

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89/90 (1927)  
**Heft:** 5

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.02.2026

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

Man muss sich vor allem über das Ineinandergreifen und die gegenseitige Beeinflussung der verschiedenen Faktoren im Klaren sein. Ein noch so schöner Gedankengang, ausgebaut ohne Fühlung mit den Nebenfaktoren, muss zu Fehllösungen führen; besonders muss die Grösse und Form des Saales der Grösse und der Qualität der akustischen Kräfte, im vorliegenden Fall also der Sprechsaal den akustischen Möglichkeiten des Redners und seiner Zuhörer angepasst sein. Einseitige Ueberschreitungen und Extrapolationen ins Ungewisse werden sich bitter rächen. Selbst bei unserm „Minimal-Saal“ sind wir schon genötigt, künstliche Hilfsmittel beizuziehen. Solange aber die klangverzerrenden Defekte der Gross-Lautsprecher nicht ausserordentlich verbessert sind, sind Saalabmessungen und Anordnungen, wie sie in Genf zur Schau gestellt waren, verfrüht; sie müssten mit Sicherheit zu gründlichen und folgenschweren Misserfolgen führen.

### † Achilles Schucan.

(Hierzu Tafel 5.)

Mit Direktor A. Schucan ist wohl einer der um ihr Land verdientesten Bündner nach reichlich vollbrachtem Lebenswerk zur ewigen Ruhe eingegangen. Die feine und versöhnende Art, die ihn vor den meisten seiner Landsleute auszeichnete, ist ihm wohl schon im milden Avignon in Südfrankreich in die Wiege gelegt worden, wo er am 1. März 1844 das Licht der Welt erblickte. Später schickten ihn seine aus Zuoz im Engadin stammenden Eltern, um einen ganzen Schweizer aus ihm zu machen, auf die Kantonschule und das Eidgenössische Polytechnikum in Zürich, das er 1864 mit glänzendem Diplom und einem vollgepfropften Schulsack technischen Wissens verliess. Als Assistent des „Bezirksbauschaffners“ in Pirmasens begann er eine vielseitige Tätigkeit, namentlich auch in Hochbauten; seine ersten Erfahrungen im Bahnbau erarbeitete er sich als Bauführer des Loses Regensburg-Ettershausen. So paarten sich in dem jungen Schucan, als er bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges 1870 nach sechsjähriger Auslandspraxis als Sektionsingenieur an die „Schweizerische Baugesellschaft der Jurabahn“ in die Heimat zurückkehrte, französische Höflichkeit mit deutscher Genauigkeit und Pünktlichkeit, hervorragende Vorzüge, die ihm zeitlebens eigen blieben. Nach seiner Wahl zum Kontrollingenieur beim Schweiz. Eisenbahndepartement und der 1879 erfolgten Beförderung zum Adjunkten des damaligen Eidg. Eisenbahninspektors wurde nach einer mehrjährigen lehrreichen Tätigkeit in dieser Funktion der Wunsch in ihm rege, die mehr kontrollierende, passive Stellung mit einer aktiveren beim Bahnbau oder Bahnbetrieb zu vertauschen. Er übernahm deshalb im Jahre 1885 die Direktion der in Not geratenen Seetalbahn, siedelte nach Hochdorf über, überwand geschickt und erfolgreich die dortigen Schwierigkeiten und verlebte hier in selbständiger, befriedigender Stellung drei glückliche Jahre.

Unerwartet gelangte dann aus seiner engern Heimat die Anfrage an ihn, die Stelle eines Obergeringens und Betriebsinspektors der zu bauenden Schmalpurbahn Landquart-Davos zu übernehmen. Ich kann mich noch sehr gut erinnern, wie der Vater des Bündner Schmalpurbahnnetzes, W. J. Holsboer, als Gast meiner Eltern in seiner launigen Art einmal ausführlich erzählte, er habe, sobald ihm der Name Schucan für diesen hochwichtigen Posten genannt worden sei, freudig zugestimmt, dabei aber immer den Bezirksingenieur Schucan, den Vetter des ihm damals noch ganz unbekannten Erwählten, vor Augen gehabt. Als dann alles sich so ganz nach Programm und Wunsch entwickelte, habe er immer wieder dem guten Stern, der in schwersten Entschlüssen jeweilen über ihm gestanden sei, gedankt, und gedacht: „Holsboer, da hast du wieder einmal Glück gehabt“. Heute darf man mit Bezug auf Dir. Dr. A. Schucan und die Rh. B. verallgemeinert sagen: „Graubünden, da hast Du wieder einmal Glück gehabt“.

Die Aussicht, in seinem damals von Bahnen noch kaum berührten Heimatkanton eine vielversprechende Periode der Bahnentwicklung einleiten zu können, bewog Schucan, die angebotene Stelle anzunehmen, die er 1888 antrat, zuerst mit Sitz in Küblis, dann in Davos, und nach Eröffnung der Strecke Landquart-Chur-Thusis in Chur, als Direktor des nun erweiterten Bahnunternehmens, der „Rhätischen Bahn“. Ein ihm nahestehender Mitarbeiter schreibt hierzu: „An die Erreichung einer solch schönen Lebensaufgabe, in seinem geliebten Heimatkanton ein so grosses, für dessen wirtschaftliche Entwicklung so weittragende Bedeutung in sich schliessendes Werk bau- und betriebstechnisch zu leiten, hatte er nie zu hoffen gewagt, und allen, die ihm in seinen Bestrebungen beigestanden sind, fühlte er sich zeitlebens zu grossem Danke verpflichtet“. Volle 30 Jahre, bis zum 1. Oktober 1918, hat Dir. Achilles Schucan in Freud und Leid, von der bloss 50 km langen Prättigauer-Bahn bis zum fertigen Ausbau des 277 km umspannenden Rhätischen Schmalpurbahnnetzes, auf diesem verantwortungsvollen Posten unseres kleinen kantonalen Staats-Haushaltes ausgehalten, und diese schwere Last bis in sein 75. Lebensjahr getragen. Bei seiner Arbeitsmethode, möglichst alles durch seine Hände gehen zu lassen und selbst durchzudenken, hat er im Grossen wie im Kleinen in diesen 30 Jahren eine Riesenarbeit geleistet. Und wenn unser ganz eigenartig komplizierter Kanton nach schweren Krisen Jahren nunmehr wieder eher einer starken Entwicklung entgegen blicken darf, so hat er dies zum guten Teil einem seiner aufopferndsten und tätigsten Söhne, Achilles Schucan, zu verdanken. Eine wohlverdiente Anerkennung war es deshalb, dass der Bündnerische Ingenieur-Verein, den Schucan in der Uebergangsperiode vom Strassen- zum Eisenbahnbau präsierte, ihn zum Ehrenmitglied erhob, worauf, als noch grössere Auszeichnung, die Ernennung zum Ehrenmitglied des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins, und anlässlich des 25 jährigen Bestehens der Rh.-B. und seines eigenen silbernen Dienstjubiläums die Verleihung des Ehrendoktors der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich folgten.

Minister Alfred v. Planta, der damalige Präsident der Rh.-B., kleidete den Dank Graubündens in der Jubiläums-Rede vom 8. Februar 1913 am treffendsten in den Satz: „Gerecht und unparteiisch nach oben wie nach unten, streng sachlich in der Erfassung aller Aufgaben, wohlmeinend für seine Untergebenen und treu besorgt um deren Wohlergehen, ein Vorbild für alle in der Gewissenhaftigkeit seiner Pflichterfüllung, anspruchlos und bescheiden, wie ein wahrhaft Grosser, so hat Schucan für unsere Sache gewirkt“.

Nun hat auch er, unser Leiter und Lehrer, die olympische Ruhe gefunden. Das dankbare Rh. B.-Personal und mit ihm sein geliebtes Bündnerland wird Achilles Schucan einen hohen Ehrenplatz in der glänzenden Verkehrsentwicklung Alt fry Raetiens zuerkennen. G. Bener.

### Mitteilungen.

**Kritische Betrachtungen über die Wertung von Verbrennungskraftmaschinen.** Nach einem Vortrag von Prof. P. Langer von der Technischen Hochschule Aachen an der diesjährigen Hauptversammlung des V. D. I. Am 4. August d. J. wird das deutsche Patent auf den Viertaktmotor von Otto 50 Jahre alt. Nicht nur der Viertakt, sondern auch die Vorverdichtung vor der Verbrennung hat dieses DRP Nr. 582 in die Technik der Verbrennungsmaschinen eingeführt. Den vor 50 Jahren nicht unberechtigten Wunsch, den „Explosionsstoss“ durch eine künstliche Verlangsamung der Verbrennung zu vermeiden oder doch zu mildern, findet man heute unter dem Namen „Gleichdruckverbrennung“ bei Dieselmotoren wieder. Bei der Gleichartigkeit der Wärmezufuhr und der Wärmekraftwirkung in allen Verbrennungskraftmaschinen darf der Gleichdruckprozess jedoch nicht als Kennzeichen der Unterscheidung für Diesel- oder Halbdieselmotoren genannt werden. — Infolge der verschiedenen Vergleichsprozesse für Gasmaschinen und Dieselmotoren („Verpuffungsprozess“ und „Gleichdruckprozess“) ist eine Spaltung in die



Dr. h. c. ACHILLES SCHUCAN, Ing.  
ALT DIREKTOR DER RHAETISCHEN BAHN  
EHRENMITGLIED DES S. I. A.

1. MÄRZ 1844 — 18. JULI 1927

# Seite / page

66(3)

# leer / vide / blank

Gruppe der Verbrennungsmaschinen hineingebracht worden, die ein sachlich unbegründetes und unfruchtbares Auseinanderleben dieser Maschinengruppen begünstigt. — Die Angst vor Hochdruckverbrennung ist im heutigen technischen Zeitalter des Höchstdruckes nicht mehr am Platze. Die Wärmekraftwirkung aller Verbrennungsmaschinen sollte nur mit dem Otto-Prozess, als dem innerhalb des Zylinder-raumes vollkommensten, verglichen werden. Diese Wertung soll und kann in einfachster Weise durch Aufstellung von Rechentafeln praktisch erleichtert werden. — Eine noch zu wenig beachtete Kennzahl bei Verbrennungsmaschinen ist die Temperatur der Abgase. Sie lässt den Grad der Anstrengung der Maschine, Unregelmässigkeiten im Energieumsatz deutlich erkennen, und ist von massgebender Bedeutung für die Betriebsicherheit und Lebensdauer der Maschine. Es kommt dabei nicht so sehr auf die Wärmedichte der Abgase, sondern auf die Abgastemperatur an, die unter allen Umständen niedrig gehalten werden muss. Hohe Abgaswärme bei niedriger Abgastemperatur ist nicht als Nachteil zu werten. Ausgiebige innere Belüftung der Maschine, sei es durch grossen Luftüberschuss, sei es durch zusätzliche Spülluft nicht nur bei Zweitakt-, sondern auch bei Viertakt-Maschinen, ist vorteilhaft. — Die im technischen Schrifttum veröffentlichten Wärmebilanzen zeigen fast ausnahmslos den Fehler einer falschen Buchung der Reibungsart und der Arbeit der Nebenmaschinen, wodurch die Abwärme zu klein erscheint. — Der Vortrag von Prof. Langer ist in der „Z. V. D. I.“ vom 25. Juni im Wortlaut erschienen.

**Ueber die Neckar-Kanalisation von Mannheim bis Plochingen** berichtete Strombaudirektor Konz von der Neckarbaudirektion, an der diesjährigen Versammlung der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen. Der Neckarkanal bildet, abgesehen von seiner grossen wirtschaftlichen Bedeutung für die badische und württembergische Wirtschaft, das Hauptstück einer spätern Rhein-Neckar-Donauverbindung und wird für Grossschiffahrt mit 1200t Normal-schiff (80 m Länge, 10,25 m Breite, 2,3 m Tauchtiefe) gebaut. Von dem Kanalbauplan kommen zunächst die Abschnitte zur Ausführung, deren Ausbau besonders wirtschaftlich ist. Der Neckar hat auf der 212 km langen Strecke Plochingen-Mannheim 160 m Gefälle, das nach dem vollständigen Ausbau in 26 Staustufen von 2,60 bis 11,10 m Gefälle überwunden werden wird. Die längste dieser Staustufen misst 13,88 km, die kürzeste 2,60 km. Die Kraftwerke werden teils mit drei, teils mit zwei Maschinensätzen ausgestattet, und werden durchschnittlich 60 000 PS oder jährlich 350 Mill. kWh abgeben können. Von der Strecke Mannheim-Plochingen sind etwa 44 km Grossschiffahrtsweg, sowie drei grössere Wasserkraftwerke mit einer Jahreserzeugung von rund 90 Mill. kWh elektrischer Energie der Vollendung nahe. Mit der Fertigstellung der Strecke Mannheim-Heilbronn wird für das Jahr 1935 gerechnet.

**Neues Dynamometer von Wazau.** Die von G. Wazau bisher gebauten Dynamometer beruhen auf der Tatsache, dass einzelne Stahlsorten Federungen zeigen, die zur wirkenden Kraft ziemlich streng proportional sind. Die Uebertragung der an sich sehr geringen Formänderungen auf den Zeigerapparat erfolgt dabei auf hydraulischem Wege. Zu seinem neuen Dynamometer bedient er sich nun Quecksilbers statt Wassers. Der Apparat besteht aus einem ausgebohrten und in geeigneter Weise dicht verschlossenen Stahlblock, der mit unter Druck stehendem Quecksilber gefüllt ist. Formänderungen des Blocks unter Einfluss einer äussern Druck- oder Zugkraft bewirken im Quecksilber eine Drucksteigerung oder -Verminderung, die an einem mit dem Hohlraum in Verbindung stehenden Manometer abgelesen werden kann. In „Stahl und Eisen“ vom 14. Oktober 1926 ist ein auf diesem Prinzip bestehender Apparat in Verbindung mit einer 10 t-Universal-Prüfmaschine abgebildet. Der neue Apparat ist jedoch nicht nur für die Zwecke der Materialprüfung verwendbar; er gestattet auch die Lösung einiger bisher noch nicht zufriedenstellend gelöster Aufgaben, wie z. B. die Messung der Druckkraft in Schiffschrauben, des Walzendruckes, der Kräfte bei Komprimiermaschinen u. dergl.

**Eine Ausstellung „Die farbige Stadt“** im Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich wird Sonntag den 31. Juli 1927, vormittags 10 Uhr, eröffnet; sie dauert bis zum 11. September, einschliesslich. Die Schau gilt den zeitgenössischen Bestrebungen, das Stadtbild durch Wiedereinführung der Farbe am Aeussern der Bauten lebendiger, frischer zu gestalten; sie zeigt in Modellen, Lumière-Aufnahmen, farbigen Skizzen sowie andern Darstellungen schweizerische und ausländische Beispiele.

**Werkbundaussstellung „Die Wohnung“ Stuttgart.** Letzten Samstag, 23. Juli, ist diese bedeutende Ausstellung offiziell eröffnet worden. Die Vollendung und Zugänglichmachung der einzelnen Siedelungsbauten, die wohl das Hauptinteresse auf sich konzentrieren, wird aber, wie wir hören, noch einige Zeit auf sich warten lassen. Wir werden zu gegebener Zeit ausführlicher auf diese Veranstaltung zurückkommen.

## Korrespondenz.

Auf die Einsendung von Herrn Prof. Dr. K. Moser in „S. B. Z.“ vom 9. d. M. erhalten wir folgende Antwort:

**Zur Weiterentwicklung des Badener Schulhaus-Wettbewerbs.**

Die drei politischen Parteien Badens hatten mich am 15. Juni zu einem Referat über die Schulhausbaufrage aufgefordert, nachdem die Behörde schon am 27. Mai d. J. Herrn Arch. Otto Dorer (Baden) den Auftrag zu Abänderungsskizzen seines Projektes gegeben hatte.

Da anlässlich der öffentlichen Besichtigung der Pläne erregte Debatten über den Spruch der Jury stattfanden, ersuchten mich die Auftraggeber im Sinne meiner Stellungnahme im Preisgericht zu referieren und mich auch über die anzuwendenden Konstruktionen und Materialien auszusprechen. Man orientierte mich, dass die Gemeinde seit 19 Jahren an einem neuen Bezirksschulhaus laboriere und schon über 70 000 Fr. für Vorarbeiten ausgegeben habe. Um allen Kämpfen, die nur eine nochmalige Verunmöglichung des Bauvorhabens zeitigen würden, aus dem Wege zu gehen, habe man das im 2. Rang stehende Projekt des Herrn Arch. Dorer, das eine Minderheit des Preisgerichts in den ersten Rang stellen wollte, der Weiterbearbeitung zu Grunde gelegt. Da die Mehrheit der Preisrichter in ihren Sitzungen nicht geringe Bedenken gegen das vorgeschlagene Betonrahmensystem wegen der leichten Schallübertragung äusserte, habe der Gemeinderat Herrn Arch. Rich. Hächler (Lenzburg) nicht zur Weiterbearbeitung seines Projektes aufgefordert. (Eine Anfrage des beratenden Mitgliedes des Preisrichter-Kollegiums, ob die Gemeinde betreffend Auftragserteilung auch dann gebunden sei, wenn kein erster Preis erteilt und nur eine Rangordnung aufgestellt werde, wurde von den Experten verneint.)

Nur um der Sache zu dienen, habe ich das Referat übernommen. Dass ich nach alledem auch den Standpunkt der Minderheit vertreten habe, wird mir nun von Herrn Prof. K. Moser zum Vorwurf gemacht. Aber ist es nicht besser, für eine Sache einzutreten, die Aussicht auf Verwirklichung hat, statt das ganze Bauvorhaben abermals auf ein totes Geleise schieben zu lassen?

Herr Prof. Moser ist im Irrtum, wenn er glaubt, das Projekt Dorer sei auf einer untern Terrasse projektiert. Projekt Dorer wie Hächler liegen auf der gleichen Bassin-Terrasse, nur ist das erstgenannte weiter vorgerückt, als das zweite<sup>1)</sup>. Die Anschuldigung, ich hätte mich als Oberexperte aufgespielt, muss ich mit aller Bestimmtheit zurückweisen. Die Richtlinien für die Abänderungsskizzen sind von der Bauverwaltung ganz im Sinne des Antrages der Preisrichter aufgestellt worden. Das Preisgericht empfahl ein dreistöckiges Gebäude auszuführen, welcher Forderung der Entwurf Dorer entsprach. Eben darum kann dieses Projekt mit niedriger Gesimshöhe und mit einer Grundrissanlage, über der ein Dach vorzüglich aufgesetzt werden kann, ohne vollständige Umarbeitung ausgeführt werden. Lediglich die Räume in den beiden Turmgeschossen müssen verlegt werden.

Meine Bemerkung betreffend der Wahl der Preisrichter habe ich absolut allgemein gehalten. Es lag mir in jeder Beziehung fern, den hochgeschätzten Kollegen mit dieser Aeussderung nahezutreten. Ich wollte lediglich darauf hinweisen, dass ein Preisrichterkollegium mit stark auseinandergehenden Ansichten über die Bewertung des heutigen architektonischen Schaffens nicht so erfolgreich arbeiten kann, wie wenn Kollegen mit annähernd gleicher Gesinnung amten. Alle Fachleute werden mir zugeben müssen, dass die heutige Einstellung zur Architektur eine so verschiedene ist, wie kaum jemals zuvor. Das eklatanteste Beispiel liefert der vor kurzem ausgetragene Wettbewerb für das „Palais des Nations“ in Genf. Hier waren die Ansichten der Preisrichter so divergierend, dass nicht einmal ein Gutachten über die prämierten Projekte aufgestellt werden konnte.

Zürich, 22. Juli 1927.

K. Kündig.

<sup>1)</sup> Vgl. die Darstellung in „S. B. Z.“ vom 16. Juli d. J. (Seiten 32 bis 35). Red.,



## Literatur.

**Hochspannungstechnik.** Von Dr. Ing. *Arnold Roth*, Technischer Direktor der Ateliers de Constructions Electriques de Delle in Villeurbanne (Rhône). Mit 437 Abbildungen im Text und auf drei Tafeln, sowie 75 Tabellen. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 31,50.

Das vorliegende Buch, im Umfang von 534 Seiten in grossem Oktavformat, stellt ein namentlich für Konstrukteure passendes Sammelwerk dar, in dem mit grossem Fleiss im wesentlichen zusammengetragen ist, was die Literatur in Bezug auf Formeln, Technologie und allgemeine Erfahrungen über Hochspannungsmaterial aufweist. Dazu kommt noch die ausgiebige Verwertung der Erfahrungen und Versuche des Verfassers aus seiner frühern Stellung eines Leiters der Apparate- und Transformatoren-Versuchsabteilung von Brown, Boveri & Cie. in Baden. Wir vermissen aber eine eingehende Behandlung der mechanischen Festigkeit der festen Isolierstoffe, die neben der elektrischen Festigkeit keineswegs ausser acht zu lassen ist; die bezüglichen Formeln und Erfahrungszahlen sollten in einer Neuauflage des Buches unfehlbar beigebracht werden, umso mehr als gewisse Isolierstoffe zu ihrer Kennzeichnung neben den elektrischen auch der mechanischen Daten bedürfen. Das auf Seite 108 Fischer-Hinnen zugeschriebene Durchschlagsgesetz stammt in Wirklichkeit von Dr. C. Baur, der es 1901 erstmals im „Electrician“ veröffentlichte<sup>1)</sup>. Auf die Behandlung der Baustoffe und Prüfräume folgt in den spätern Abschnitten des Buches die Behandlung vollständiger Hochspannungsanlagen und ihrer besondern Probleme.

Die Bedeutung des vorliegenden Sammelwerks liegt in der gleichzeitigen Behandlung der grundlegenden konstruktiven Elemente und ihrer tatsächlichen Verwendung und Arbeitsweise in fertigen Anlagen. Die neu bekanntgegebenen Einzelheiten liegen in erster Linie im veröffentlichten und sehr wertvollen Bildmaterial. Das Buch wird sicher Anklang finden und sei Interessenten aufs beste empfohlen.

W. K.

**Flaches oder geneigtes Dach?** Von Prof. Dr. *Paul Schultze-Naumburg*. 4<sup>o</sup>, 84 S. mit 46 Abb. Berlin 1927. Verlag von Seger & Cramer. Preis kart. M. 3,50.

Eine sehr gute Zusammenfassung der Argumente zu gunsten des geneigten Daches; die Frage wird nach technischen, historischen und Heimatschutz-Gesichtspunkten behandelt, und der prinzipielle Unterschied zwischen Wohnbauten und Fabrikbauten nachdrücklich unterstrichen. Wenn der Verfasser sagt, in der kritiklosen Begeisterung für das flache Dach stecke sehr viel kubistischer Formalismus, sei also eine Modesache und keine innere Notwendigkeit, so hat er für sehr viele Fälle zweifellos recht, besonders was einzelne freistehende Einfamilienhäuser angeht.

P. M.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

**Die Tagbeleuchtung von Innenräumen.** 4 Vorträge, gehalten auf der Jahresversammlung der Deutschen Beleuchtungstechnischen Gesellschaft, von Prof. Dr. *Korff-Petersen*: Hygienische Anforderungen an die Tagesbeleuchtung. — Dipl. Ing. *Kurt H. Tischer*, Arch. B. D. A.: Bautechnische und künstlerische Anforderungen an die Tagesbeleuchtung von Räumen. — Dipl. Ing. *H. G. Frühling*: Grundlagen für die Messung und Vorausberechnung von Innenräumen. — Dr. *H. Lux*, Berat. Ing.: Ergänzung und Ersatz des Tageslichtes durch künstliches Licht. Berlin 1927. Selbstverlag der Deutschen Beleuchtungstechnischen Gesellschaft. Kommissionsverlag der Union Deutsche Verlagsgesellschaft Berlin.

**The Technology Reports of the Tôhoku Imperial University Sendai (Japan).** Vol. VI. No. 3. Contents: On the Design of an Inductance Coil for Audio-Frequencies having Iron Core with Air Gap. — The Vapour Pressures of Hydrogen Cyanide. — The Coal and Amber of Kuji. No. 4. Contents: Failure of Bars Due to Impact. — Hardness and Hardness Measurement. — On the Underground Piping of Steam and Hot Water. Tokyo and Sendai 1927. For sale by Maruzen Company, Ltd.

**Neuzeitliche freitragende Dacheindeckungen.** Von Dr. Ing. *Luz David*, Magistratsbaurat in Berlin. Versuche, Theorie und praktische Anwendungen zum Behelf für Ingenieure, Architekten, Baubehörden und Baugeschäfte. (Inhalt: Konstruktionen in Bimsbetonplatten, in Glaseisenbeton, Luxfer, und Leichtsteindecken.) Mit 73 Abb. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 6 M., geb. M. 7,20.

<sup>1)</sup> Fischer-Hinnen zitiert Baur in seinem Lehrbuch, und zwar mit einer spätern Veröffentlichung in der „E. T. Z.“.

**Production minière et métallurgique de la Roumanie depuis 1919 jusqu'au 31 décembre 1927.** Etude statistique, par les ingénieurs *J. A. Arapu*, Secrétaire général de l'Union des Industries métallurgiques et minières, et *E. Munteano*, Directeur au Ministère de l'Industrie et du Commerce. Bucarest 1927. Union des Industries métallurgiques et minières de Roumanie.

**Les différentes opinions et conceptions concernant la notion de puissance réactive en régime non sinusoïdal.** Par *C. Budeanu*, Professor à l'Ecole Polytechnique de Bucarest. Publication No. 4 de l'Institut National Roumain pour l'étude de l'aménagement et de l'utilisation des sources d'énergie. Bucarest 1927.

**Puissances réactives et fictives.** Par *C. Budeanu*, Professeur à l'Ecole Polytechnique de Bucarest. Avec 48 figures. Publication No. 2 de l'Institut National Roumain pour l'étude de l'aménagement et de l'utilisation des sources d'énergie. Bucarest 1927.

**Zur Psychologie des Anlernens und Einübens im Wirtschaftsleben.** Von Dr. Ing. *A. Carrard*, Dozent an der Eidg. Techn. Hochschule. Band 1 von „Schweizer Schriften für Rationelles Wirtschaften“. Zürich 1927. Verlag von Hofer & Co. Preis kart. 4 Fr.

**Grundlagen des Aufzugsbaues.** Mit Berücksichtigung der Aufzugsverordnung vom Jahre 1926. Von Dr. *M. Paetzold*, Oberregierungsrat, Mitglied des Reichspatentamts. Mit 165 Abb. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 20 M.

**Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1925.** 8. Band. Mit 1 Titelblatt, 2 farb. Tafeln, 2 ebensolchen Textblättern. Hamburg 1927. Verlag der Hafenbautechn. Gesellschaft. Buchhändler. Vertrieb durch Boysen & Maasch. Preis geb. 20 M.

**Nomographie des Bauingenieurs.** Von Dr. Ing. *Max Mayer*, Beratender Ingenieur und Professor an der Staatl. Bauhochschule in Weimar. Mit 47 Abb. Sammlung Götschen Nr. 959. Berlin und Leipzig 1927. Verlag von Walter de Gruyter & Cie. Preis geb. M. 1,50.

**Der Zement.** Von Dr. *Richard Grün*, Direktor am Forschungsinstitut der Hüttenzementindustrie in Düsseldorf. Mit 90 Abb. und 35 Tabellen. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 15 M.

**Jubilejni Zprava.** Komise pro Kanalisovani Rek Vltavy. 1913 az 1926. Praha 1927.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

## Vereinsnachrichten.

## G. E. P.-Generalversammlung in Schaffhausen

27. bis 29. August 1927

Dieser Tage ist die persönliche Einladung an alle Mitglieder der G. E. P. versandt worden; wir bitten um möglichst baldige und zahlreiche Anmeldung.

Unter Hinweis auf das an dieser Stelle in Nr. 1 dieses Bandes (am 2. d. M.) mitgeteilte generelle Programm glauben wir, den Kollegen von nah und fern schöne Stunden der Geselligkeit am grünen Oberrhein verheissen zu dürfen!

**S. T. S.** Schweizer. Technische Stellenvermittlung  
Service Technique Suisse de placement  
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento  
Swiss Technical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Soltau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH  
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate  
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und  
Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

363 Jeune *technicien pour chauffage central*, susceptible de travailler sans aide (systèmes Rietschel, Brabée), pour déperditions de chaleur et amorcement de projets. Marseille.

367 *Technicien spécialiste*, conducteur de travaux sanitaires et chauffage central, drainage de villes, égouts publics, etc. Une des trois langues suivantes indispensable: l'Italien, le Français ou l'Anglais. Le Caire (Egypte).

369 *Ingenieur oder Techniker*, mit praktischer Erfahrung im Entwurf grösserer maschineller Betonier- und Transportanlagen für Baustellen. Französisch in Wort und Schrift Bedingung, Spanisch erwünscht. Barcelona.

371 Selbständiger *Konstrukteur* für allgemeinen Maschinenbau, zu sofortigem Eintritt. Dauerstelle. Zentralschweiz.

472 *Techniker* für Arbeitspläne, Bauabrechnungen, Massenauszüge. Event. Weiterbeschäftigung. Sofort. Arch.-Bureau Zürich.

476 *Ingenieur* im Eisen-Hoch- und Brückenbau gut eingearbeitet, definitive Anstellung nicht ausgeschlossen. Sofort. Ostschweiz.

478 *Ingenieur ou technicien*, spécialisé dans le génie-civil, capable de dresser seul les prix de soumission et fonctionner comme chef de grand chantier, si possible ayant déjà l'habitude des travaux pour les C. F. F. Suisse. Urgent.

482 Erfahrener *Bautechniker* (Bureau und Bau) für Baugeschäft im Kanton Bern (Hoch- und Tiefbau), nicht unter 27 Jahren. Eintritt möglichst sofort. Französisch und Deutsch.