

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97/98 (1931)
Heft: 24

Vereinsnachrichten

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>

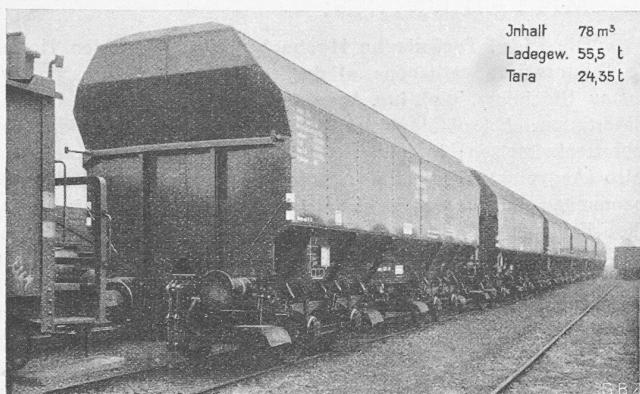


Abb. 1. Deutsche Spezialwagen für Getreidetransport Kehl-Schweiz.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffahrtsamt Basel gibt den Güterumschlag im November 1931 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1931			1930		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
November . .	72 936	8 910	81 846	84 368	9 752	94 120
Davon Rhein	—	1 276	1 276	29 728	9 752	39 480
Kanal	72 936	7 634	80 570	54 640	—	54 640
Januar bis Nov.	1131 671	78 859	1210 530	952 256	88 211	1040 467
Davon Rhein	284 794	58 296	343 090	381 645	75 643	457 288
Kanal	846 877	20 563	867 440	570 611	12 568	583 179

Diese Leistung von über 1,2 Mill. t ist umso beachtenswerter, als sie erreicht worden ist, trotz der Kampftarife der Bahnen, und trotzdem die Deutsche Reichsbahn seit dem März 1931 eine grössere Zahl Grossraumwagen ausschliesslich zum Getreide-transport ab Rheinhafen Kehl nach schweizerischen Mühlen gebaut und in Dienst gestellt hat. Abb. 1 und 2 zeigen diese in Kehl beheimateten Wagen von 55 t Fassungsvermögen und 20 t Achsdruck; ein Zug von zehn dieser Kolosse entspricht ungefähr der mittleren Ladung eines Rheinkahns der heutigen Baslerfahrt.

Kraftwerk Kembs. Im Laufe des Dezember 1931 wird die Wasserhaltung im Oberwasserkanal eingestellt, worauf der Grundwasserspiegel sich etwa 2 m hoch über Kanalsohle (1,70 m unter Rhein MW) einstellen wird. Wer also die gewaltigen Schleusen-Hubtore noch im Trockenen besichtigen will, muss sich beeilen. Vom 15. Mai 1932 an soll die Schiffahrt, vorläufig noch ohne Stau, durch Kanal und Schleuse geleitet und damit die Isteiner Schwelle als Schiffahrtshindernis „ausser Betrieb“ gesetzt werden.

WETTBEWERBE.

St. Gallische Kreditanstalt und Brauerei Schützengarten, St. Gallen. Für Entwürfe zu zwei Neubauten zwischen Marktplatz und Neugasse haben obengenannte Firmen einen auf st. gallische Architekten beschränkten Wettbewerb veranstaltet (von dem wir erst nachträglich Kenntnis erhalten haben). Fachliche Preisrichter waren: Stadtbaumeister H. Herter (Zürich) und M. Müller (St. Gallen), sowie Arch. M. Risch (Zürich), Ersatzmann Kantonsbaumeister A. Ewald (St. Gallen). Unter 16 Entwürfen traf das Preisgericht am 21. November d. J. folgende Auswahl:

Kein 1. Preis.

1. Rang (3500 Fr.): Entwurf der Arch. v. Ziegler & Balmer.
2. Rang (2500 Fr.): Entwurf O. del Fabro, Bautechniker.
3. Rang (2200 Fr.): Entwurf Arch. H. Riek.
4. Rang (2000 Fr.): Entwurf Arch. Ernst Fehr.
5. Rang (1800 Fr.): Entwurf Arch. Winzeler & Burkard.

Krematorium beim Friedhof Nordheim in Zürich (S. 92). Zur Beurteilung der 60 Entwürfe wird das Preisgericht erst Dienstag den 15. d. M. in der Turnhalle Linthescher zusammentreten. Der Tag der Ausstellungs-Eröffnung ist noch nicht bekannt.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

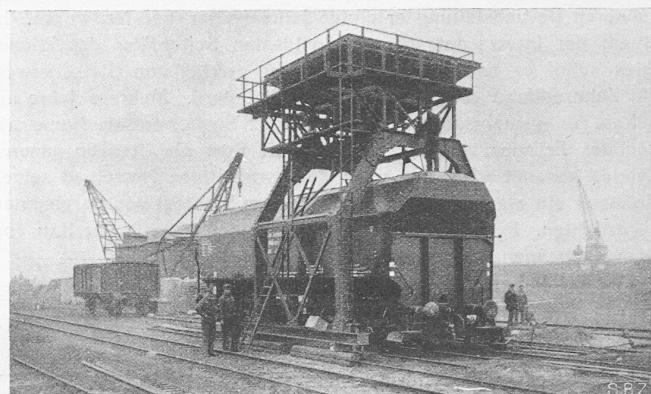


Abb. 2. Füllvorrichtung der Getreidewagen im Hafenbahnhof Kehl.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. III. Vereinssitzung, 11. November 1931.

Die Sitzung wird um 20.15 vom Präsidenten eröffnet; anwesend sind 98 Mitglieder und Gäste.

Nach dem Begrüssungswort teilt der Vorsitzende den Hinschied von einigen Mitgliedern mit: Am 21. Oktober 1931 ist Ing. Hermann Moser, Direktor der Gaswerksbetriebsgesellschaft in Zürich verschieden. Der Präsident widmet dem verstorbenen Kollegen einen warmen Nachruf. Am 8. November 1931 starb G. Albrecht, Ing. der S. B. B., im Alter von 64 Jahren; ihm folgte am 10. November H. H. Peter, Bergbahningenieur in Zürich, und am Tage der Sitzung selbst wurde auch der Tod von Dr. Ing. h. c. Wilhelm Züblin in Winterthur gemeldet; wiewohl Mitglied der Sektion Winterthur, war er auch bei uns wohl bekannt.

Zu Ehren der Verstorbenen erhebt sich die Versammlung von ihren Sitzen.

Nach einer kurzen Einleitung zum heutigen Vortrag, der schon im Frühjahr hätte stattfinden sollen, erteilt der Präsident dem Referenten dieses Abends, Ingenieur Carl Jegher das Wort über das Thema:

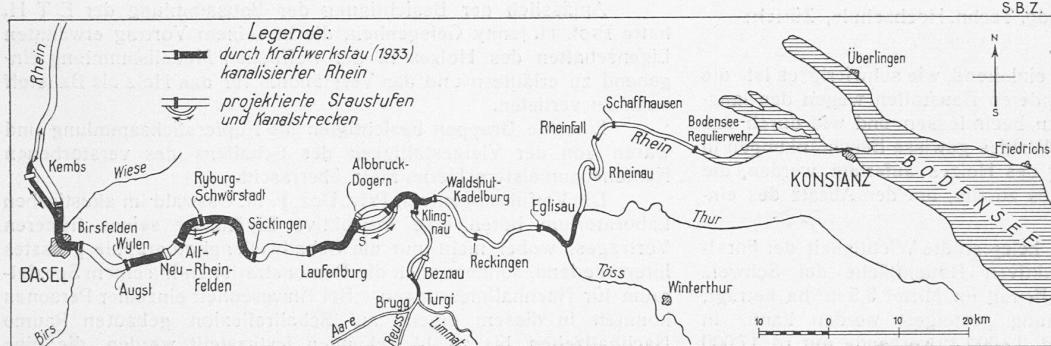
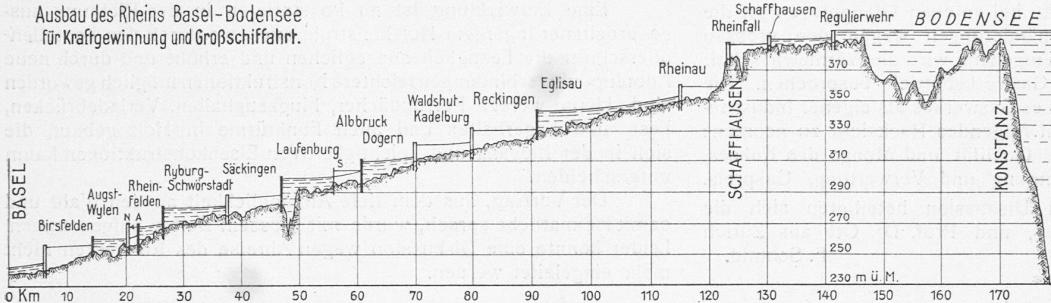
„Rheinschifffahrt und Rheinregulierung Strassburg-Basel.“

Für die umfangreichen Zahlengrundlagen konnte der Referent auf seine in der „Schweiz. Bauzeitung“ vom 7. März 1931 veröffentlichte ausführliche Abhandlung verweisen; so bekam der Vortrag eine unbeschwert grosse Linie, stellenweise sogar schönen Stimmgehalt, wie ihn die mittwochabendliche Schmidstube nicht zu häufig aufweist. Welcher Hingabe hat es bedurft seit jenem Augusttag des Jahres 1903, da Rudolf Gelpke seine Pionierfahrt mit einem Schraubendampfer von Strassburg nach Basel glückhaft beendet, bis im vergangenen Jahre im Basler Rheinhafen über eine Million Tonnen Güter umgeschlagen werden konnten! Was hat es insbesondere in den ersten Nachkriegsjahren für Kämpfe gekostet, um die Ansprüche der Schweiz an die Rheinschifffahrt international durchzusetzen und alsdann in der schweizerischen Öffentlichkeit die (von Oberingenieur J. Lüchinger in Fa. Locher & Co., Zürich, im Jahre 1918 erstmals ausgesprochene) Idee der Kombinationsmöglichkeit von Kraftnutzung, Regulierung und Schifffahrt zum Siege zu führen. Wenn in wenigen Wochen das Wasser des Rheins erstmals in den Werkkanal von Kembs geleitet werden wird, so findet dieser historische Augenblick die damaligen Anhänger und Gegner dieser Lösung vereint in der Ueberzeugung, dass der für die Zukunft der schweizerischen Rheinschifffahrt richtige und erfolgverheissende Weg eingeschlagen worden ist.

Den Hauptreiz des Vortrages bildete die ohnehin nicht wiedergebbare Lebendigkeit des Lichtbilds, von welchem Darstellungsmittel der Referent meisterlichen Gebrauch machte. Eine in rascher Folge projizierte Reihe eigener Aufnahmen von den jetzt im Gange befindlichen Regulierungsarbeiten in der Gegend von Breisach bildete wohl den Höhepunkt des Abends. Im übrigen wird aber auch das nicht so rasch vergessen sein, was Jegher über die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschifffahrt ausführte, über ihren Einfluss auf die Frachtsätze auch der Bahnen, woraus der schweizerischen Volkswirtschaft schon bisher Millionenersparnisse erwachsen sind. Wie es noch immer bei kompetenter Erörterung dieser Probleme der Fall war, so festigte sich auch bei den Hörern dieses ZIA-Vortrags wieder die Ueberzeugung, dass es sich bei der Rheinschifffahrt um eine Angelegenheit von grosser gesamtschweizerischer Bedeutung handelt.

[Ref. Gg.]

Ausbau des Rheins Basel-Bodensee
für Kraftgewinnung und Großschiffahrt.



Übersichtskarte und Längenprofil der zu kanalierenden Oberrheinstrecke (Kembs-) Basel-Bodensee.

Was die Strecke Basel-Bodensee angeht, muss man sich anhand der obenstehenden Darstellung darüber klar sein, dass es mit ihrer Schiffbarmachung noch gute Weile hat. Wenn auch die Kraftwerkstufe Birsfelden in absehbarer Zeit verwirklicht werden dürfte, so wird man wohl umsolanger auf die Schliessung der Schiffbarkeitslücke durch den Bau von Neu-Rheinfelden, wo die Verhältnisse, bautechnisch wie wirtschaftlich, sehr kompliziert sind, warten müssen. Auch weiter oben erscheint noch das meiste in der Schwebe, umso mehr, wenn man an die bereits bestehende Uebersättigung des schweiz. Energiemarktes denkt: die z. Zt. ausgebauten aber unverwertbaren Jahresenergie dürfte 200 Millionen kWh beträchtlich übersteigen. Dazu kommt, dass uns mit der Erstellung der Rheinkraftwerke die Schiffahrstrasse bei weitem nicht ohne weiteres in den Schoss fällt, wie vielfach behauptet und geglaubt wird. Man denke blos an die nötigen zusätzlichen Kanalbauten bei Ryburg-Schwörstadt, bei Albrück-Dogern u. a. m., Bauten, die insgesamt auf über 100 Millionen Fr. Baukosten veranschlagt werden, ohne die Rheinfallstufe. Wohl hat sich in Art. 6 des schweizerisch-deutschen Staatsvertrages vom 28. März 1929 die Schweiz verpflichtet, die Erstellung des Grossschiffahrtsweges Basel-Bodensee im Verein mit Deutschland fördern zu helfen, insbesondere durch eine angemessene Kostenbeteiligung, immerhin erst dann, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen. Es ist selbstverständlich, dass die Schweiz ihre Vertragspflichten loyal erfüllen wird; wann aber die nötige Voraussetzung eingetreten sein wird, kann heute kein ernsthafter Techniker sagen, nicht einmal schätzungsweise. Es ist deshalb unverständlich, wenn heute noch Töne angeschlagen werden, wie z. B. „in 10 Jahren werde der Rhein bis in die Aare schiffbar sein“, und der Klageruf: „Niemand interessiert sich für die Schiffbarmachung der Limmat!“ — Das sind rhetorische Phrasen, die nicht zur Aufklärung dienen, sondern die öffentliche Meinung verwirren. Man möge sich doch in den Kreisen der Schiffahrtsförderer vor unsachlichen Uebertreibungen hüten.

[Autoreferat.]

Der von zahlreichen Lichtbildern begleitete Vortrag erntete reichen Beifall; den Vortrag verdankend, betont der Präsident, dass die Rheinregulierung die Schweiz wohl mit rund 60 Millionen Franken belasten werde, dass aber die Vorteile die Opfer aufwiegen; von den 550 bis 560 000 t durch die Gaswerke jährlich eingeführten Kohlen entfallen etwa zwei Drittel auf die Schiffahrt. — Mit diesem Hinweis eröffnet er die Diskussion. — Daran beteiligen sich die HH.: Dr. Ing. H. Bertschinger, Obering. J. Lüchinger, Dir. J. Bünzli der S. O. B., Prof. E. Meyer-Peter und Dir. E. Payot (Basel).

Die Diskussionsredner drücken vor allem ihren Dank dem Referenten gegenüber aus, der sich unermüdlich für die Aufklärung über die Realitäten der Schiffahrtsprobleme eingesetzt hat; auch erinnern sie an die Männer, denen ein wesentliches Verdienst in der Realisierung der Rheinschiffahrt zukommt, an der sie zum Teil selbst beteiligt sind, sei es an der Rheinregulierung, oder, wie insbesondere Obering. J. Lüchinger, an der Projektierung des Kraft-

werkes Kembs und dessen Ausführung. Dir. Bünzli erinnert daran, dass der Bodensee- und der Nordostschweiz. Schiffahrtsverband alle diese Fragen intensiv verfolgen, da an der Schiffbarmachung der Strecke Basel-Bodensee nicht nur die Nordostschweiz, sondern vor allem auch Österreich das grösste Interesse hätten. Prof. Meyer-Peter kommt auf die Rheinregulierung bis Basel zu sprechen, insbesondere auf den Umstand, dass der Rhein auf dieser Strecke ein grösstes Gefälle und Geschwindigkeit besitze, sowie dass er sich unterhalb Basel noch im Erosionszustand befindet, während er im Gegenteil im unteren Drittel Alluvionen ablagere. Diese Umstände hätten zur Folge, dass der Rhein hier der Regulierung etwas grössere Schwierigkeiten bieten werde, als es unterhalb Strassburg

der Fall gewesen sei. Was die Rheinstrecke Basel-Bodensee betrifft, schliesst er sich der Ansicht des Referenten an.

Im Schlusswort dankt Ing. Jegher seinem Vorredner und teilt ergänzend noch mit, dass, abgesehen von den im Bau befindlichen Versuchsstrecken, zur Abklärung verschiedener Fragen im Flussbau-laboratorium in Karlsruhe gegenwärtig noch Modellversuche im Gange sind.

Schluss der Sitzung 10^{8/4} Uhr.

Der Aktuar: Max Meyer.

S.I.A. Technischer Verein Winterthur. Referat und Vortrag vom 6. Nov. 1931.

Referat von Direktor E. Bader:

„Die projektierten Neubauten in der Winterthurer Gasfabrik“.

Der Referent gibt in einer kurzen, gründlichen Zusammenstellung das Wichtigste bekannt, was zur bevorstehenden Abstimmung über die Krediterteilung im Betrage von 1448000 Fr. geführt hat. Es handelt sich nicht um eine Erweiterung, sondern um eine gründliche Erneuerung der im Jahre 1873 erbauten Anlage. Besprochen wird das gegenwärtige Ofensystem und die Entwicklung des ganzen Haushaltes des Gaswerkes in Bezug auf Produktion und Verwendung zu Beleuchtungs- und Kochzwecken. Die Verwendung für Beleuchtung ist heute fast ohne Bedeutung. Der Konsum steigt pro Jahr um rd. 100 000 m³. Es werden die alten Retorten und die neuen Kammeröfen kurz besprochen. An neuzeitlichen Ofensystemen kommen für Gaswerke in der Grösse desjenigen von Winterthur in Frage: Horizontale Kleinkammeröfen, Vertikale Kammeröfen mit diskontinuierlichem Betrieb und solche mit kontinuierlichem Betrieb.

Die gegenwärtige Ofenanlage wurde in den Jahren 1898 und 1900 neu erstellt und ist im Jahr 1914 mit neuen Unter- und Oberbauten versehen worden. Diese Anlage ist veraltet, ausgebraucht und nicht mehr renovationsfähig. Sie besteht aus acht Schrägrötenretortenöfen und hat eine tägliche Leistungsfähigkeit von 20000 m³. Eingehend durchgeführte Untersuchungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen haben ergeben, dass sich für unsere Verhältnisse der kontinuierlich betriebene Vertikalkammerofen am besten eignet.

Vortrag von Dr. Deringer, Adjunkt beim Gaswerk Winterthur:
„Neuzeitliche Gaserzeugungsöfen“.

Der klare und sehr erschöpfende Vortrag wurde auf Grund der folgenden Gliederung gehalten: Form der Entgasung (Retorten und Kammer); Horizontale und schräge, sowie Vertikalöfen; Vertikalöfen, unterschieden nach dem Betrieb (kontinuierlich und diskontinuierlich); Ofenbeheizung (Rost- und Generativ-Feuerung); Wärmerückgewinnung.

Da bei der Regenerativfeuerung Temperaturen bis 1600° C vorkommen, ist die Frage der Baumaterialien und im besondern der Kammerwände von grosser Wichtigkeit. Da Chamotte schon bei 1300° C erweicht, wird als absolut feuersicheres Material „Silica“ festgestellt, das noch den Vorteil hat, dass die Wärmeleitzahl eine

günstige ist. Ein wichtiger Punkt bei solchen Ofenanlagen ist die Masshaltigkeit, d. h. die Längenänderungen wegen den grossen Temperaturschwankungen. Sehr eingehend wird die Wärmewirtschaft und die Koksgewinnung beim Gaswerksbetrieb besprochen. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung eines Gaswerkes als eigener Industriebetrieb hat zusammenfassend auf folgendes Rücksicht zu nehmen: Gasmenge, Heizwert des Gases, Qualität und Menge des Kokses, Heizmaterial, Wärme-Rückgewinnung und Verwertung, Gaspreis.

An der sehr anregenden Diskussion beteiligten sich die Herren Dr. Christen, Winterthur, und Prof. Dr. Ott aus Zürich (Gaswerk Schlieren).

F. Schmid.

*

Vortrag vom 20. November 1931.

Prof. H. Jenny-Dürst, von der Eidg. Techn. Hochschule, Zürich:

„Das Holz als Baustoff“.

Der Vortragende erwähnte einleitend, wie schwierig es ist, die Holzqualität im Gegensatz zu anderen Baustoffen wegen des langsamem Wachstums der Bäume zu beeinflussen und wie durch das Bundesgesetz zum Schutz des Waldes gewisse Beschränkungen in der wirtschaftlichen Verwertung des Holzes auferlegt werden, die uns verpflichten, unser Möglichstes zu tun, um den Absatz des einheimischen Holzes zu fördern.

Einige statistische Zahlen belegten die Wichtigkeit der Forstwirtschaft. Rd. 30% der produktiven Bodenfläche der Schweiz bestehen in Waldfläche, deren Ertrag im Mittel 3,5 m³/ha beträgt, der bei günstiger Bewirtschaftung gesteigert werden kann. In der Waldbewirtschaftung sind rd. 12000 Erwerbende mit rd. 17000 Haushaltungsangehörigen tätig. Unsere Holzproduktion genügt nicht, um der Nachfrage nach Brenn- und Nutzholz vollständig zu genügen, sodass eine namhafte Einfuhr von Holz und Holzfabricaten zu verzeichnen ist. Neben der direkten Waldbewirtschaftung sind noch rd. 65000 Personen in der Holzbearbeitung beschäftigt. Da eine Einfuhr von rd. 36 Mill. Fr. an Holzfabricaten besteht, wird durch diese Zahl auch ein Fingerzeig gegeben, dass wir nicht nur Holz produzieren, sondern es auch möglichst vollständig zu Fertigungsfabrikaten im Lande selbst verarbeiten sollen.

Bei der heutigen Form der Verwertung ist zu beachten, dass der Zimmermann sich das Holz nicht mehr selbst aussucht, fällt und bereitstellt, sondern dass diese Funktionen getrennt sind. Es kommt daher sehr darauf an, dass dem Baugewerbe richtig vorbereitetes Holz geliefert wird und dass man die Mängel, die eintreten können, rechtzeitig erkennt. Das Holz soll keinen Drehwuchs und keine buchsigten Einlagerungen aufweisen. Ingenieurholz muss astarm, bzw. astfrei sein, während man für Wandverkleidungen nicht zu grosse Ansprüche stellen soll, da sonst unser Holz überhaupt nicht verwendet wird. Besonderer Berücksichtigung bedarf das Schwinden und Quellen des Holzes, das auf einem kolloidchemischen Vorgang beruht, dessen vollständiges Abstoppen bis heute noch nicht gelungen ist. Entsprechend der relativen Feuchtigkeit der umgebenden Luft nimmt das Holz Feuchtigkeit auf oder gibt solche ab. Unter diesen Umständen gibt es noch keinen vollständig fugenlosen Bodenbelag aus Holz, und die Konstanthaltung der Feuchtigkeit in Aufenthaltsräumen ist anzustreben. Da das Schwinden in der axialen Richtung fast Null, in der tangentialen aber stark ausgeprägt ist, muss dies sowohl bei der Bearbeitung wie auch der Verwendung des Holzes berücksichtigt werden. Wenn das Mark nicht entfernt wird, so tritt stets Rissbildung ein. Beim Holzbau muss die stehende oder liegende Faser wegen des verschiedenen Schwindens berücksichtigt werden (Schwebezapfenkonstruktion). Wegen der Feuergefährlichkeit der ungeschützten Holzkonstruktionen ist ein vollkommener Blitzschutz anzustreben, im neuzeitlichen Holzhaus werden feuerhemmende Bekleidungen verwendet. Neben diesen Eigenschaften sind auch die Schäden durch pflanzliche und tierische Schädlinge zu berücksichtigen, wobei der Grundsatz gilt, dass vorbeugen besser ist als heilen, was sich darin auswirkt, dass das Holz im gesunden Zustand abgeführt werden muss.

Wichtig sind ferner auch die Festigkeitsverhältnisse des Holzes, wo zu berücksichtigen ist, dass die Druckfestigkeit mit zunehmender Feuchtigkeit abnimmt und ferner die Kraftrichtung zur Stammaxe von Bedeutung ist. Infolgedessen ergibt besonders Sperrholz wegen der Kreuzung der Faserrichtung gute Resultate. Wenn man alle diese Eigenschaften beachtet, so erkennt man schliesslich die Vorzüge des Holzes, das sowohl sehr einfach zu beschaffen wie auch zu bearbeiten ist. Als primitivstes Beispiel gilt der einfache Holzhag ohne jegliche Eisenteile. Wenig bekannt ist auch, dass die S. B. B. während des Krieges für sämtliche Talübergänge Normalpfeiler aus Holz für Notbrückenbau durchgearbeitet hatten. Im Anschluss daran ist zu erwähnen, dass sich das Holz besonders auch für Gerüst- und Schalungsbau eignet.

Eine Entwicklung ist zu konstatieren in der Richtung ausgesprochener Ingenieur-Holzkonstruktionen, wo durch den Lamellenquerschnitt die Festigkeit ausgeglichen und erhöht und durch neue Knotenpunktverbindungen leichtere Konstruktionen möglich geworden sind. Heute werden Perrondächer, Flugzeughallen, Verladebrücken, Fest- und Lagerhallen und auch Funktürme in Holz gebaut, die sich in der Eleganz und Leichtigkeit von Eisenkonstruktionen kaum unterscheiden.

Der Vortrag, aus dem tiefe Anhänglichkeit an den Wald und damit Heimatliebe sprach, wurde mit grossem Beifall aufgenommen. Leider konnte eine Diskussion wegen Abreise des Referenten nicht mehr eingeleitet werden.

Besichtigungen in Zürich, Samstag, den 21. November 1931.

Anlässlich der Besichtigung der Bausammlung der E. T. H. hatte Prof. H. Jenny Gelegenheit, die in seinem Vortrag erwähnten Eigenschaften des Holzes in der trefflichen Modellsammlung eingehend zu erläutern und das Verständnis für das Holz als Baustoff noch zu vertiefen.

Einzelne Gruppen besichtigten die Kupferstichsammlung und waren von der Vielgestaltigkeit des Schaffens des verstorbenen Kantonsbaumeisters Herm. Fietz überrascht.

Die Vorführungen von Priv. Doz. F. M. Osswald im akustischen Laboratorium boten eine instructive Ergänzung seines früheren Vortrages, wobei nicht nur die Schallwellenphotographie grösstes Interesse fand, sondern auch die Demonstrationen in seinem Spezialraum für Nachhallmessungen. Bei Anwesenheit einzelner Personen konnten in diesem eigens auf Schallreflexion gebauten Raum Nachhallzeiten bis zu 14 Sekunden festgestellt werden, die eine Unterhaltung in diesem Raum verunmöglichten.

Schliesslich vereinigten sich die Teilnehmer noch zu einem Abendschoppen in der neuen Börse, wobei Gelegenheit war, die interessanten technischen Einrichtungen dieses Baues zu besichtigen.

Der Aktuar: E. Wirth.

S.I.A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Mitteilung des Sekretariates.

Von unserem Werke „Das Bürgerhaus in der Schweiz“ geht
langt der XXIII. Band:

Das Bürgerhaus im Kanton Basel-Stadt (III) und Basel-Land

in den nächsten Tagen zur Ausgabe und kann von den Mitgliedern beim Sekretariat, Tiefenhöfe 11, Zürich, zum ermässigten Preise von 17 Fr. für das erste Exemplar und 23 Fr. für jedes weitere Exemplar (gebunden 8 Fr. mehr) bezogen werden. Der Ladenpreis beträgt 35 Fr. pro Band.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir unsere Mitglieder erneut auf die bisher erschienenen Bürgerhausbände aufmerksam machen, die sich ganz vorzüglich als Weihnachtsgeschenke eignen. Da zum ermässigten Preise eine beliebige Anzahl Exemplare bezogen werden kann, hoffen wir, dass unsere Mitglieder von dieser günstigen Offerte ausgiebigen Gebrauch machen werden. Die Lieferung erfolgt ausschliesslich durch das Sekretariat.

Zürich, den 3. Dezember 1931.

Das Sekretariat.

An unsere Abonnenten.

Wie üblich werden wir, wo nichts anderes vereinbart ist und soweit es die Postverhältnisse erlauben, zu Beginn des neuen Jahres den Abonnementsbetrag mit Nachnahmekarte erheben, sofern die Abonnenten es nicht vorziehen, zur Ersparung der Nachnahmekosten den entfallenden Betrag vor Ende Dezember durch Einzahlung auf unser Postcheck-Konto VIII 6110 oder mittels einer Anweisung auf Zürich zu begleichen.

 Unsere „Postabonnenten“ in der Schweiz ersuchen wir, einem Wunsche der Eidgen. Postverwaltung entsprechend, das Abonnement ab 1932 nicht mehr beim Postbüro ihres Wohnortes, sondern direkt bei der Administration der S.B.Z. bestellen und den entfallenden Betrag (40 Fr. für ein Jahr, 20 Fr. für ein halbes Jahr, 10 Fr. für das Quartal) auf unser Postscheck-Konto VIII 6110 einzahlen zu wollen. — Für die ausländischen Postabonnenten tritt keine Änderung ein.

Ferner bitten wir, allfällige Rücktritte vom Abonnement vor Jahresschluss mitteilen zu wollen.

Zürich 2, Dianastrasse 5. Administration der „S.B.Z.“