Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 23

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: 12.12.2025

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

Internat. Verband der Schiffahrtskongresse [1]).

Der XVI. Kongress in Brüssel wird wahrscheinlich Ende August oder Anfang September 1935 eröffnet werden. Nachstehend das Programm der zu behandelnden „Fragen" und „Mitteilungen". Sollten schweizerische Interessenten den Wunsch haben, einen Bericht einzureichen, so werden sie ersucht, sich beim Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Bern bis *31. Dezember 1933* zu melden. Ueber jede „Frage" oder „Mitteilung" darf von einem Lande nur ein Bericht eingereicht werden; es ist aber zulässig, dass ein Bericht von mehreren Berichterstattern abgefasst wird.

I. Binnenschiffahrt.

1. Frage. Untersuchungen über die Einwirkung auf den Schiffahrtsbetrieb und auf die Haltbarkeit der Ufer und des Bettes von Kanälen und kanalisierten Flüssen von: a) Wellenbewegungen und Längsströmungen in Kanalhaltungen, die an Schleusen mit starkem Gefälle anschliessen; b) Erhöhungen oder Senkungen des Wasserspiegels infolge von Schwankungen in der Wasserversorgung oder unter dem Einfluss der vorherrschenden Winde; Abhilfemassnahmen. *2. Frage.* Regelung der Stauhöhe in den Haltungen und des Abflusses unterhalb der letzten Staustufe in kanalisierten Flüssen bei ausgenutzter bezw. nicht ausgenutzter Wasserkraft. *3. Frage.* Regulierung eingedeichter freifliessender Flüsse, soweit sie gleichzeitig die Verbesserung der Schiffahrtverhältnisse und den Schutz des Ufers und der Vorländer zum Ziele hat.

1. Mitteilung. Querschnittform und Böschungsbefestigung von Kanälen oder Flüssen in Bezug auf ihre Widerstandsfähigkeit gegen die zerstörenden Wirkungen der Schiffahrt. Erzielte Ergebnisse. *2. Mitteilung.* Neue Arten beweglicher Wehre. Grösste Abmessungen jeder Wehrart. Anordnung der festen und beweglichen Teile dieser Wehre, und Vorkehrungsmassnahmen gegen Unterläufigkeit. *3. Mitteilung.* Bedeutung der Binnenschiffahrtstrassen im Gesamtverkehrsnetz eines Landes.

II. Seeschiffahrt.

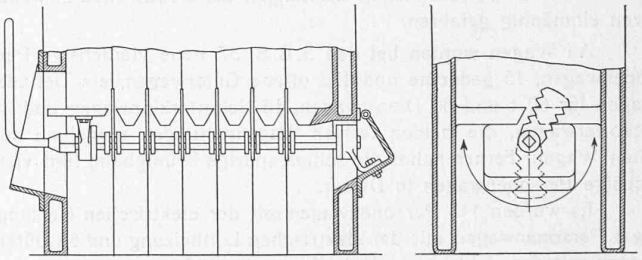
1. Frage. Anlage der äusseren Werke und Massnahmen zur Erhaltung der Wassertiefe in Häfen an sandigen Küsten und an Haffmündungen. *2. Frage.* Bauweise senkrechter Hafendämme. Einwirkung des Seeganges. Grundlagen für Berechnung und Entwurf.

1. Mitteilung. Abmessungen der Bauten der Seehäfen, insbesondere der Schleusen, Kais, Ausbesserungsdocks, festen und beweglichen Brücken, Zufahrtstrassen unter Berücksichtigung der künftig zu erwartenden Abmessungen der grossen Passagierschiffe. *2. Mitteilung.* Kräftige Bagger und sonstige Geräte zur Beseitigung von Felsen. Antrieb, Leistung, grösste erreichbare Tiefe, Leistungen bei schlechtem Wetter. Arten der Aufmessung des Baggerguts und der Selbstkostenermittlung pro Kubikmeter gebaggerten Bodens. *3. Mitteilung.* Neuere Beispiele für die Gründung von Kai- und Schleusenmauern auf schlechtem Untergrund. Einfluss des Grundwasserstandes und seiner Schwankungen.

MITTEILUNGEN.

Blitzversuche. Bekanntlich beginnen Funkenentladungen an scharf gekrümmten Leiteroberflächen (den Stellen grösster Feldstärke). Wenn der Blitz mit Vorliebe in Bäume, Türme, Maste, Bergspitzen „einzuschlagen" scheint, so geht er demnach wohl vielmehr von solchen Spitzen aus, um in die Wolke einzuschlagen. Die Einschlagstelle des Funkens ist, wie im Laboratorium festgestellt wird, vorzugsweise eine Oberfläche schwacher Krümmung. Zwischen einer leitenden Spitze und einer in bestimmter Entfernung aufgestellten Metallkugel sinkt die Durchschlagspannung mit steigendem Kugeldurchmesser. Die von A. Schwaiger, München, angestellten Modellversuche, über die er in der Märzausgabe des „Bayerischen Industrie- und Gewerbeblattes" berichtet, bestätigen diesen Sachverhalt: Parallel zu einer die Erdoberfläche darstellenden Metallplatte wurde ein dünner Draht (Freileitung oder Erdseil) gespannt; eine grosse Kugel oder eine Spitze bildete die Wolke ab, je nachdem die irdischen Ausgangs- oder Einschlagstellen des Blitzes festzustellen waren. Wird die Kugel dem mit der Platte verbundenen Draht gegenübergestellt und unter Spannung gesetzt, so geht der Blitz vom Draht aus. Wird die Kugel durch die Spitze ersetzt, so schlägt der Blitz in die Metallplatte ein. Hierbei kann der Draht, wenn direkt unter der Spitze befindlich, vom Blitz getroffen werden. Wird der Draht von der Platte isoliert, so ist er weder bevorzugte Ausgangs- noch Einschlagstelle. Eine neben den Draht auf die Platte gestellte, oben spitz zulaufende Metallsäule (Leitungsmast) ist stets bevorzugte Ausgangstelle. — Der Sinn des Erdseils ist somit, wenn die Freileitung gerade in der Bahn des Blitzes liegt, ihn an Stelle jener aufzufangen. — Schwaiger hat ferner festgestellt, dass Entladungen, die von gabel- oder kreuzförmigen Elektroden (ineinander mündenden Flussläufen, sich kreuzenden Wasseradern) ausgehen, an den Zinken beginnen, wogegen eine in solche Elektroden einschlagende Entladung den Schaft der Gabel oder direkt die Gabelungs- oder Kreuzungsstelle, also die sanfter gekrümmten Stellen, sucht. Die Einbettung der Elektroden in isolierenden Staub ändert hieran nichts. Nimmt man aber stattdessen nassen Sand, so verlaufen die Entladungen so, als ob die Elektroden nicht vorhanden wären. Unter- und oberirdische Wasserläufe in feuchtem Erdreich wären demnach weder bevorzugte Einschlag- noch Ausgangstellen des Blitzes. Nach geologischen Messungen ist gut isolierendes Erdreich sehr selten; eine Ausnahme können Felsmassen bilden. — Zu diesen Modellversuchen bemerkt C. Reindl in „Wasserkraft und Wasserwirtschaft" (16. Sept. 1933), dass die in der Natur vorkommenden unterirdischen sogenannten „Wasseradern" in Wirklichkeit meist kilometerbreite wasserführende Schichten unter der trockenen Erdoberfläche sind.

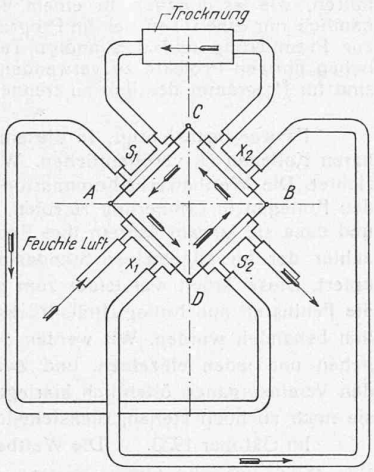
Abschlackmesser System Lüdi. Um den Rost eines grösseren Heizkessels von den Schlackenkuchen zu befreien, ist es in Ermangelung einer geeigneten Apparatur nötig, das Feuer herunterbrennen zu lassen, um dann bei geöffneten Heizkesseltüren mit Feuerspiess und Schlackenzange zu hantieren. Eine gleichmässige Reinigung auch des hintern Rostteils kann geraume Zeit erfordern, während der Wärme verloren geht und der Betrieb, namentlich bei Dampfheizung, gestört wird. Die von Justus Burger in Solothurn nach Patent Lüdi hergestellte Vorrichtung (Abb.) ermöglicht es nun, den Rost jederzeit, und zwar gleichmässig längs seiner ganzen Länge, abzuschlacken; dabei braucht nur die Tür zum Aschenraum geöffnet zu werden. Die auf einer Welle unterhalb des Rostes montierten Wühlmesser werden ein paarmal im einen und andern Sinn durch die Rostschlitze emporgedreht, um, die glühende Schlacke zerschneidend und zermalmend, Luft zu schaffen — eine Prozedur, die keine Minute in Anspruch nimmt und, da sie bei vollem Feuer geschehen kann, keinerlei Störung noch nennenswerte Verluste verursacht. Die hierdurch ermöglichte örtlich und zeitlich gleichmässig gute Luftzufuhr und vollständigere Koksverbrennung verringert den Brennstoffverbrauch nach Zeugnissen der Praxis erheblich. Allerdings erübrigt sich eine periodische gründliche Entschlackung bei herabgebranntem Feuer nicht; sie ist jedoch weniger häufig vorzunehmen; nach einer Angabe aus der Praxis beispielsweise statt täglich — nur noch zwei- oder dreimal in der Woche. Dank der wirksameren Bekämpfung der Rostverstopfung kommen billigere Kokssorten in Frage; die Bedienung mehrerer Heizkessel nebeneinander wird sehr erleichtert und damit die Stossbereitschaft grösserer Anlagen erhöht. In bestehende Heizkessel ist die Vorrichtung einfach zu montieren.



Elektrisches Hygroskop. Zwei gleiche Platindrähte, in die Röhren X_1 und S_2 (Abb.) isoliert eingeschmolzen, seien durch denselben elektrischen Strom erhitzt. Dem Draht X_1 entlang ströme feuchte, S_2 entlang gleich warme, aber trockene Luft. Wegen ihrer besseren thermischen Leitfähigkeit wird die feuchte Luft die Joule'sche Wärme des ersten Drahtes leichter abführen als die trockene Luft jene des zweiten. Dieser wird deshalb heisser werden als jener. Der elektrische Widerstand des zweiten Drahtes wird also gegenüber dem des ersten erhöht. Um diesen Widerstandsunterschied auf eine empfindliche (und registrierbare) Weise festzustellen, braucht man die Anordnung laut Schema nur zu einer

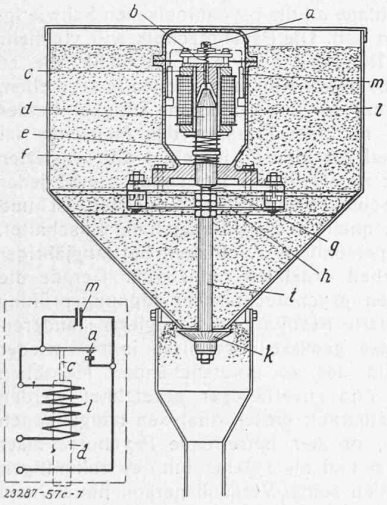
[1]) Vergl. die Mitteilung in Bd. 101, S. 133, am 18. März 1933.

Weatstone'schen Brücke auszugestalten. Wird an die Klemmen A und B eine Gleichspannung gelegt, so wächst die Potentialdifferenz zwischen C und D mit der Ungleichheit der Widerstände X_1 und S_2, bezw. X_2 und S_1, d. h. mit dem Wassergehalt der durchgeleiteten feuchten Luft. — Diesen Gedanken haben Leeds & Northrup, Philadelphia, zusammen mit den Bell Telephone Laboratorien in einem hochempfindlichen registrierenden Hygroskop verwirklicht (Industrial and Engineering Chemistry, Analytical Edition, 15. April 1930). Das Instrument ist im physikalischen Laboratorium der A.-G. Brown, Boveri & Cie. umgebaut und vereinfacht worden; nebenan das Schema der Anordnung von BBC. H. Stäger in Baden beschreibt im Diskussionsbericht Nr. 27 des SVMT (Bericht Nr. 69 der EMPA) die verschiedenen Ausführungsformen der Firma, die sich nach der Temperatur richten, bei der die Messung vorzunehmen ist. Hervorgehoben wird die über die ganze Feuchtigkeitsskala gleichmässige Messgenauigkeit. Der Ausschlag des Instruments ist bei konstanter Temperatur und Luftgeschwindigkeit dem Feuchtigkeitsgehalt proportional.



Elektrisches Hygroskop BBC. Schema.

Demag-Sandstreuer. Wo wegen Regen, Nebel, Reif, Kohlenstaub usw. die Reibung zwischen Laufrad und Schiene gefährlich kleine Werte annehmen kann, also bei Schienenfahrzeugen, fahrbaren Kranen, Katzen, empfiehlt es sich, mit Sand zu bremsen. Wird der Sandstreuer elektrisch betrieben, so fällt ein Gestänge weg und können auch Anhängewagen ohne Schwierigkeit mit Streuern ausgerüstet werden. Das magnetische Schlagwerk der anbei skizzierten Demag-Streubüchse wird durch Druckknopf oder automatisch bei Bremsstellung des Fahrschalters betätigt. Der Magnetkern d versetzt der in der Membranfeder h aufgehängten Stösselstange i sekundlich etwa 18 Schläge, sodass der Sand, durch die Membranschwingungen losgerüttelt, über den Rand des Streutellers k durch eine Rohrleitung auf die Schienen fliessen kann. Das Schlagwerk ist wasser- und staubdicht gekapselt. Zum Trockenhalten des Sandes wird, wenn nötig, ein Heizwiderstand mitgeliefert. Der Streuteller sichert im Ruhezustand einen festen Verschluss, im Betriebsfall eine zuverlässige Oeffnung des Sandkastens. (Demag-Nachrichten, Oktober 1933).



Demag-Sandstreuer, Schema und Schaltskizze.
Legende: a Unterbrecherkontakt, b Feder, c Steuerstange, d Magnetkern, e Schlagfeder, f Pufferfeder, g Mangan-Hartstahlfutter, h Membranfeder, i Stösselstange, k Sandstreu-Teller, l Erregerspule, m Block-Kondensator.

Die Untersuchung von Strassen im Hinblick auf den Automobilverkehr. Um die Güte einer Strassendecke, die von Automobilen von hohen Geschwindigkeiten und erheblichen Radlasten dauernd befahren werden muss, einwandfrei feststellen zu können, sind besondere Prüfverfahren entwickelt worden, über die E. Neumann (Stuttgart) in der „VDI-Zeitschrift" vom 23. Sept. 1933 orientiert. Eine der Prüfarten beruht auf der Anlage von ringförmigen Prüfbahnen, die mit einem, dem Automobilfahrwerk nachgebildeten Prüffahrwerk befahren werden. Auf ältere Anlagen dieser Art, am englischen Materialprüfamt in Teddington, und an der Technischen Hochschule zu Karlsruhe, ist eine solche der Technischen Hochschule Stuttgart in Cannstatt gefolgt, die in den letzten Jahren besonders die Schlüpfrigkeit moderner Strassendecken zu untersuchen begann. Dazu dient ein dem Fahrgestell beigefügtes Schlepprad, das mit einer Backenbremse ausgerüstet ist, die vom Fahrgestell aus während der Fahrt betätigt werden kann, wobei sich die Adhäsion zwischen Rad und Bahn auf einfache Weise ermitteln lässt. Analoge Versuche sind in England unter Verwendung eines Motorwagens mit Beiwagen schon früher auf Verkehrstrassen durchgeführt worden, welche Prüfart nun auch in Cannstatt zur Kontrolle der Ergebnisse der andern Prüfeinrichtung zur Anwendung gelangte. Die demgemäss bestimmten Adhäsionszahlen liegen bei kleinsten Geschwindigkeiten in der Nähe der Zahl 1 und fallen mit bis auf 50 km/h betragender Geschwindigkeit ziemlich bedeutend, und zwar bei nasser Fahrbahn stärker als bei abtrocknender, bezw. eben ganz trocken gewordener Fahrbahn. Zum Messen der Nachgiebigkeit bituminöser Beläge hat Vandone (Mailand) ein auf dem Stossprinzip fussendes Messgerät entwickelt, das durch englische Fachleute weiter ausgebildet wurde. Schwedische Fachleute haben einen Profilograph zur Registrierung der Abnutzung der Strassendecke mit zunehmender Verkehrsmenge in Verwendung genommen; dieses Verfahren ist auch in Cannstatt benutzt worden und hat, ähnlich wie in Schweden, für Asphalt und dgl. mittlere Abnutzungen von etwa 1 mm nach etwa 400 000 t Gesamtlast ergeben.

Betongelenke mit gepanzerter Wälzfläche. Die Herstellung von Betonwälzgelenken auf dem Lehrgerüst oder das Versetzen von fertigen Gelenkquadern auf der Schalung ist erfahrungsgemäss nicht nur umständlich, sondern auch ungenau. Diese Mängel waren für Dr. Ing. Emil Burkhardt (Stuttgart) der Anlass zur Konstruktion von Betongelenken mit gepanzerter Wälzfläche, die er in der „Bautechnik" vom 10. November anhand von Ausführungsbeispielen und Versuchsresultaten beschreibt. Bei diesen Gelenken werden die Wälzflächen der beiden Gelenkquader durch entsprechend gebogene Blechtafeln gebildet, die so miteinander verschraubt sind, dass sie als Ganzes auf der Schalung versetzt werden können und, nachdem sie in die genaue Lage gebracht sind, mit Beton hinterstampft werden. Gegenüber den bisherigen Verfahren zur Herstellung der Gelenke haben die gepanzerten Wälzgelenke den Vorteil, dass sie einfach und genau hergestellt werden können und die Wälzflächen sich dort berühren, wo sie es rechnungsmässig tun sollen. Dazu kommt, dass die Kosten für das Herstellen und Versetzen durch den Wegfall der genauen Herstellung der Wälzflächen, den umständlichen Transport und das schwierige Versetzen geringer sind.

Die Schienenomnibusse der italienischen Eisenbahnen. Seit 1927 verkehren Schienenomnibusse auch auf italienischen Eisenbahnen. Nach einer Zusammenstellung, die wir der Zeitschrift „Il Politecnico" (September 1933) entnehmen, verkehren zehn solcher Omnibusse auf Staatsbahnlinien, sowie acht auf Privatbahnlinien. Dieselelektrische Ausrüstung ist auf fünf Wagen der Staatsbahnen und auf einem Wagen der Privatbahnen zu finden; alle übrigen Ausführungen sind durch die Anwendung von Benzinmotoren mit mechanischen Wechsel- und Wendegetrieben gekennzeichnet. Die benutzten Fahrgeschwindigkeiten überschreiten in keinem Fall 60 km/h, da die Omnibusse nur auf Nebenlinien mit geringem Verkehr benutzt werden; es handelt sich um Wagentypen vom Minimum von 18 und vom Maximum von 70 Plätzen, bei Leergewichten von 6 bis zu 44 t, teils für Schmalspur, teils für Normalspur.

Zugangstrasse zum Völkerbundsgebäude in Genf. Vom Ende des Quai Wilson am rechten Genfer Seeufer soll eine schnurgerade Strasse nach der Place des Nations, dem Eingangsplatz zu den Völkerbundsbauten, geführt werden. (Vergl. Abb. 1 auf S. 291 von Bd. 98). Diese neue, 22 m breite „Avenue Mon Repos" (?!) wird demnächst in Angriff genommen. Sie überschreitet den Nordkopf des S. B. B.-Güterbahnhofes auf einer Brücke, benötigt 5700 m³ Erdaushub und kostet beiläufig 2,2 Mill. Fr.

Das Kunstgewerbe-Museum der Stadt Zürich zeigt bis 17. Dez. folgende Ausstellungen: Japanische Architektur und Gärten, Foto-Ausstellung und Verkauf-Ausstellung des S. W. B. Besuchszeiten: Wochentags 10 bis 12, 14 bis 18 Uhr, Sonntags 10 bis 12, 14 bis 17 Uhr. Während der Dauer der Verkaufs-Ausstellung ist das Museum ausnahmsweise auch Montags geöffnet. Eintritt frei.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die Redaktion:
CARL JEGHER, G. ZINDEL, WERNER JEGHER, Dianastr. 5, Zürich.

Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik „Lignum" Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für das Holz

Holztagung:

Samstag, 9. Dez. 1933 im Landwirtschaftlichen Institut der E. T. H.

Vormittags: 10.00 h Begrüssung.

10 15 h „Der Aufbau des Holzes". Referent: Prof. Dr. P. Jaccard.

11.15 h „Spannungsfreie Holztrocknung". Referent: Ingenieur Wenzel i. Fa. Schilde, Berlin.

Nachmittags:

14.15 h „Kontrolle der Feuchtigkeit in der Trockenkammer und in der Werkstatt". Referent: Ing. E. Bosshardt i. Fa. Siemens, Zürich.

Aussprache, Ausstellung von Holz-Feuchtigkeitsmessern.

Jedermann, der die Bestrebungen zur Förderung einer zweckmässigen Verarbeitung des Holzes unterstützt, ist eingeladen.

Der Präsident der „Lignum". Der Präsident der S. V. M. T.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Die Wettbewerbs-Kommission an die Mitglieder des S. I. A. und B. S. A.

Herr K. M. schrieb am 20. August 1932 in der „Schweiz. Bauzeitung", das Wettbewerbswesen sei durch die Grundsätze des S. I. A. und das Merkblatt reglementarisch gut fundiert; es fehle nicht an den Reglementen, sondern an der Interpretation. Die W.-K., ohne die weitern Ausführungen des Herrn K. M. im gesamten gutzuheissen, teilt diese Auffassung, nur setzt sie an Stelle der „Interpretation" den „Takt und guten Willen". Das leider häufig wiederkehrende *Fehlen des guten Willens und des Taktes* sowohl bei den Preisrichtern, wie auch bei den Bewerbern veranlasst die Wettbewerbs-Kommission zum Appell an die Kollegen.

Die Preisrichter sind keine Halbgötter, sondern in gleicher Weise Treuhänder des Bauherrn und des Bewerbers. Diese Stellung verpflichtet in hohem Masse. Fehlt dem Preisrichter das Verständnis oder der gute Wille, dieser Verpflichtung in jeder Beziehung gerecht zu werden, so ist er, selbst bei grösstem Können, nicht berufen. Unberufene Preisrichter lassen aber leider so manchen Wettbewerb zur Farce werden. Dies kann der S. I. A. nicht weiter dulden. Deshalb rufen wir nachstehend in Erinnerung, was der Preisrichter zu tun oder zu unterlassen hat.

Der Architekt oder Ingenieur nimmt nur dann ein Mandat als Preisrichter an, wenn das Programm „in *allen* Teilen" und nicht nur „im übrigen" den Grundsätzen für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben und dem dazugehörigen Merkblatt (Kommentar) entspricht.

Der *Preisrichter* ist kein Allerwelts-Besser-Könner, der dem Bauherrn an Hand von eigenen Skizzen zeigt, wie minderwertig die Arbeiten seiner Bewerber-Kollegen sind und wie viel besser *er* die Aufgabe zu lösen versteht.

Das *Preisrichteramt* ist kein Beruf, auch kein Nebenberuf für beamtete Kollegen, für diese selbst dann nicht, wenn sie sich in Wettbewerben über ihr Können als Bewerber ausgewiesen haben. Selbstdisziplin soll Rekordleistungen in der Annahme des Preisrichteramtes verhindern!

Auch der ausländische Preisrichter ist an die Normen des S. I. A. gebunden.

Die Annahme des *Preisrichteramtes* bedingt Verzichtleistung auf jede mittelbare und unmittelbare Beteiligung am Wettbewerb; die Verzichtleistung schliesst auch die nach Erledigung des Wettbewerbes eintretende Weiterbearbeitung der Bauaufgabe in sich ein.

Je höher die Stellung ist, die ein *Preisrichter* im beruflichen Leben einnimmt, desto mehr verpflichtet sie ihn zur Respektierung der Rechte und Würde seiner Bewerber-Kollegen.

Die *Preisrichter* haben auch nach Erledigung des Wettbewerbes mit ihrem ganzen Einfluss dahin zu wirken, dass dem Verfasser des erstprämiierten oder in den ersten Rang gestellten Projektes die Weiterbearbeitung der Aufgabe übertragen wird.

*

Vom *Bewerber* wird qualitative Höchstleistung erwartet, sagt das Merkblatt. Wir fügen bei „auch kollegialer Anstand". Der Bewerber, der quantitativ mehr leistet, als das Programm verlangt, macht sich der illoyalen Konkurrenz schuldig. Er beleidigt ferner die Preisrichter, indem er ihnen zutraut, auf solche Mätzchen hereinzufallen.

Ein *Bewerber*, der sich widerrechtlich mit Hilfe eines Strohmannes an einem örtlich oder namentlich beschränkten Wettbewerb beteiligt, gerät nicht nur mit der Berufsmoral, sondern auch mit dem Strafgesetz in Konflikt. Wir erwähnen den Fall eines Architekten, der in zwei Wettbewerben unter Vorschub eines Strohmannes zwei Erfolge errungen hat. Die Folgen waren eine Strafklage wegen Betruges, die Restituierung der Preissummen und der Verlust der Zugehörigkeit zum S. I. A. und B. S. A. für den Fehlbaren.

Im Allgemeinen ist es zu wünschen, dass Studierende in Wettbewerben als *Teilnehmer* nicht zugelassen werden, auf keinen Fall dann, wenn einer ihrer Lehrer Preisrichter ist. Wie weit das geistige Eigentum beim Studenten liegt, dürfte in den wenigsten Erfolgfällen festzustellen sein. Solche Zufallserfolge, gezeitigt durch Nachhülfestunden, können das Preisgericht und den Bauherrn in die misslichste Situation versetzen.

Wenn ein *Bewerber* aus irgend einem Grunde aus der Prämiierung ausscheiden muss, ist seine Preissumme nicht unter die übrigen Preisträger zu verteilen, sondern es sind das oder die im Rang nächstbesten Projekte nachrücken zu lassen und die Gesamtpreissumme ist unter die Verfasser aller prämiierten Projekte neu zu verteilen, wobei die Zahl der im Programm festgelegten Preise nicht überschritten werden darf. Absolut unzulässig ist das Verfahren, wie es kürzlich in einem Wettbewerb praktiziert wurde, nämlich nur einen Teil der im Programm festgesetzten Preissumme zur Prämiierung und den andern Teil für den Ankauf der sämtlichen übrigen Projekte zu verwenden. — Preis- und Ankaufsumme sind im Programm deutlich zu trennen.

*

Es war beabsichtigt, in diesem Appell die Namen von fehlbaren Kollegen zu veröffentlichen. Wir haben vorläufig darauf verzichtet. Die Wettbewerbs-Kommission sieht sich jedoch veranlasst, den Kollegen in Erinnerung zu rufen, dass sie ehrenamtlich arbeitet und dass sie jahraus jahrein ihre Zeit für unverantwortliche Missachter der im allgemeinen Standesinteresse aufgestellten Normen opfert. Diese Arbeit war leider zum grössten Teil ohne Erfolg, weil die Fehlbaren aus Kollegialitäts-Rücksichten bisher viel zu glimpflich behandelt wurden. Wir werden deshalb in Zukunft anders vorgehen und jeden einzelnen, und zwar auch den kleinsten Fall in den Vereinsorganen öffentlich klarlegen und die Fehlbaren, mögen sie noch so hoch stehen, rücksichtslos beim Namen nennen.

Im Oktober 1933. Die Wettbewerbs-Kommission des S. I. A.

Das *Central-Comité* billigt vorstehenden Appell der W.-K.

18. November 1933.

S. I. A. Technischer Verein Winterthur. Sitzung vom 10. November 1933.

In der Sitzung vom 10. November sprach Dr. *A. Carrard*, Direktor des Psychotechnischen Instituts Zürich über

„Psychotechnische Eignungsprüfungen und ihre Auswirkungen im Betrieb".

Die ganze Unvoreingenommenheit, die lebendige und sarkastisch humorvolle Art, mit welcher der Redner sein Thema bewältigte, vermochte ihm gleich die Sympathien der Zuhörerschaft zu sichern. Er betonte, dass die Psychotechnik nicht den Anspruch erhebe, ein bereits abgeschlossenes Gebiet, oder gar ein Zaubermittel zu sein, das nun mit einem Schlage all die psychologischen Schwierigkeiten aus der Welt schaffen soll. Die Psychotechnik will vielmehr nur ein Hilfsmittel für die Diagnose sein, eine Methodik, die es ermöglicht, in kurzer Zeit soviel von einem Menschen festzustellen, als nötig ist, um seine Eignung für diese oder jene Tätigkeit besser beurteilen zu können. Ein restloses Erfassen des Menschen ist nicht ihr Ziel; nicht nur, weil der Mensch in seiner differenzierten Totalität überhaupt nie ganz zu ergründen ist, sondern weil jeder Diagnostiker oder Psychotechniker auch „nur" Mensch ist und seine Persönlichkeit als Fehlerquelle in die Untersuchung einschaltet. Immerhin lässt sich dieser persönliche Koeffizient bei langjähriger Erfahrung und Zusammenarbeit erheblich reduzieren. Gerade die Verschiedenheit der Methoden psychotechnischer Eignungsprüfung gestattet es, einzelne fehlerhafte Resultate zu korrigieren; andererseits werden auf diese Weise gewisse Ergebnisse immer wieder bestätigt, so dass das Bild des zu untersuchenden Menschen schliesslich immer sicherer und zuverlässiger gezeichnet werden kann. Die praktische Auswertbarkeit dieser Analysen hängt jedoch in hohem Masse davon ab, ob der betreffende Psychotechniker gleichzeitig auch Praktiker ist und als solcher mit den zukünftigen Arbeitsbedingungen, dem Milieu seiner Versuchsperson hinreichend vertraut ist. An interessanten Beispielen aus der Praxis wies schliesslich der Referent nach, wie solche Eignungsprüfungen bereits nach wenigen Stunden das gleiche Resultat erzielten, das der Praktiker erst nach einigen Jahren persönlicher Beobachtungen an der betreffenden Person abzugeben im Stande war. H. Ninck.

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

Internat. ständiger Verband der Schiffahrts-Kongresse.

XVI. Schiffahrts-Kongress 1935 in Brüssel.

Die schweizerischen Interessenten, die einen Bericht einreichen wollen, haben sich bis zum 31. Dezember 1933 an das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Bern zu wenden. Laut Statuten kann jedes Land über eine Frage oder Mitteilung nur einen Bericht vorlegen. Sollten sich mehrere Herren für die gleiche Frage melden, so müsste ein gemeinsamer Bericht abgefasst werden.

Das Eidg. Wasserwirtschaftsamt in Bern steht für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Zürich, den 22. November 1933. Das Sekretariat.