

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 70 (1952)
Heft: 38

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: 15.03.2025

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

zwecken wurde trotz der beschränkten Mauerhöhe und -breite ein Gang ausgespart. Darin wurden die Bewegungen des Betons seit dem Abbinden während 15 Monaten und auch das Verhalten der neuen Konstruktion für die Abdichtung der Fugen, die später im Rätherichsboden verwendet wurde, verfolgt.

Die direkte Verbindung zwischen dem Weiher und dem Zulaufstollen nach Innertkirchen ist durch eine 150 m lange Leitung hergestellt. Diese führt unter dem Aarebett durch und ist auf ihrer ganzen Länge zugedeckt. Die Anschlüsse an den Weiher und an den Zulaufstollen bestehen aus einem armierten Betonrohr von 3,20 bzw. 3,30 m Durchmesser. Der mittlere Teil, in der Hauptsache auf Alluvion liegend, besteht aus einem eisernen Rohr von 2,78 m Durchmesser. Die Dükerpartie unter dem Aarebett ist in einen massiven Betonklotz eingefasst, der im Bereich der Flusssohle mit Granit verkleidet ist. Das Abschlussorgan 12, eine Drosselklappe ϕ 3,0 m, liegt zwischen dem Düker und dem Anschluss an den Zulaufstollen Innertkirchen. Neben dem Einlauf der Verbindungsleitung liegt die Entleerung, deren Sohle sich 13 m unter dem Weiherspiegel befindet und als Abschluss mit einer Spülschütze von $0,90 \times 1,35$ m versehen ist. Ein gedeckter Kanal 10 von 50 m Länge führt das Spülwasser direkt in die Aare.

Bei der Durchführung des Felsaushubes konnten einige interessante Wahrnehmungen gemacht werden. Der dortige Fels, der zu den homogensten und härtesten Graniten gehört, besteht auf etwa 10 m Tiefe aus einzelnen Schichten von einigen Dezimetern bis einigen Metern Stärke. Es handelt sich nicht um eine durch die Entstehung des Gesteins oder die Tektonik bedingte Erscheinung, sondern um die den Geologen bekannte hangparallele Spaltung, welche wohl auf die Beanspruchung bei Temperaturänderungen dieses äusserst kompakten aber spröden Gesteins zurückzuführen ist. Die einzelnen Bänke waren auf grosse Distanzen dicht, aber voneinander durch Spalten getrennt, in welche oft erdiges Material von der Seite eingeschwenmt worden war. Solche Spalten wurden noch 3 bis 4 m unter einem 5 m tiefen Aushub in absolut gesundem Fels festgestellt. Unter der Abschlussmauer hat man die von ihrer Unterlage getrennten Schichten nicht ausgehoben, sondern sie durch zahlreiche Löcher in grösserem Umfang angebohrt, die Spalten ausgespült und dann mit Zementmörtel systematisch von Loch zu Loch ausgegossen. Nach Fertigstellung der Mauer und ihrer luftseitigen Anschüttung wurden noch Kontaktinjektionen zwischen Beton und Fels vorgenommen. Es war nicht überall möglich, einen eigentlichen Fundamentsporren auszuheben. An einigen Stellen war der unter Spannung stehende Fels so spröde, dass die angeschossene Felsschicht in allen Richtungen zerriss. Dort wurde direkt auf die abgedeckte Schichtoberfläche betoniert und der Verband durch Eisenverankerungen gewährleistet. Die getroffenen Massnahmen haben sich bewährt.

Da der Inhalt von 30 000 m³ des offenen Weihers für den Betrieb der Kraftwerke, besonders hinsichtlich des bevorstehenden Ausbaues, nicht genügen konnte, wurde die fehlende

Kubatur von 50 000 m³ durch Aussprengen von unterirdischen Kammern im Felsmassiv südlich des Weihers gewonnen. Die spezifischen Kosten des auf diese Art geschaffenen Beckeninhaltes waren nicht grösser als bei einer Vergrösserung des Weihers. Die Kammerhöhe beträgt 6 m, wobei der Scheitel ungefähr auf der Höhe des Wasserspiegels liegt. Die maximale Breite wurde auf 10 m und der entsprechende Querschnitt auf 53 m² begrenzt. Je nach der Gesteinsbeschaffenheit und Ueberdeckung erfolgte eine Herabsetzung auf 8 bis 5 m Breite. Nach Unterfahrung des alten Aarebettes südlich der Wohnhäuser, mit 4 m minimaler Felsüberdeckung, gabeln sich die Kammern in mehrere Stränge, um die Anzahl der Arbeitsstellen zu vergrössern. Zwei parallele Stränge in 55 m Abstand erfassen das Gebiet der Zentrale Handeck II, einer als Ablaufkanal, der andere als Verlängerung der Verteilung. Auf der ganzen Kammerlänge von rd. 1 km wurde grundsätzlich ein Vortrieb von 6,25 m² ausgeführt, um die Felsqualität zum Voraus erkennen zu können. Diese war tatsächlich verschieden. Stellenweise war die Tendenz zu Bergschlägen gross, ohne dass man die nähere Ursache wahrnehmen konnte. Der Vollaussbruch erfolgte teilweise in einem Arbeitsgang mittels einem Bohrergerüst und einem Löffelbagger, teilweise in Etappen mit Schuttergerüsten über dem Vortrieb. Die Kammern blieben unverkleidet. Zum Schutze der Arbeiter während der Ausführung hat man auf den Strecken mit Bergschlagerscheinungen die Calotte mit einem Holzeinbau verkleidet.

Fortsetzung folgt

MITTEILUNGEN

Fluoreszenzbeleuchtung von Eisenbahnwagen. Ein wichtiger Faktor zur Hebung des Reisekomfortes ist die reichliche und zweckmässige Beleuchtung der Eisenbahnwagen. Bei der Glühlampenbeleuchtung musste man sich meistens mit Lichtstärken von 35 bis 60 Lux begnügen, um Batterie- und Generatorleistung in normalen Grenzen zu halten. Versuche haben ergeben, dass die Lichtstärke bei gleichem oder nur wenig erhöhtem Mehraufwand an Batterie- und Generatorleistung um das Zwei- bis Dreifache erhöht werden kann. Ungelöst blieb vorerst aber noch das Problem der Speisung dieser Lampen mit den im Bahnbetrieb üblichen Stromquellen. Diese sind normalerweise Gleichstrom von 24, 32 oder 36 Volt; neuerdings ging man mit Rücksicht auf den grösseren Energiebedarf für Heizung, Ventilation und Klimatisation auf höhere Spannungen (USA 64 V, Frankreich SNCF und Belgien SNCB 72 V). Gleichstrom ergibt gegenüber Wechselstrom wesentlich geringeren Wirkungsgrad, kürzere Lebensdauer, stärkere Abnahme der Lichtemission in Funktion der Brennstunden usw. Der Wechselstrom mit 50 Hz verursacht störende Flimmererscheinungen; bei 80 Hz wirken diese Erscheinungen nicht mehr störend und verschwinden bei höheren Frequenzen praktisch vollständig. Zur Erzeugung dieses Wechselstromes hat die AG. Brown, Boveri & Cie., Baden, ein Umformeraggregat entwickelt, das an das meist vorhandene Gleichstromnetz ange-



Bild 35. Ausgleichweiher Handeck, Umfassungsmauer aus Blockbeton. Bauzustand am 30. September 1946

geschlossen werden kann und Wechselstrom von normalerweise 3×220 V und 150 Hz erzeugt. Die Wechselstromleistung beträgt 900 VA. Grosse Sorgfalt wurde dabei auf hohen Wirkungsgrad gelegt. Dieser konnte für die gesamte Anlage zu 65 % gemessen werden. Es war möglich, die Beleuchtungsstärke in einem Speisewagen der SBB¹⁾ mit einer solchen Ausrüstung von 50 auf 150 Lux zu erhöhen, wobei die Batterielastung unverändert blieb. Ing. O. Manz berichtet in den «Brown-Boveri-Mitteilungen» vom Juli 1952 ausführlich über diese neue Art der Zugbeleuchtung, deren grosse Vorteile eine baldige Einführung erwarten lassen. Die von den SBB versuchsweise damit ausgerüsteten Wagen stehen nun schon seit zwei Jahren in strengem Betrieb; die neuen Lichtanlagen haben sich bestens bewährt.

«Schweizer Technik». Heft 2 von 1952 dieser Exportzeitschrift, die von der Schweiz. Zentrale für Handelsförderung in Lausanne in Verbindung mit dem Verein schweiz. Maschinen-Industrieller in Zürich in fünf verschiedenen Sprachen herausgegeben wird, ist auf die 2. Europäische Werkzeugmaschinen-Ausstellung in Hannover (14.–22. 9. 52) hin zusammengestellt worden. In einer einleitenden Studie behandelt Prof. Dr. E. Bickel, ETH, den heutigen Stand des schweizerischen Werkzeugmaschinenbaus, wobei er einige der grundlegenden Probleme hervorhebt, mit denen sich die schweizerischen Konstrukteure beschäftigen haben, und auf einzelne Lösungen hinweist, die dafür gefunden worden sind. Anschliessend wird eine Reihe von Maschinen besonders behandelt, so automatische Drehbänke, Zahnrad-Fräsmaschinen, Pressen, eine Blechkanthobelmachine der AG. Conrad Zschokke in Döttingen, und anderes mehr. In seinem zweiten Teil befasst sich das Heft mit der Aufbesserung des Leistungsfaktors bei elektrischen Hoch- und Niederspannungsnetzen, eingeleitet durch eine allgemeine Darstellung von Dipl. Ing. Ch. Jean-Richard, Bern. Als Beilage zu dieser Nummer ist ein Fabrikate-Verzeichnis der schweizerischen Werkzeugmaschinenindustrie erschienen. Dieses stattliche Heft gibt auf 64 Seiten in tabellarischer Form eine vollständige Liste der in der Schweiz hergestellten Werkzeugmaschinen, wobei diese durch Prof. Bickel entsprechend ihrer Arbeitsweise nach systematischen Grundsätzen in Gruppen und Untergruppen eingeteilt worden sind.

Kraftwerke Gouggra AG. Am 10. Juli 1952 wurde in Sitten die Kraftwerke Gouggra AG., mit Sitz in Siders, gegründet. Diese Gesellschaft bezweckt die Ausnützung der Wasserkräfte des Val d'Anniviers supérieur und eines Teils der Wasserkräfte des Turmanntales. Im Val de Moiry soll ein

1) Siehe SBZ 1948, Nr. 32, S. 446*.

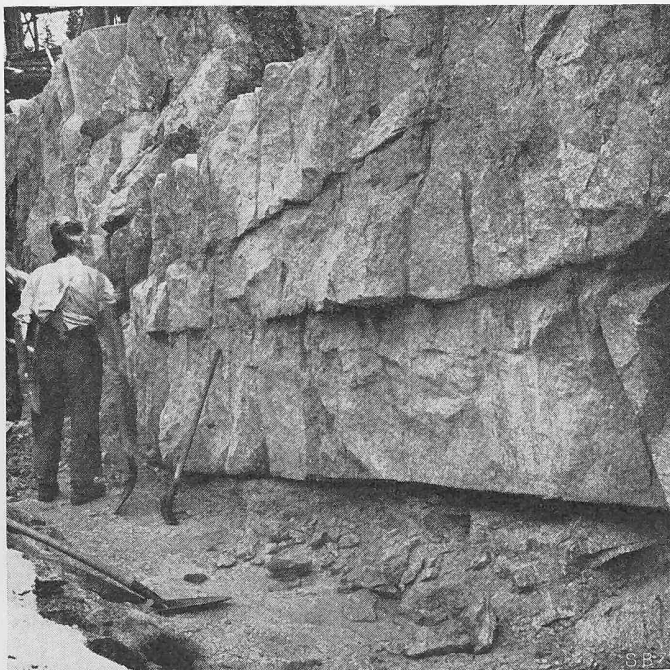


Bild 36. Beschaffenheit des Felsgrundes mit parallel zur Oberfläche verlaufenden Schichten

Speicherbecken von etwa 60 Mio m³ Nutzinhalt erstellt werden. Das Betriebswasser wird in drei Stufen verarbeitet. Die jährliche Energieerzeugung beträgt im Vollausbau über 300 Mio kWh, wovon mehr als zwei Drittel Winterenergie sind. Die Gründung erfolgte durch die Aare-Tessin AG., Olten, die Aluminiumindustrie AG., Chippis, die Gesellschaft der L. von Röllschen Eisenwerke AG., Gerlafingen, die Schweizerische Bankgesellschaft, Zürich, sowie die industriellen Betriebe der Gemeinde Siders.

LITERATUR

Wirtschaftlicher Städtebau. Von Martin Wagner. 190 S. Stuttgart 1951, Verlag Julius Hoffmann. Preis geb. DM 9.80.

In der Reihe der neuerschienenen Städtebaubücher nimmt das vorliegende Werk eine Sonderstellung ein. Es behandelt das Thema von einer Seite her, die dem Architekten, der nicht in der Verwaltungspraxis steht, zumeist fremd ist. Der Verfasser setzt sich sehr eingehend mit den Kostenfragen auseinander und lässt die schon so oft behandelten ästhetischen, planlichen und bautechnischen Gesichtspunkte völlig bei Seite. Dieses Buch muss man lesen, denn es enthält keine Bilder, die zum oberflächlichen Durchblättern verleiten. Es enthält einige goldene Wahrheiten, die man nicht überall gerne vernehmen wird. «Es gibt heute tüchtige Planmacher und tüchtige Baumeister, aber es gibt noch keine — Städtebauer! Wie hätte es auch nach 1800 noch grosse Städtebauer geben können, wenn der Geist des 19. Jahrhunderts so ganz darauf aus war, das Stadtwerden und Stadt wachsen sich selbst zu überlassen.» Wagners Ausführungen über die Ausbildung von Städtebauern muss man sehr begrüßen. Die von ihm beschriebenen Zusammenhänge zwischen Baugesetzen, Finanzierung, Ausführung (bei uns käme noch die Klippe der Volksabstimmung dazu) bestehen; sie sollten unter dem Begriff Planung vereinigt und an den Hochschulen doziert werden, was heute leider nicht der Fall ist. «So wird», wie Wagner richtig bemerkt, «jeder zu seinem eigenen, diminutiven Städtebauer.»

Dr. Ing. Martin Wagner, der als Professor emeritus an der Harvard Universität (USA) wirkt, stützt sich hauptsächlich auf amerikanische Zahlenangaben und auf solche aus deutschen Städten. Die von ihm angestellten Vergleiche sind wertvoll, obwohl sie, da sie an Währungseinheiten gebunden sind, die heute nicht mehr existieren, gewisse Mängel aufweisen. Die Hauptsache ist (und das ist das Wesentliche dieses ausgezeichneten Beitrags zum Städtebau), dass es dem Verfasser gelungen ist, die so komplexen Beziehungen zwischen Planen, Realisation und Unterhalt überzeugend darzustellen.

H. M.

Studien zu Bau- und Verkehrsproblemen der Wasserstrassen. Herausgegeben vom deutschen Bundesverkehrsministerium. Textband 284 S. und dazugehöriger Band mit rd. 130 Tafeln und Abb. Geleitwort von Dr.-Ing. Frohne, Direktor der Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes. Offenbach a. M. 1949, Selbstverlag des Bundesverkehrsministeriums. Preis geb. 20 DM.

Die in diesen Studien gebotene reiche Auswahl von Bau- und Verkehrsproblemen der Wasserstrassen lehnt sich teilweise an das Programm des XVII. Internat. Schifffahrtskongresses an, der im September 1949 in Lissabon stattfand¹⁾. Wegleitend für ihre Veröffentlichung war der Gedanke, dass der internationale Zusammenhang der Wirtschaft auf dem Verkehrsgebiet eine enge Zusammenarbeit aller Fachleute erfordere und durch den gegenseitigen Austausch der gemachten Fortschritte und Erfahrungen ein Beitrag im Sinne einer fruchtbaren europäischen Zusammenarbeit geleistet werden kann.

Im ersten Teil, Binnenschifffahrt, wird referiert über die Bedeutung der Verkehrsbeschleunigung im Hinblick auf die besonderen Aufgaben der Binnenschifffahrt und auf die Höhe der Frachten, wobei die Ausführungen über die Mittel der Beschleunigung und deren Grenzen die Fachleute ganz besonders interessieren dürften.

Ein anderer Aufsatz behandelt eine schwimmende Stauanlage bei Minden zur Erleichterung des umgeleiteten Kanalverkehrs, ein Kriegsnotbehelf, um zerstörte feste Stauwerke in ihrer Wirkung provisorisch durch schwimmende

1) Siehe SBZ 1949, Nr. 44, S. 625, Nr. 45, S. 643, und Nr. 50, S. 711*.

Kähne und andere Tauchkörper zu ersetzen. Die mit dieser lokalen Anlage in Minden gemachten praktischen Erfahrungen sind nicht nur wertvoll für denjenigen, dem der Unterhalt und Betrieb von Wasserstrassen obliegt, sie geben vielmehr jedem Wasserbauer die Möglichkeit, dieses heute noch wenig erprobte Hilfsmittel anzuwenden, wenn es sich um die Bekämpfung von unter dem Einfluss von Hochwasser oder auch von nicht zu vermeidenden kurzfristigen, baulichen Massnahmen darum handelt, die plötzliche Ausbildung schädlicher Gefällsstufen und deren Folgen zu vermeiden.

In einer weiteren Abhandlung werden Massnahmen schiff- und maschinenbautechnischer Art zur Beschleunigung des Verkehrs auf den Binnenwasserstrassen geschildert. Dem Projektanten von Schifffahrtstrassen sowohl als auch dem Schiffbauer werden hier die neuesten Versuchsergebnisse über Widerstandsmessungen an Kähnen, über Grenzgesehwindigkeiten, Steuerfähigkeit und andere praktische Betriebserfahrungen vermittelt, also Zahlenmaterial, dessen öffentliche Bekanntheit seit Jahren sehr unvollständig war, heute aber um so willkommener ist, als auf diesem Versuchsgebiet während und seit dem zweiten Weltkrieg wieder grosse Fortschritte gemacht worden sind.

Die folgenden Studien über die Organisation des Arbeitseinsatzes von Personal und Geräten, die wirtschaftlichen Höchstgeschwindigkeiten u. a. m., dann die Ausführungen über Klasseneinteilung der Wasserstrassen im Hinblick auf den Verkehr von einheitlichen Schiffsgrössen sind sowohl dem Projektanten von Wasserstrassen als dem praktische Schifffahrt treibenden Reeder hochwillkommen. Es wird hier berichtet über neue deutsche Ausführungen und Projekte von Schiffshebewerken, die Bedeutung der Speicherbecken für die Schifffahrt auf den Wasserstrassen des Wesergebietes und über die Entwicklung im Bau von Schifffahrtsschleusen in Deutschland. Für den projektierenden Ingenieur bilden diese Aufsätze und diejenigen einer Reihe weiterer, hier wegen Raummangel ebenfalls nicht genannter Autoren, die sich über die hydromechanischen Vorgänge bei der Schleusenfüllung, neuere Schleusentore und ihre Antriebsvorrichtungen, über die Entwicklung der Querschnitte von Binnenschifffahrtskanälen, über Schleusungs- und Kraftwerkwellen in Schifffahrtskanälen u. a. m. äussern, ein sehr wertvolles Studienmaterial.

Der Schiffbauer und der Reeder werden ihre Aufmerksamkeit auch den Ausführungen über das allerdings noch im Versuchsstadium befindliche Lastrohr und den daraus gebildeten Lastrohrfloss²⁾ zur Beschleunigung des Massengutverkehrs auf Binnenwasserstrassen schenken, während der Volkswirtschaftler reiche Anregung aus der Veröffentlichung der Untersuchungen über den volkswirtschaftlichen Wert der grossen Binnengewässer empfängt.

Der zweite Teil, Seeschifffahrt, bildet insbesondere dem Wasserbauer, dessen Tätigkeitsgebiet sich auch auf die Mündung unserer grossen kontinentalen Binnengewässer erstreckt, reichhaltiges Beobachtungs- und Zahlenmaterial auf dem Sondergebiet der See- und Binnenwasserstrassen an deren Mündung ins Meer, wo ein besonderer Schutz mit Rücksicht auf die Gezeiten notwendig ist. Dem Einfluss von Verkehr und Betrieb auf die Entwicklung der Seehäfen-Stückgutkais ist ebenfalls ein Kapitel gewidmet.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die hier besprochenen Studien einen äusserst wertvollen Beitrag zur Abklärung wichtiger technischer und wirtschaftlicher Probleme auf dem Gebiete von Bau, Unterhalt und Betrieb von Binnenwasserstrassen darstellen, der um so willkommener ist, als die früheren Publikationen in den Fachleuten zugänglichen Handbüchern durch die technischen Fortschritte zum Teil stark an Wert eingebüsst haben. H. Blatner

Elektrische Heizrichtungen für Industrie und Gewerbe. Von W. Schulz. 3., verbesserte und erweiterte Auflage. 163 S. mit 250 Abb. Frankfurt am Main 1950, Kurhessenstrasse 162, Selbstverlag, Preis kart. DM 6.40.

Dieses in dritter Auflage erschienene Büchlein über elektrische Heizrichtungen gibt dem Fachmann einen sehr guten Ueberblick über die Mannigfaltigkeit der Anwendungs- und Ausführungsarten von Elektrowärmegeräten. Die ersten Kapitel enthalten eine einfache Anleitung für die Berechnung der elektrischen Widerstandsheizkörper, während in den übrigen Kapiteln eine grosse Zahl von Beispielen über Anwen-

dung der Elektrowärme in Gewerbe und Industrie dem Praktiker einen guten Einblick ermöglichen. Interessant sind besonders die vielen Abbildungen, Schaltschemata und Bauzeichnungen. Das Büchlein dürfte in seiner einfachen und praktischen Art nicht nur dem Fachmann, sondern auch Betriebsleitern in den verschiedenen Industrien, welche mit der Anwendung von Elektrowärme zu tun haben, sehr nützliche Hinweise geben.

Die Bäckereiofen, wie sie auf Seite 117 dargestellt sind, entsprechen nicht mehr der heutigen Bautechnik, indem, in der Schweiz wenigstens, das Vollspeichersystem praktisch durch das Halbspeichersystem und die Stahlbauweise ersetzt worden ist. Die Verdeutschung von Fremdwörtern hat im Kapitel Luftheizung auf Seite 138 dieses Büchleins eine neue Blüte hervorgebracht, indem das, was wir als Klima- oder Luftkonditionierungs-Anlage bezeichnen, dort als «Wetterfertiger» ausgedrückt wird. Uns scheint dieser Ausdruck mindestens etwas komisch!

Oskar Locher

Design of Steel Buildings. By Harold D. Hauf and Henry A. Pfisterer. Third Edition. 280 p. with 139 fig and 10 tables. New York 1949, John Wiley & sons, Inc. Price 5 \$.

Das Buch behandelt in 10 Kapiteln (Allgemeine Voraussetzungen, Auflager-Reaktion, Schub- und Biegemoment, Entwurf von Trägern, genietete Verbindungen, Blechträger, Säulen und Druckstäbe, Dachbinder, Windbeanspruchung in schmalen Gebäuden, geschweisste Konstruktionen, Projektierung von Gebäuden) und in einem Anhang die hauptsächlichsten rechnerischen und konstruktiven Gesichtspunkte für den Entwurf von Stahlhochbauten. Das Buch ist einfach und klar geschrieben und kann als Einführung in den Stahlhochbau empfohlen werden.

C. F. Kollbrunner

Neuerscheinungen:

Übungen zur projektiven Geometrie. Von H. Herrmann. 172 S. mit 90 Abb. im Text, 4 zweifarbigen Raumbildern und 2 rotgrünen Betrachtungsbrillen. Basel 1952, Verlag Birkhäuser. Preis kart 14 Fr., geb. 17 Fr.

Die Gasturbine. Von J. Kruschik. 469 S. mit 153 Abb., 67 Tabellen und 9 Rechentafeln. Wien 1952, Springer-Verlag. Preis geb. 65 sFr.

WETTBEWERBE

Sekundarschulhaus Bülach. In einem unter acht eingeladenen Architekten durchgeführten beschränkten Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Sekundarschulhaus im Hinterberg, Bülach, fällte das Preisgericht, in welchem A. Kellermüller, Winterthur, M. Risch, Zürich, A. Oeschger, Zürich, als Fachrichter und E. Bosshardt, Winterthur, als Ersatzmann mitwirkten, folgenden Entscheid:

1. Preis (2000 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) E. Rüegger, Zürich
2. Preis (1500 Fr.) H. v. Meyenburg, Zürich
3. Preis (1200 Fr.) F. Scheibler, Winterthur
4. Preis (700 Fr.) W. Niehus, Zürich
5. Preis (600 Fr.) W. Züllig, Bülach.

Ausserdem erhielt jeder Projektverfasser eine feste Entschädigung von 500 Fr. Die Ausstellung der Projekte ist bereits geschlossen.

Kulturelles Zentrum in Basel. Einen Druckfehler in letzter Nummer berichtend, sei der Name eines Preisrichters hiermit fehlerlos wiedergegeben: E. Hostettler, Bern.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI

Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telephon (051) 23 45 07

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) jeweils bis spätestens Dienstag Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

23. Sept. (Dienstag) STV Sektion Zürich. 20.00 h im Kongresshaus Zürich, Kammermusiksaal. Ing. Hans von Escher, Sydney (Australien): «Wirtschaft und Industrie in Neuseeland».
24. Sept. (Mittwoch) S. I. A. Basel. 20.15 h im Unionsaal der Kunsthalle. Dr. Ing. Rolf Wideröe in Fa. AG. Brown, Boveri & Cie., Baden: «Das Betatron».
26. Sept. (Freitag) S. I. A. Bern. 20.15 h im Hotel Bristol. Dr. Ing. Rolf Wideröe, Baden: «Der 31-MeV-Strahlentransformator (Betatron)».

²⁾ Siehe SBZ 1949, Nr. 33, S. 450 und 1950, Nr. 18, S. 251.