversuche wie von der Bauausführung. Seine fesselnden Darlegungen wurden mit herzlichem Beifall verdankt.

In der Diskussion begrüsst Ing. Dr. F. Gugler die Vornahme der Modellversuche und erkundigt sich nach Einzelheiten der Abteufung unter der Schneide, Ing. Dr. J. Büchi nach den Bodensondierungen vor Baubeginn. Der Vortragende antwortet: Entsprechend der Klüftung des Trigonodus-Dolomitfelsens waren die Luftverluste beim Abteufen der Sporne sehr unregelmässig. Die Verwendung von Eisenbeton, durch einzementierte Rundeisen im Fels verankert, ergab die beste Dichtung der Wände des Spornaushubes. Ein Austritt der Druckluft wurde nur einmal, gegen die Maschinenhausbaugrube hin, beobachtet. — Die Baukosten des ganzen Wehres erreichten 46 Millionen Franken.

In seinem Schlusswort verweist Präsident Fritzsche auf den Erfolg des (durch den Vortragenden als Bauführer der Unternehmerfirma mit besonderer Sorgfalt durchgeführten) Unfallverhütungsdienstes hin: Nachdem die SUVAL anfänglich den für derartige Arbeiten normal gewordenen Prämiensatz von 100 ‰ der Lohnsumme anwandte, konnte sie diesen Ansatz nach Vollendung des ersten Bauabschnittes rückwirkend auf 88 ‰, nach Vollendung des zweiten rückwirkend auf diesen auf 54 ‰ herabsetzen!

Der Aktuar: A. G.

#### SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

3. Dez. (Montag): Physik Ges. 20 h im Physik. Institut der E. T. H. Prof. Dr. P. Debye über: „Die Erreichung tiefer Temperaturen mittels der magnetischen Methoden“.
5. Dez. (Mittwoch): B. I. A. Basel. 20.15 h im Restaurant Brauner Mutz, I. Stock. Lichtbildvortrag von Arch. Maurizio: „Projekt und Bau des Sportplatzes St. Jakob“. Nach dem Vortrag Diskussion über die Vereinsstätigkeit.
8. Dez. (Samstag): Techn. Verein Winterthur, abends im Bahnhofsäli. Generalversammlung mit Vortrag von Walter Mittelholzer: Film über den letzten Afrikaflug.