

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 14

## 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>**

trotz eines Gegengefälles von 700 m wählen die meisten Autos den Weg über die Lenzerheide, und zwar gern. Auch über den (trefflich ausgebauten) Monte Ceneri mit seinen 9% hört man keine Klagen wegen seiner verlorenen Steigung von 350 m.

Anderseits ist unbestritten, dass die Ausschaltung des Kerenzerberges durch die Uferstrasse Niederurnen-Mühlehorn die ganze Strecke Zürich-Chur und bis Thusis zur reinen Talstrecke macht, was eine sehr wesentliche und damit wünschbare Verbesserung im Inlandverkehr bedeutet. Was, nebenbei bemerkt, die Bündnerstrassen betrifft, sei an den Ausspruch eines Bündner Regierungsrates erinnert. Ein Ausländer hatte (vor etwa 30 Jahren) ihm gegenüber gerühmt, dass fast bis ins letzte Tälchen des Kantons eine Fahrstrasse führe; nur einen Fehler habe man gemacht: die Strassen seien teilweise etwas schmal. Worauf er die treffende Antwort erhielt: Wenn wir sie breiter gemacht hätten, wären sie nicht so lang geworden!

Damit kommen wir zur Hauptsache: der Verwirklichung der Uferstrasse, d. h. der Finanzierungs-Möglichkeit. Einer unserer Einsender vermutet, der Kanton Glarus habe mit dem Ausbau des Kerenzerberges den Bau der Uferstrasse hintertreiben wollen. Wir glauben auch das nicht, und führen zum Gegenbeweis nur drei Jahreszahlen an: die Glarner Landsgemeinde beschloss den Ausbau der beiden Hauptdurchgangstrassen, d. h. der Talstrasse Biltens-Linthal und der Strasse über den Kerenzerberg am 6. Mai 1928; in dem bezügl. Landsgemeinde-Memorial steht der Satz: „Es ist angezeigt, wegen den Verhandlungen über den Bau einer Wallenseestrasse mit grösseren Arbeiten noch etwas zuzuwarten.“ — Das interkantonale Aktionskomitee für eine Wallenseestrasse ist am 30. Juli 1931 in Wallenstadt gegründet worden; die Entscheidung zu gunsten der südlichen Uferstrasse (über Mühlehorn-Niederurnen) ist am 6. Oktober 1933 gefallen. — Man tut also besser, mit dieser Verdächtigmachung der glarnerischen Loyalität nicht zu operieren; übrigens erfährt ja die Bereitwilligkeit der Glarner Behörden zur Förderung der Uferstrasse ihre ausdrückliche Anerkennung in der vorstehenden Aeußerung der „Verkehrsinteressenten-Liga“. Wir haben allerdings der Beispiele genug, dass durch das Fehlen eines im gesamt-schweizerischen Interesse zielbewussten Strassenausbau-Programms viele kantonale Gelder nutzlos ausgegeben worden sind. So ist uns geschrieben worden, die st. gallische Strasse von Ragaz bis zur Tardisbrücke sei luxuriös gepflastert worden, nachdem die Strasse über Mayenfeld nach Landquart auf Bündner Gebiet schon erstklassig ausgebaut war. Solcher Zersplitterung der Mittel in Zukunft vorzubeugen ist die vornehmste Aufgabe des Schweiz. Autostrassen-Vereins. Zu diesem Zweck hat er die sog. Alpenstrassen-Initiative in die Wege geleitet, durch die der rasche und vor allem planmässige Ausbau unserer Alpenstrassen und deren Zufahrtstrassen unter einheitliche Leitung gestellt werden soll. Der dazu notwendige neue Artikel der Bundesverfassung soll folgenden Wortlaut erhalten:

#### Art. 23 ter.

- Der Bund sorgt für den Ausbau der wichtigsten, dem Reisen- und Touristenverkehr dienenden Strassenverbindungen im Alpengebiet, sowie deren Zufahrtstrassen. Die Kosten des Baues fallen zu Lasten des Bundes. Die beteiligten Kantone können zu angemessenen Beiträgen herangezogen werden. Der Unterhalt der Strassen ist Sache der Kantone.

Vom Ertrag des Zolles auf den Betriebstoffen der Strassenfahrzeuge bleiben vorab 20 Millionen zur freien Verfügung des Bundes. Von dem diese Summe übersteigenden Betrag wird die eine Hälfte den Kantonen an ihre Strassenaufwendungen zur Verfügung gestellt, die andere Hälfte für den Ausbau der Alpen- und Zufahrtstrassen verwendet.

- Ein Bundesbeschluss stellt die näheren Bestimmungen auf.

Diese Volksinitiative, die auch als produktive Arbeitsbeschaffung tatkräftige Unterstützung verdient, hat schon über 100000 Unterschriften erhalten, ist also bereits gesichert. Eine ihrer ersten Früchte wird wohl die Wallensee-Uferstrasse Niederurnen-Mühlehorn sein; der Bau dieses Teilstücks, samt den westlichen Anschlussstrassen, erfordert rd. 7 Mill. Fr. Dass an die Aufbringung dieser Mittel unter den heutigen Verhältnissen — Finanzierung durch die „interessierten“ Kantone — nicht zu denken ist, weiss jeder auch nur einigermassen Eingeweihte. Aber auch das ist eine Erfahrungs-Tatsache, dass es geraume Zeit braucht bis eine Volksinitiative, und wäre sie noch so unbestritten und dringend wie die vorliegende,

ihr Ziel erreicht.<sup>1)</sup> Wir werden uns also, gern oder ungern für einstweilen mit dem „Provisorium“ am Kerenzerberg abfinden müssen (wie wir es im Hauptbahnhof Zürich auch tun müssen — und können!). Aber gerade deshalb sind wir auch heute noch dankbar für den Ausbau der Kerenzerbergstrasse, die nun nicht mehr derart verkehrshemmend ist, wie sie es bis anhin war.

Zum Schluss danken wir allen Einsendern für die einmütige Entscheidung der durch unsern Vorbehalt gestellten Dringlichkeitsfrage, sowie dafür, dass sie uns Gelegenheit geboten haben, unsern Standpunkt genauer zu präzisieren, als es in der offenbar zu knappen Fassung in Nr. 8 geschehen war. Dadurch dürfte auch die Befürchtung hinfällig geworden sein, man könnte sich für einen allfälligen die Uferstrasse ablehnenden Standpunkt auf die „Schweizerische Bauzeitung“ berufen.

Carl Jeger, ACS, SAV.

## MITTEILUNGEN.

**Reduktionszirkel Austermayer.** Bei der Zentralprojektion wird eine Figur, deren Ebene zur Bildebene parallel ist, auf eine ähnliche Figur abgebildet; das Verhältnis  $\lambda$  zweier entsprechenden Strecken — das Reduktionsverhältnis — hängt offenbar vom Abstand  $X$  der beiden Ebenen und vom Abstand  $D$  zwischen Projektionszentrum und Bildebene so ab:

$$\lambda = \frac{D}{D+X} \quad \dots \quad (1)$$

$\lambda$  lässt sich auch als Funktion des perspektivischen Abstandes  $Y$  zwischen Bild- und Originalebene und der Distanz  $H$  zwischen der

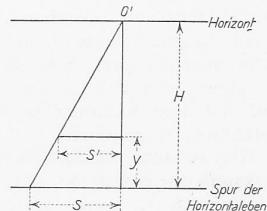


Abbildung 1.

Spur der Horizontalebene und dem Horizont bestimmen (Abb. 1): Eine zur (vertikalen) Bildebene parallele Strecke von  $S$  mm Länge erscheint, in den perspektivischen Abstand  $Y$  verschoben,  $S'$  mm lang, wobei

$$\lambda = \frac{S'}{S} = \frac{H-Y}{H} \quad \dots \quad (2)$$

Bei der Konstruktion perspektivischer Bilder handelt es sich darum, aus einer wahren Länge  $S$  die scheinbare,  $S'$ , zu ermitteln. Beträgt das (einstellbare) Schenkelverhältnis des auf Abb. 2 dargestellten Zirkels  $\lambda$ , so kann man zwischen den Spitzen des einen Zirkelendes  $S$  abgreifen, um zwischen den Spitzen des andern

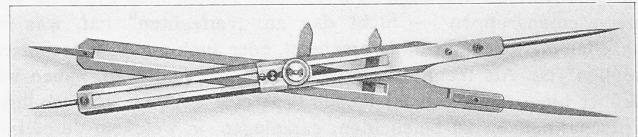


Abb. 2. Der Reduktionszirkel von Austermayer für die Konstruktion perspektivischer Abbildungen.

Endes  $S'$  zu erhalten. Das Schenkelverhältnis wird durch den willkürlich einstellbaren Abstand  $Z$  der beiden Zungen (deren eine mit der beweglichen Hülse fest verbunden ist) bestimmt. Der Zusammenhang zwischen  $Z$  und  $\lambda$ , und damit zwischen  $Z$  und  $X$  bzw.  $Y$  ist elementargeometrisch leicht zu errechnen:

$$Z = \frac{L X}{4D + 2X} + C \quad \dots \quad (1')$$

$$Z = \frac{L Y}{4H - 2Y} + C \quad \dots \quad (2')$$

worin  $L$  die Zirkellänge und  $C$  den Zungenabstand bei gleichen Schenkkängen bedeuten. — In Abb. 3 ist die durch (1') bestimmte Kurve  $Z = f(X)$  für gewisse Werte  $L$ ,  $C$  und  $D$  links aufgetragen. Ihre Verwendung zur Konstruktion des perspektivischen Bildes eines Quaders von gegebener Höhe und gegebenem Grundriss ist klar. Um z. B. das Bild  $a' b'$  der Strecke  $a b$  zu erhalten, gibt man den Zungenspitzen den Abstand  $c d$  und greift mit den einen Zirkelspitzen  $a b$  ab; die beiden andern liefern  $a' b'$ ; im gleichen Verhältnis wird die vertikale Kante durch  $a' b'$  verkürzt. — In Abb. 4 ist links die Kurve (2')  $Z = g(Y)$  für bestimmte Werte  $L$ ,  $C$ ,  $H$  aufgetragen. Zur Konstruktion des perspektivischen Bildes eines Qua-

<sup>1)</sup> Selbst die eingangs zitierte „Automobil-Revue“ vom 16. März schreibt bezüglich der Alpenstrassen-Initiative: „Allerdings scheinen die Meinungen in bezug auf die finanziellen Leistungen der Eidgenossenschaft und die Aufbringung der hierfür notwendigen Mittel noch sehr weit auseinanderzugehen.“ ...

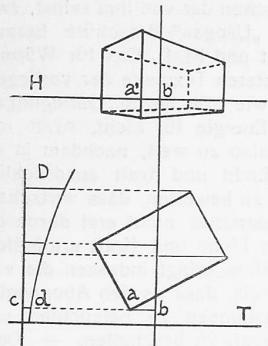


Abb. 3.

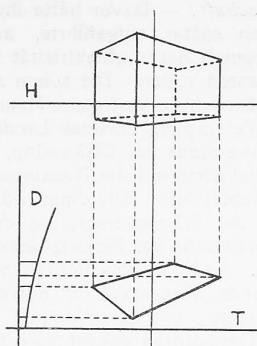
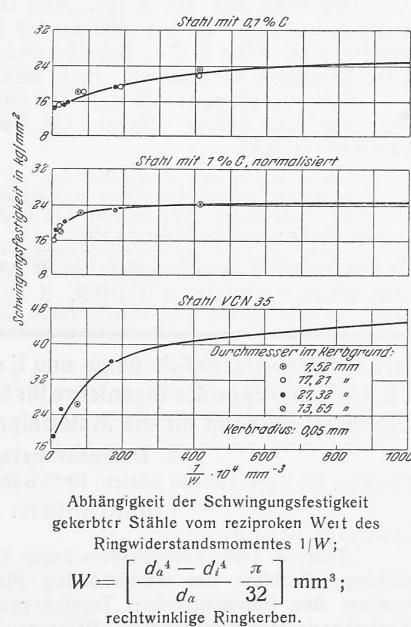


Abb. 4.

ders von gegebener Höhe und gegebenem perspektivischem Grundriss ist diese Kurve so wie die erste verwendbar; nur tritt an Stelle des wahren Abstandes  $X$  der perspektivische  $Y$ . — Für einen Zirkel von gegebenen Konstruktionsdaten  $L$  und  $C$  wird man sich einen Kurvenvorrat für eine praktisch ausreichende Anzahl verschiedener  $D$  und  $H$  anlegen; der bei der zweiten Methode nötige Entwurf eines perspektivischen Grundrisses wird durch einen für das betreffende  $H$  gezeichneten Raster, d. h. eine perspektivische Netzeinteilung der Horizontalebene, erleichtert. — Der Zirkel ist dem Architekten Josef Austermeyer, Lausanne, patentiert.

Die Biegeschwingungsfestigkeit von Stahlproben ist nach Untersuchungen des Werkstoffausschusses des Vereins deutscher Eisenhütteleute, über die in „Stahl und Eisen“ (26. Oktober 1933) Bericht erstattet wird, in hohem Masse abhängig vom Durchmesser der Probestäbe. Probestäbe von bis rd. 30 mm Durchmesser, in poliertem, in geschliffenem und in gedrehtem Zustand, mit Kerbtiefen von 0,1 bis zu 10 mm, wurden je bis zu etwa 7 Mill. Lastwechseln unterworfen. Mit wachsendem Durchmesser wurden stets kleinere Werte der Biegeschwingungsfestigkeit gemessen. Die Kerbwirkung machte sich bei gleichbleibendem Verhältnis der Kerbtiefe zum Probendurchmesser mit wachsendem Durchmesser so geltend, dass die Biegeschwingungs-Festigkeit einem für verschiedene Kerbformen gleichen, für den fraglichen Stahl charakteristischen Minimum zustrebte. Den Berichterstattern R. Faulhaber, H. Buchholz und E. H. Schulz in Dortmund zufolge scheint es bei gegebener Kerbform möglich, die Kerbwirkung durch das Widerstandsmoment des vom Außen- und Kerkreis gebildeten Ringes zu erfassen, wie aus den drei hier



reproduzierten, bemerkenswerten Kurven für zwei geglättete, unlegierte Stähle und einen vergüteten Chrom-Nickel-Stahl hervorgeht. Aehnlich wie die Kerbung wirkt jede andere Ungleichmässigkeit der Oberfläche, wie durch die Gegenüberstellung der Resultate bei verschiedenen Bearbeitungsarten der Oberfläche ersichtlich war. Während für die Zug-Druck-Bearbeitung glatter Stäbe die Gültigkeit der mechanischen Ähnlichkeit in weiten Querschnittsgrenzen sichergestellt ist, trifft die Ähnlichkeitsregel für die Biegeschwingungsfestigkeit nicht zu. Auch für die Verdrehungswechselfestigkeit muss mit einer Abweichung von der Ähnlichkeitsregel gerechnet werden.

Könnte in der Schweiz für 1 Million Menschen mehr elektrisch gekocht werden? Hierüber orientiert das Sekretariat des VSE im Bulletin des SEV vom 6. Dezember 1933, ausgehend

erstens von dem maximalen Tagesbelastungsdiagramm für 1932/33, einer Periode, wo rund 350 000 Einwohner „elektrisch speisten“, zweitens von dem allein durch das Kochen für eine Million Personen verursachten Tagesdiagramm, dessen Verlauf auf Grund von statistischen Ermittlungen über 68 Haushaltungen geschätzt wird. Die Superposition der beiden Diagramme liefert eine Mittagspitze von annähernd  $0,9 \cdot 10^6 \text{ kW}$ . Anderseits standen im ungünstigsten Zeitpunkt des Jahres 1932, beim Niederwasser Ende Februar, nur etwa  $0,75 \cdot 10^6 \text{ kW}$  zur Verfügung; die schweizerischen Kraftwerke hätten also damals der bezeichneten Mehrbelastung nicht genügen können, ohne den neuen Abonnenten Verschiebungen ihrer Hauptmahlzeiten aufzuerlegen. Anders, wenn die zur Zeit noch unvollendeten Lauf- und Speicherwerke ausgebaut sein werden: Programmgemäß wird die im Winter 1936/37 verfügbare Gesamtleistung der Werke beinahe eine Million kW betragen, sodass dann dem Mehranschluss von einer Million Personen, von dieser Seite (d. h. abgesehen von den Zuleitungen u. a. m.), nichts mehr im Wege stehen wird.

Die Schweizer Mustermesse Basel öffnet heute zum 18. Mal ihre Tore und hat als besondere Sehenswürdigkeit die auf Seite 160 dieser Nummer dargestellte Halle VI aufzuweisen, die unter allen schweizerischen Hallenbauten die grösste stützenfrei überspannte Grundfläche darbietet; auch Vergleiche mit den demnächst hier zu publizierenden Entwürfen für eine Halle in Luzern sind sehr interessant, da die dort verlangte Fläche fast genau mit der der Halle VI übereinstimmt. — Selbstverständlich bietet die Messe, wie von jher, auch heuer bemerkenswerte Fortschritte gegenüber dem Vorjahr und zwar in allen Abteilungen. Im Interesse unserer Volkswirtschaft wünschen wir der Basler Mustermesse eine gesunde Weiterentwicklung, für welche die heute erreichte Etappe, durch den stolzen Neubau markiert, Gewähr bieten möge!

Red.

**Durchgangsbahnhof für München?** Eine Projektskizze für die Umgestaltung des Münchener Hauptbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof wird im „Zentralblatt“ vom 21. März veröffentlicht. Dabei ist angenommen, dass die Lokalzüge wie bisher an den Kopfbahnsteigen beidseitig der heute bestehenden Fernzug-Bahnsteige abgefertigt würden. Die Perrons für die Fernzüge kämen aber rd. 1200 m westlich davon zu liegen und zwar die Einfahrgruppe an die Landsbergerstrasse. Von da aus würde eine mit 200 m Radius nach Osten ausholende Halbkreiskurve die Züge hinüberführen in die Ausfahrgruppe, die an der Arnulfstrasse liegt. — Die Verwirklichung des Projektes scheint aber nicht dringlich zu sein, umso mehr als die erhoffte Beschleunigung des Durchgangsverkehrs kaum im richtigen Verhältnis zum Aufwand stehen dürfte.

Direktor J. Maurer, der seit 53 Jahren der eidgen. meteorologischen Zentralanstalt in Zürich vorgestanden hat, ist in seinem 77. Altersjahr von seinem Amte zurückgetreten. Es trifft sich, dass wir gerade am Kopf dieser Nummer eine Arbeit aus dem ebenfalls seiner Leitung unterstehenden schweiz. Erdbebendienst veröffentlichen können, wie wir auch schon früher dem allzeit rüstigen Gelehrten manchen Beitrag zu verdanken hatten. Mögen dem verdienten Forscher, dessen Name eins geworden ist mit der Meteorologie in der Schweiz, im Spätherbst seines Lebens noch manche Tage sonnigen Wetters beschieden sein! — Sein Nachfolger ist Prof. Dr. Paul Mercator, Lausanne.

**Das Betriebswissenschaftliche Institut** an der E.T.H. beabsichtigt demnächst einen Kurs durchzuführen über *Mittel und Verfahren der Fabrikation* (die neueste Entwicklung des Werkzeugmaschinenbaues). Referent ist Prof. Dr. Ing. G. Schlesinger, Berlin. Der Kurs beginnt Dienstag den 17. April und findet statt jeweils Montag, Mittwoch und Donnerstag von 20 bis 22 h, während dreier Wochen. Der Kurs richtet sich sowohl an den Betriebsingenieur als auch an den Konstrukteur, überhaupt an jeden Praktiker, der mit den Werkzeugmaschinen zu tun hat. Für nähere Angaben wende man sich an das Institut.

**Betoninstruktionskurs in Luzern.** Auf Grund verschiedener Anfragen aus der Praxis findet in der Zeit vom 16. bis 18. April der VIII. Betoninstruktionskurs unter Leitung von Ing. Dr. L. Bendel in den Anlagen der Seeverlad- und Kieshandels A.-G. in Luzern statt. Zweck des Kurses ist: Anleitung zur zweckmässigen Betonkontrolle auf der Baustelle. Der Kurs wird für Bauführer, Techniker und Ingenieure abgehalten. Kursgeld 25 Fr.; Arbeitslosen wird das Kursgeld erlassen. Anmeldung bis 12. April an Dr. L. Bendel, Luzern, Alpenquai 33.

**Holzbauten der bayerischen Postverwaltung** zeigt die „Deutsche Bauzeitung“ vom 21. März. Nicht nur Wohn- und Verwaltungsgebäude, sondern auch zahlreiche Postauto-Garagen sind völlig in schöner, einfacher und sauberer Holzkonstruktion ausgeführt. Offenbar sind im benachbarten Bayern die unbegründeten, aber vielfältigen Vorurteile gegen unsern guten heimischen Baustoff rascher im Schwinden begriffen als hierzulande.

**Hundert Jahre Gebrüder Sulzer**, Winterthur. In diesem Jahre blickt diese Maschinenfabrik auf ihr hundertjähriges Bestehen zurück. Das einzige vorhandene Dokument hierfür ist das Datum des 5. April 1834 unter dem Kaufvertrag über das Fabrikgrundstück an der Zürcherstrasse. Wir werden demnächst die Bedeutung dieses schweizer. Unternehmens von Weltruf in besonderer Weise würdigen.

**Die Kupferstichsammlung** der E. T. H. zeigt bis zum 22. Juli eine Ausstellung „Die Anfänge der Lithographie“, zum Andenken an deren Erfinder Alois Senefelder (1771 bis 1834).

## NEKROLOGE.

† **Alb. Heinr. Hürlimann**, der Seniorchef der Brauerei Hürlimann in Zürich-Enge, ist am 2. April gestorben. Er kam zur Welt am 28. Juni 1857 in Feldbach am Zürichsee, wo schon sein Grossvater vor 100 Jahren eine Brauerei eröffnet hatte, und wo die Familie auch heute noch einen Landsitz innehat. A. H. Hürlimann begann nach Absolvierung der Zürcher Kantonsschule 1875 sein Chemiestudium am Eidg. Polytechnikum, das er 1879 bei Prof. Dr. W. Schulze in Wien vollendete. Nach Volontär-Tätigkeit in deutschen und österreichischen Brauereien kehrte er 1881 ins väterliche Geschäft zurück, dem er bis 1887 als technischer Leiter, von 1887 bis 1921 als Besitzer und seither als Delegierter des inzwischen in eine A.-G. umgewandelten und technisch hochentwickelten Unternehmens vorstand. A. H. Hürlimann war in jüngeren Jahren tüchtiger Reiter, den Militärdienst quittierte er 1919 als Oberstleutnant der Kavallerie. Auch dem Schweiz. Automobil-Club war er ein tatkräftiger Förderer. Ueber 40 Jahre lang war sodann A. H. Hürlimann in verschiedenen Ausschüssen der Wissenschaftlichen Station für Brauerei in München tätig; dieses Institut ist dem Verstorbenen für seine fachliche Mitwirkung wie auch für seine nie versagende Hilfsbereitschaft zu grossem Dank verpflichtet. Uns war er ein treuer G.E.P.-Kollege, der für die Anliegen der Ehemaligen und die Bedürfnisse der E. T. H. stets Interesse gezeigt und mit offener Hand auch bekräftigt hat. Wir werden ihn in gutem, ehrendem Andenken behalten.

† **Hermann Zollikofer**, Dr. Ing. h. c. und Ehrenmitglied des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasserfachmännern, gewesener langjähriger Direktor der Gas- und Wasserwerke der Stadt St. Gallen, ist am 2. April im 82. Altersjahr nach kurzer Krankheit zur ewigen Ruhe eingegangen. Nähere Angaben über seinen Lebenslauf sind uns in Aussicht gestellt.

## LITERATUR.

**Gas und Elektrizität in der Wärmewirtschaft der Schweiz.** Erwiderung auf eine gleichnamige Broschüre der „Usogas“, Propagandastelle der Schweiz. Gasindustrie. Herausgegeben von: Verband Schweiz. Elektrizitätswerke, Schweiz. Elektrotechnischer Verein, Schweiz. Wasserwirtschaftsverband, Elektrowirtschaft, Schweiz. Geschäftsstelle für Elektrizitätsverwertung. Verlag der „Elektrowirtschaft“, Gutenbergstrasse 6, Zürich, 1934.

Mit grösstem Erstaunen lesen wir im zweiten Satz der vorliegenden, 16 Seiten umfassenden Broschüre, dass die gleichnamige Druckschrift der „Usogas“, die wir auf Seite 112 dieses Bandes (am 3. März 1934) vom Standpunkt des weder am Gas noch an der Elektrizität persönlich interessierten Fachmannes, aber des für das Gedeihen der gesamt-schweizerischen Volkswirtschaft einstehenden Patrioten gebilligt und empfohlen haben, geeignet sei, „durch falsche und tendenziöse Behauptungen unsere nationale Wasser- und Elektrizitätswirtschaft zu diskreditieren.“ Als Objekt einer ersten solchen „Behauptung“ wird die Anwendung der Einheitengleichung: 1 kWh = 860 kcal beanstandet, mittels welcher die „Usogas“ die disponiblen Wärmemengen, die einerseits aus der Verbrennung hochwertiger Brennstoffe, anderseits aus der elektrischen Energie erhältlich sind, vergleichsweise abschätzt; die Anwendung dieser Gleichung sei falsch, weil beispielsweise im Normalbahnbetrieb die kWh nicht 0,118 kg, sondern mindestens 1,5 kg Steinkohle ersetze. Der Verfasser der vorliegenden Broschüre hält also die Erzeugung mechanischer Triebkraft für ein „Beispiel“ der Wärme-

wirtschaft! — Davor hätte ihn doch schon der von ihm selbst, zwei Seiten später aufgeführte, aus der „Usogas“-Broschüre herausgelesene!) Satz: „Elektrizität für Licht und Kraft, Gas für Wärme“ bewahren sollen. Die schon auf der ersten Textseite der vorliegenden Broschüre vertretene Meinung, sowie alle bezügl. Darlegungen, die Versorgung unseres Landes mit Energie für Licht, Kraft und Wärme stehe zur Diskussion, gehen also zu weit, nachdem ja die Gasindustrie auf die Konkurrenz für Licht und Kraft ausdrücklich verzichtet hat. Allerdings wäre noch zu beweisen, dass wirtschaftlich die Wärmeversorgung durch Elektrizität nicht erst durch die Preisdiktatur der Elektrizitätswerke für Licht und Kraft ermöglicht wird. An Stelle des bezüglichen Beweises bringt indessen die vorliegende „Protestschrift“ nur den Hinweis, dass es den Abonnierten frei stehe, mit Petrollampen und Gaslampen zu beleuchten und mit Oelmotoren gewerbliche Betriebskraft zu beschaffen. — Dass die Abonnierten kaum geneigt sein werden, diesen Hinweis als einen ernstgemeinten Beweis des Nichtvorhandenseins einer Preisdiktatur der Elektrizitätswerke anzuerkennen, liegt auf der Hand.

Ob die Herausgabe einer solchen Broschüre wirklich am Platze war, mag man aus dem Mitgeteilten beurteilen. *W. Kummer.*

Eingegangene Werke, Besprechung vorbehalten:

**Die schöne Wohnung.** Wohnräume der Gegenwart. Zweite Folge. 225 neue Abbildungen mit praktischen Erläuterungen von Hans Eckstein. München 1933, Verlag von F. Bruckmann A.-G. Preis kart. M. 5,50.

**Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft.** Von Dr.-Ing. Carl Pirath, o. Professor an der T. H. Stuttgart. Mit 100 Abb. Berlin 1934, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 18 M., geb. M. 19,50.

**Nozioni attuali sulle proprietà dei calcestruzzi.** L'esperienza sui cantieri delle dighe italiane. Del Dott. Ing. Bruno Bonfioi della Soc. Generale Elettrica Tridentina. Con 27 fig. Milano 1933, Società Editrice Riviste Industrie Elettriche.

**Bemessungsbuch für Eisenbeton.** Von Dr. Ing. Kurt Bernhard, Berlin. Anleitung, Formeln und Tabellen zum wirtschaftlichen Bemessen von Eisenbetonquerschnitten. München und Berlin 1933, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 22 M.

**Der Tessin.** Federzeichnungen von August Aeppli. Zürich 1933, Verlag von Rascher & Cie. Preis in Mäppchen 4 Fr.

**Der Weg aus der Krise.** Von Dr. Ing. A. Eggenschwiler. Schaffhausen 1933. Zu beziehen in den Buchhandlungen, in der Buchdruckerei Kühn & Cie., Schaffhausen, und im Kommissionsverlag Rascher & Cie., Zürich. Preis kart. Fr. 1,50.

**Mehr verdienen!** 22 Aufsätze über moderne Betriebsführung. Von Emil Müller. Zürich 1933, Verlag von Rascher & Cie. Preis kart. Fr. 2,50.

) Tatsächlich beansprucht die Broschüre der „Usogas“ die Wärme für das Gas gar nicht total, sondern (nach Seite 26) bloss die *hochwertige* Wärme, „überall dort, wo eine Gasversorgung besteht, oder eine solche mit einfachen Mitteln, z. B. durch eine Fernversorgung, hingelangen kann.“

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

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

Zuschriften: An die Redaktion der S. B. Z., Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

**Verband Schweiz. Brückenbau- und Eisenhochbau-Fabriken. S. I. A.-Fachgruppe der Ingenieure für Stahl u. Eisenbetonbau. Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik.**

### 54. Diskussionstag

Dienstag, 17. April 1934 in Zürich, 10 15 h im Auditorium I der E. T. H.

#### TRAKTANDEIN:

Vormittags 10 15 h:

„Theorie und Versuchsforschung im Stahlbau“: Kraftausbreitung; Problem der mitwirkenden Plattenbreite; Fachwerke; Problem des Rahmenbaues; Torsionsproblem, insbesondere bei Kranbahnen; Stabilitätsproblem. Referent: Dr. Ing. Fr. Bleich, Wien.

Nachmittags 14.30 h:

„Die Entwicklung des Stahlskelettbaues in der Schweiz und die an ihn gestellten Forderungen“. Referent: Dipl. Ing. P. Sturzenegger, Direktor der Eisenbaugesellschaft Zürich.

Ab 15.30 h: Diskussion.

Jedermann, der sich für die Fragen des Materialprüfungs-wesens interessiert, ist zur Teilnahme eingeladen.

## SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

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

11. April (Mittwoch): Z. I. A. Zürich, 19 h im „Weissen Wind“ (Oberdorf 20) gemeinsames Nachessen. Anschliessend Sitzung, sodann zeigt Kollege Ing. W. Stäubli seinen Film von der Weltausstellung Chicago. Gäste willkommen, Anmeldung bis Dienstag.