

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105/106 (1935)  
**Heft:** 12

## 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:** 27.01.2026

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

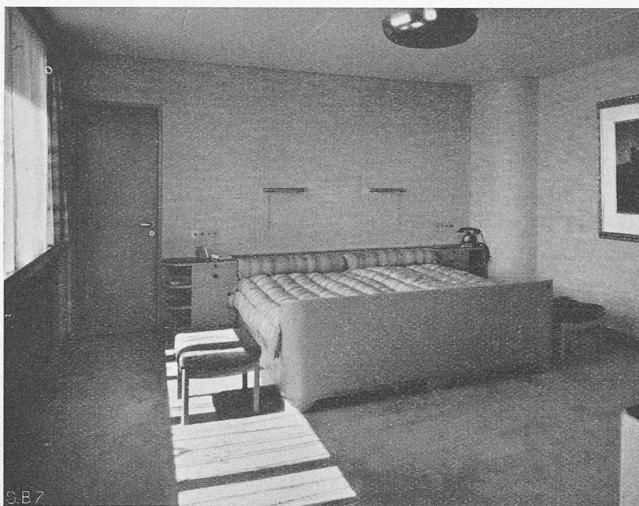


Abb. 7. Elternzimmer im Obergeschoss.

Aus dem Wohnhaus am Hallwilersee von Arch. A. Jenny, Zürich.

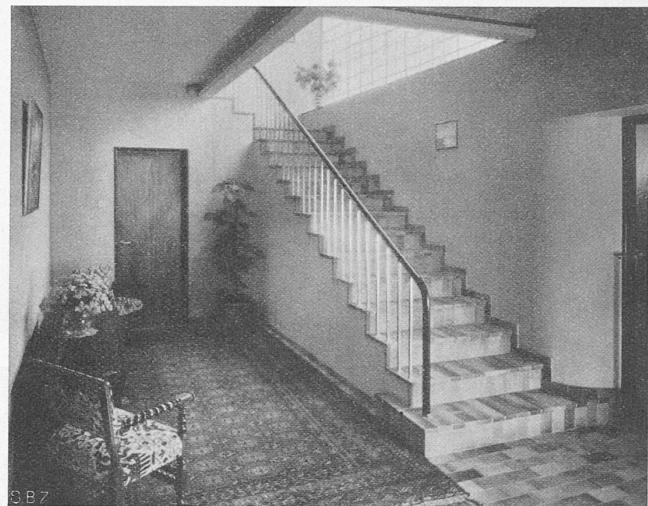


Abb. 8. Die Halle im Erdgeschoss.

spruchslosen Wänden zu ihrer vollen Geltung. Eigenartig harmonisch ist in diesen Räumen die Wirkung alter orientalischer Teppiche neben ganz modernen, hochflorigen, naturfarbenen Berberteppichen und die Verwendung antiker Möbelstücke in dem einen und neuzeitlicher, lapidarer Zweckformen im angrenzenden Raum (Halle, Wohnzimmer).

Die reinen Baukosten ohne Werkzuleitung, Umgebungsarbeiten und Architektenhonorar betragen Fr. 72.50 pro m<sup>3</sup> umbauten Raumes.

A. J.

**Konstruktives.** Sämtliche Decken sind armierte Hohlkörperdecken, die an den Außenflächen der Wände zur Isolierung mit Vormauerungen versehen sind. Die Flachdach-Hohlkörperdecke ist in der Unter- und Draufsicht im Gefälle betoniert worden, was einerseits die Möglichkeit bot, eine überall gleichmäßig starke Isolierschicht aufzubringen und anderseits im Rauminneren eine aufgehängte Plattendekke bedingt (vergl. „Das Flachdach und seine Isolierung“, „S. B. Z.“, Bd. 105, S. 176\*, 13. April 1935). Konstruktiv interessant sind die 3 m weit ausladende Ecke der Dachkonstruktion und die ebenso weit ausladende Balkonkonstruktion. Bei dieser sind die Balkonbrüstungen als Träger ausgebildet, die zweckmäßig mit der Fassadenmauer bzw. einer inneren Tragwand in Verbindung gebracht sind. Bei den Stampfbetonfundamenten wurden zur Aufnahme der Spannungen infolge ungleicher Zusammendrückbarkeit des Bodens und Schwindens Armierungen verlegt.

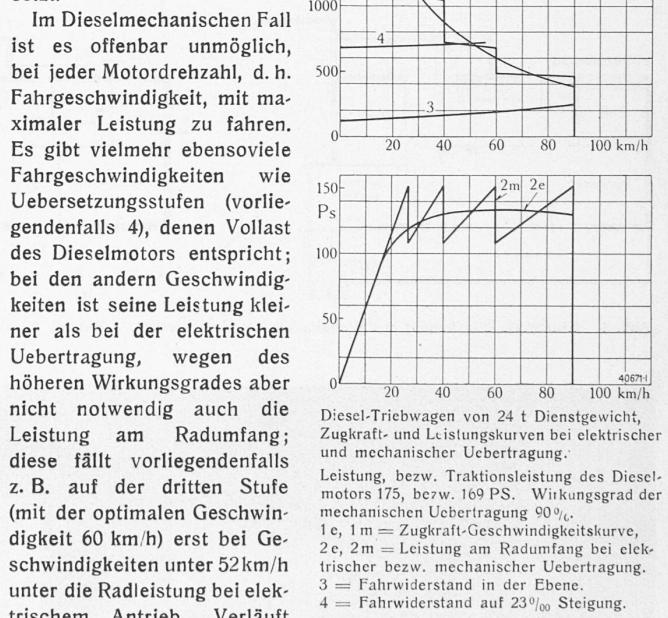
A. Wickart.

## MITTEILUNGEN.

**Die Kraftübertragung in Dieseltriebwagen** ist Gegenstand einer Studie von Dr. E. Meyer in den BBC-Mitteilungen vom Juni 1935. Bei Dieselmotorleistungen von über 300 PS herrscht die elektrische Uebertragung vor, bei der die Drehzahl des Dieselmotors in keinem festen Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit steht; für geringere Leistungen ist sie in Konkurrenz zu der mechanischen Uebertragung mit Proportionalität zwischen Dieseldrehzahl und Fahrgeschwindigkeit gemäß dem gewählten Uebersetzungsverhältnis.<sup>1)</sup> Den geringeren Anschaffungskosten der mechanischen Uebertragung steht ein erhöhter Verschleiss gegenüber. Die Diesel-elektrische Ausrüstung ist rd. 30% schwerer; bezogen auf das Dienstgewicht des Triebwagens macht dies etwa 6% aus. Bei der elektrischen Uebertragung erfordert wegen ihres geringeren Wirkungsgrades (höchstens 82% gegenüber rd. 90% der mechanischen Uebertragung) die gleiche Radleistung mehr Brennstoff, sofern dieser Mehrverbrauch nicht ausgeglichen wird durch einen kleineren auf die Dieselmotorleistung bezogenen Verbrauch dank der bei der elektrischen Uebertragung bestehenden Möglichkeit, bei gegebener Leistung die für

<sup>1)</sup> Beziiglich der mechanischen Kraftübertragung vergl. etwa S BZ Bd. 104, S. 13\* (System SLM), bezüglich der elektrischen den Aufsatz von Dr. E. Meyer: „Die Ermittlung der Anfahrkurven und Fahrdiagramme bei Diesel-elektrischer Zugförderung“, S BZ, Bd. 103, S. 195\*.

den Brennstoffverbrauch günstigste Drehzahl einzuhalten. Hingegen folgt aus dem höheren Wirkungsgrad der mechanischen Uebertragung noch nicht, dass bei dieser die Erfüllung eines gegebenen Fahrprogramms mit häufigen Stufenwechseln (Gefällsbrüche, Haltestellen, Belastungsänderungen) eine kleinere Dieselmotorleistung bedingt als bei elektrischem Antrieb. Dies geht aus den beistehenden, der erwähnten Studie Dr. Meyer's entnommenen Diagrammen hervor, bei denen für beide Systeme die selbe Dieselmotorleistung von 175 PS angenommen und der Unterschied der Wirkungsgrade berücksichtigt ist. Dabei wird bei beiden Uebertragungsarten die bestmögliche Ausnutzung der disponiblen Motorleistung bei allen Fahrgeschwindigkeiten vorausgesetzt.



Diesel-Triebwagen von 24 t Dienstgewicht, Zugkraft- und Leistungskurven bei elektrischer und mechanischer Uebertragung:

Leistung, bzw. Traktionsleistung des Dieselmotors 175, bzw. 169 PS. Wirkungsgrad der mechanischen Uebertragung 90%.

1e, 1m = Zugkraft-Geschwindigkeitskurve,

2e, 2m = Leistung am Radumfang bei elektrischer bzw. mechanischer Uebertragung.

3 = Fahrwiderstand in der Ebene.

4 = Fahrwiderstand auf 23% Steigung.

Verläuft der Fahrwiderstand auf einer gegebenen Strecke von 23% Steigung gemäß Kurve 4, so wird die Strecke bei mechanischer Uebertragung mit etwa 46 km/h, bei elektrischer Uebertragung mit etwa 51 km/h befahren. Verläuft die Kurve des Fahrwiderstandes infolge verminderter Nutzlast oder geringerer Steigung indessen nur wenig unterhalb der Kurve 4, so wird sich bei mechanischer Uebertragung z. B. eine Beharrungsgeschwindigkeit von 60 km/h, bei elektrischer Uebertragung von etwa 55 km/h einstellen. Aus dem Z-V-Diagramm können ferner die Anfahr- und Bremskurven für die beiden Uebertragungsarten hergeleitet und miteinander verglichen werden.<sup>2)</sup> Die Wahl der richtigen Uebertragungsart hängt demnach von dem zu befahrenden Längsprofil, dem Fahrplan und

<sup>2)</sup> Siehe den in Anm. 1 zitierten Aufsatz von Dr. Meyer.

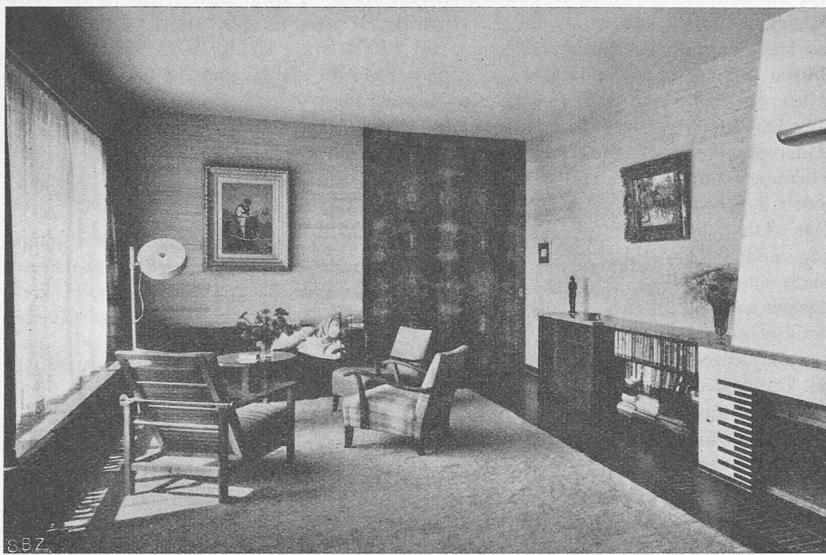


Abb. 9. Der grosse Wohnraum, gegen die Tür zum Esszimmer.

den zu erwartenden Betriebsverhältnissen (unveränderliche oder wechselnde Zugskomposition) ab.

Zu Gunsten der elektrischen Uebertragung lässt sich noch etliches anführen. So bedingt der Einzelachsanztrieb, der die elektrische Lokomotive vom Ballast der Kurbelei befreit hat, beim mechanischen Antrieb ebensoviel Dieselmotoren wie Triebachsen, mit entsprechender Erhöhung des spezifischen Brennstoffverbrauchs gegenüber dem elektrischen Antrieb, der mit einem Dieselmotor auskommt. Die Anfahrkurve, bei der elektrischen Uebertragung automatisch auf konstante Höchstleistung reguliert, hängt bei der mechanischen Uebertragung davon ab, in welchen Momenten der Führer von einer Stufe auf die nächste schaltet. Ferner gestattet der elektrische Antrieb, sich bei Talfahrten die Möglichkeit der elektrischen Widerstandsbremse zu nutzen zu machen. Faktoren, die es gegen die erwähnten schwerwiegenden Gründe, die bei kleineren Leistungen zugunsten der mechanischen Uebertragung sprechen, in jedem Falle abzuwägen gilt.

**Generalversammlung SEV und VSE.** Der Verband schweizerischer Elektrizitätswerke (VSE) lud seine Mitglieder zum Abschluss seines vierzigsten Geschäftsjahres nach Zermatt zur Generalversammlung ein. Holland, Belgien, Frankreich und Deutschland hatten Vertreter entsandt. Die Behandlung der Geschäfte unter der Leitung des Präsidenten R. A. Schmidt (Lausanne) schritt rasch vorwärts. Von Direktor F. Ringwald (Luzern) erfuhr man einiges über die Tätigkeit der Aerztekommission zum Studium der Starkstromunfälle und die Forschungsarbeiten von Dr. Sulzer. Im Anschluss an die Generalversammlung referierte Prof. J. Landry (Lausanne) über das Dixence-Werk. Das abendliche Bankett vereinigte etwa 450 Teilnehmer im Hotel Viktoria, wo sie von Gemeindepräsident Aufdenblatten willkommen geheissen wurden. Ausser ernsten Worten, die Präsident Schmidt über die Energiepreise und die Besteuerung sprach, lobte er auch den Walliser Wein und das Wasser, das nicht nur zum Weinmachen nützlich ist. Als deutscher Vertreter sprach L. Kittler (Sohn von Prof. Kittler) über die Anregungen, die die Elektroindustrie aus dem klassischen Lande der Hydroelektrizität, der Schweiz, empfangen hatte. Der holländische Vertreter und UIPD-Präsident, G. Bakker, war sichtlich beeindruckt von den nahen Bergwelt. Den Höhepunkt des Humors erkomm Ständerat Dr. O. Wettstein durch seinen Vergleich zwischen dem Weinüberfluss und dem Angebot an elektrischer Energie. Wenn zum Absetzen überschüssigen Weines ein „Vin fédéral“ zusammengegossen werde, so könnte gewissen Behörden die neu zu schaffende Energiegattung „Energie fédérale“ angeboten werden! — Von seltenem Wetterglück begünstigt, liessen sich die Teilnehmer an der Generalversammlung des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins (SEV) am frühen Morgen des 8. September auf den Gornergrat bringen. Der Präsident, Dir. M. Schiesser (Baden) hatte die Wünsche der Versammelten richtig erkannt: in der kürzesten Zeit wurden die Traktanden korrekt behandelt, um die Wirkung von Sonne, Berg- und Schneeprächt möglichst lange währen zu lassen. Die Schaffung von Arbeitsstellen

für den technischen Nachwuchs wurde von J. Weber (Baden) warm befürwortet und von Prof. Dr. Wyssling dadurch unterstützt, dass er für den Vorstand und das Generalsekretariat des SEV die zum Handeln im Rahmen des Möglichen notwendigen Vollmachten forderte. Beim Bankett auf dem Gornergrat brachte Prof. Dr. A. Rohn als gleichzeitiger Vertreter des S.I.A. und der G.E.P. den Behörden und der Bahnverwaltung den Dank der Vereine dar. Durch politische Redegewandtheit hervortretend, pries Staatsrat Dr. Escher als Vertreter der Walliser Regierung die Schönheit der Berge und vergass auch nicht auf die schweren Prüfungen der Bevölkerung durch Naturkatastrophen hinzuweisen. Die erste Walliser Wasserkraft-Konzession ist schon im Jahre 1893 der Gemeinde Zermatt verliehen worden. Am dortigen Bahnhof hatte Direktor Schiesser ein Museumsstück aus den Anfängen der Schweizer Elektroindustrie aufstellen lassen: eine im Jahre 1883 vom verstorbenen Ehrenmitglied E. Bürgin (Basel) erbaute „Dynamomaschine“, vermutlich eine der ersten. — Anschliessend an die wohlgelungenen Generalversammlungen stand der 9. September für die

Besichtigung des Dixence-Werkes und der Aluminiumwerke Chippis zur Verfügung, wo für freundlichen Empfang und gute Bewirtung gesorgt war. Erschütternd war der Verlust des Vizepräsidenten Dr. K. Sulzberger am Tage nach der Generalversammlung, mitten aus dem Kreis der Exkursionsteilnehmer.

H. L.

**Umbau im Tiefbau, gar im Seehafenbau,** ist eine eher ungewöhnliche Aufgabe, die sich im Hafen von Havre stellte, als die bisherige Süd mole abzubrechen und durch eine neue zu ersetzen war (vergl. S. 37 lfd. Bds.). Umbau war insofern ins Auge zu fassen, als das jetzt erstellte Nordwestende der neuen Mole in späterer Zeit auch wieder abgebrochen werden soll, um eine breitere Einfahrtsöffnung zu schaffen, was aber den Bau eines äussern Wellenbrechers zur Voraussetzung hat. In dieser Voraussicht bildete man dieses Molenende aus drei Eisenbeton-Schwimmkästen von je  $16 \times 31$  m Grundfläche und 12,5 m Tiefgang, mit Sand gefüllt, der später leicht zu entfernen ist, wenn die Kästen versetzt werden sollen. Außerdem waren zwei der Schwimmkästen nützlich für den Abbruch des Kopfes der alten Süd mole, der auf einem eisernen Caisson sehr solid fundiert war. (Die Mauerfortsetzung hinter dem Kopf war bereits durch Sprengung und Baggerung beseitigt). Man hat beidseits der Längsseiten des Kopfes je einen der Schwimmkästen abgestellt, die beiden Schmalseiten des Kopfes mit Spundwänden eingefasst und in diesem geschützten Raum, abgestützt auf die versenkten Schwimmkästen, mit einer Taucherglocke gearbeitet. Seegang und Gezeiten erschwerten die Arbeiten sehr, sodass sie drei Jahre und 20 Mill. fr. in Anspruch nahmen. Während der Bau des alten Kopfes seinerzeit mehrere Jahre dauerte, ist der neue Kopf in vier Monaten gebaut worden, und seine spätere Versetzung wird auch nicht mehr Zeit brauchen. („Le Génie civil“, 1. Juni).

**Die neue Hubbrücke über die Retha bei Hamburg** vermittelt den Verkehr mit dem Hamburger Freihafen und kreuzt die Retha am Reiherstieghafen. Ihre Stützweite beträgt 73 m, die Breite der Fahrbahn für den Strassenverkehr 6 m; außerdem trägt die Brücke ein Industriegleise. Die rund 50 m hohen Hubtürme geben bei vollem Hub eine Durchfahrtshöhe von 42 m frei, sodass Schiffe mit hohen Aufbauten und Masten passieren können; die Durchfahrtsweite beträgt 55 m, da der Fluss in einem Winkel von  $63^\circ$  gekreuzt wird. Die 640 t schwere Brücke ist auf jeder Seite an 16 Drahtseilen von 50 mm  $\varnothing$  aufgehängt, die über vier Seilscheiben von 3,6 m  $\varnothing$  laufen und an ihrem anderen Ende ein Gegengewicht von 320 t tragen. Die acht an jeder Ecke angreifenden Seile übertragen die Last je zur Hälfte auf die Enden eines Ausgleichhebels, der durch Laschen mit der Brückenkonstruktion verbunden ist. Zur Bewegung der Brücke dienen auf jeder Seite zwei Gelenkzahnstangen, die ebenfalls an einem Ausgleichhebel befestigt sind, um eine gleichmässige Lastverteilung zu sichern. Die Gelenkzahnstangen sind als Kette ohne Ende über ein oberes und ein unteres Ritzel gelegt und durch seitliche Rollen im Eingriff gehalten; die Zahnglieder sind daher während der Umlenkung unbelastet. Die Antriebwelle des Hubwerkes greift am oberen Ritzel an; das untere

dient nur zur Führung und ist federnd gelagert, sodass die Brücke beim Aufsetzen mit einer der Federspannung entsprechenden Kraft auf die Auflager gedrückt wird. Die Verriegelung geschieht durch Triebwerke mit Drehstrommotorantrieb. Jeder Hubturm enthält ein Hubwerk, das in einem Maschinenraum in der Mitte der Seilscheibenbühne untergebracht ist. Die beiden treibenden Ritzel werden durch eine gemeinsame Welle von einem Rädervorgelege aus angetrieben, und zwar durch einen Gleichstrom-Hubmotor und einen Drehstrom-Gleichlaufmotor; dieser dient dazu, den Synchronismus der Hubwerke beider Türme zu sichern. Der Hubmotor arbeitet als Nebenschlussmotor in Leonhard-Schaltung und wird durch eine sog. Dämpfungsmaschine angelassen, wodurch eine ganz allmähliche Beschleunigung bzw. Verzögerung der Massen erreicht wird, er ist mit Backenbremse und Gleichstrom-Bremslüfter ausgerüstet. Eine Bandbremse mit Drehstrom-Bremslüfter auf der Ritzelantriebwelle dient als Sicherheit; außerdem ist ein Drehstrom-Notantrieb vorhanden. Die Brücke kann mit zwei Hubgeschwindigkeiten betrieben werden, die grösste beträgt etwa 23,5 m/min, die kleinere ungefähr die Hälfte davon. Die Bedienung der Hubwerke erfolgt von einem auf Strassenhöhe gelegenen Steuerhaus aus, das unter anderem einen Höhenanzeiger und eine Gleichlauf-Ueberwachungsvorrichtung enthält. (Z. VDI 1935 Nr. 30.) G. K.

**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotionen.** Die E.T.H. hat folgenden Herren die Doktorwürde verliehen: a) der *technischen Wissenschaften*: Gustav H. Bünzli, dipl. Ing.-Agr. aus Uster (Zürich) [Dissertation: Untersuchungen über coccidiophile Ameisen aus den Kaffeefeldern von Surinam]; Werner Bosshard, dipl. Ing.-Chem. aus Wetzwikon und Fehraltorf (Zürich) [Untersuchungen auf dem Gebiete der Acetonzucker]; Hans Kilchher, dipl. Ing.-Chem. aus Luzern und Reinach (Baselland) [Untersuchungen über Cyclohexenonderivate]; Aldo Müller, Dipl.-Ing. aus Tegerfelden (Aargau) [Projektierung und Betriebsverhalten von Gebläsen für Dampfkessel]; Alexander Steiner, dipl. Ing.-Chem. aus Székesföhvár (Ungarn) [I. Zur Kenntnis des Santonins. II. Versuche zur Synthese des 1,4,7-Trimethylphenanthrens]. b) Doktor der *Mathematik*: Arthur Hess, dipl. Fachlehrer in Mathematik aus Huttwil (Bern) [Über die Struktur von Scharen meromorpher Funktionen]. c) Doktor der *Naturwissenschaften*: Arthur Hottinger, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften aus Meilen (Zürich) [Geologie der Gebirge zwischen der Sonnblück-Hochalp-Gruppe und dem Selzachtal in den östlichen Hohen Tauern]; Charles E. Mongan, B.S. & M.S. aus Somerville (U.S.A.) [Elektronenbeugung an Magnesiumoxyd, an Kohlenstoff und an Eis]; Fritz Wiesmann, dipl. Apotheker aus Oberneuforn (Thurgau) [Untersuchungen über die Trocknung der Blätter und Stengel von Atropa Belladonna L. und Datura Stramonium L.]; Theodor Zingg, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften aus Berg (Thurgau) [Beitrag zur Schotteranalyse].

**Photoelastische Bestimmung von Temperaturspannungen.** An einem Bakelitmodell wurden die Temperaturspannungen einer kürzlich erstellten Brücke bei Saskatoon (Kanada) photoelastisch, nach einer in der Dezembernummer des „Engineering Journal“ beschriebenen Methode, ermittelt. In einer 6 mm dicken Bakelitplatte wurde die Mittellinie mit 0,025 mm Genauigkeit eingraviert und das Modell mit 2,5 mm Seitenmarge ausgeschnitten. Während 1½ Stunden wurde das zwischen Glasplatten und 50 mm dicken Sandschichten liegende Modell auf 79° erhitzt und innert 16 Stunden zum Ausgleich von inneren Spannungen langsam abgekühlt. Dann erst wurde es auf die genauen Dimensionen geschnitten. Bei der Messung wurde das Modell selbst auf 49°, seine zwischen Eisenplatten eingeklemmten Widerlager auf 24° erwärmt. Die optisch erhaltenen Spannungen im Modell wurden sodann auf die wirklichen Spannungen in der Brücke umgerechnet. Ch. J.

**Baugrund-Instruktionskurs.** Der gute Erfolg der Beton-Instruktionskurse in Luzern (deren nächster vom 8. bis 11. Oktober stattfindet) hat Ing. Dr. L. Bendel ermutigt, auf Grund seiner langjährigen geologisch-technischen Erfahrungen erstmals einen Baugrund-Instruktionskurs abzuhalten gemäss folgendem Programm: Feldarbeiten mit Handbohrgerät und Schürfen, Bezeichnung der Bodenproben, Bestimmung verschiedener Bodenkoeffizienten, Beurteilung des Bodens als Baugrund und als Baustoff, Führung eines geotechnischen Tagebuches. Der Kurs in Luzern und Umgebung dauert vom 15. bis 18. Oktober, das Kursgeld beträgt 40 Fr. — Anmeldung und Auskunft: Dr. L. Bendel, Seeverlad- und Kieshandels A.-G., Luzern, Alpenquai.

**Die Wander-Ausstellung „Das Bad von heute und gestern“** ist zu sehen in Winterthur bis am 6. Oktober 1935 im Gewerbemuseum am Kirchplatz. Geöffnet an Wochentagen: 14 bis 17 Uhr; an Sonntagen: 10 bis 12 und 14 bis 16 Uhr. In St. Gallen wird die Ausstellung vom 10. bis 27. Oktober in der Turnhalle Kreuzbleiche gezeigt. Geöffnet an Wochentagen: 10 bis 12 und 14 bis 17 Uhr.

## WETTBEWERBE.

**Evangelische Kirche in Sirnach.** Ein unter neun eingeladenen, mit je 400 Fr. fest honorierten Bewerbern veranstalteter Wettbewerb, in dessen Preisgericht die Architekten Dr. H. Fietz (Zollikon), P. Trüdinger (St. Gallen) und H. Wiesmann (Zürich) sassen, hatte folgendes Ergebnis:

1. Rang (Ausführungsvorschlag) Entwurf von Weideli & Eberli, Architekten, Kreuzlingen.
2. Rang (400 Fr.): Entwurf von Prof. F. Hess, Arch., Zürich.

Eine zusätzliche Entschädigung von je 120 Fr. erhalten die Entwürfe folgender Verfasser: Arch. R. Schneider (Glarus), Arch. v. Ziegler & Balmer (St. Gallen), Arch. Brenner & Stutz (Frauenfeld), Arch. O. Vogelsanger (Zürich) und Arch. E. Schäfer (Zürich).

Die Ausstellung der Entwürfe im Pfarrhaus I in Sirnach ist noch heute und morgen zugänglich.

**Turnhalle mit Schulräumen in Gerliswil bei Luzern (Gemeinde Emmen).** Diesen Wettbewerb unter vier Eingeladenen haben als Architekten A. Ramseyer (Luzern), M. Kopp (Kilchberg-Zürich) und A. Leuenberger (Biel) beurteilt, mit folgendem Ergebnis:

1. Rang (1200 Fr.): Entwurf von A. Vallaster, Arch., Luzern.
2. Rang (800 Fr.): Entwurf von J. Troxler, Arch., Gerliswil.
3. Rang (600 Fr.): Entwurf von J. Lisibach, Bautech., Gerliswil.

Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des Entwurfes im 1. Rang mit der Weiterbearbeitung zu betrauen. Die Ausstellung der Entwürfe im Krauerschulhaus Gerliswil dauert vom 15. bis 25. September, täglich von 8 bis 12 und 14 bis 19 h.

## LITERATUR.

Eingegangene Werke, Besprechung vorbehalten:

**Der Zürcher Strassenverkehr.** Verkehrszählungen vom Sommer 1934. Von Dr. W. Bickel. Sonderabdruck aus den Zürcher Statistischen Nachrichten. Zürich 1935, Technischer Arbeitsdienst.

**Bundesgesetz über die berufliche Ausbildung.** Textausgabe des Bundesgesetzes vom 26. Juni 1930 und der Verordnung vom 23. Dezember 1932 samt einigen Reglementen, mit Einleitung und Sachregister von Dr. K. Böschenstein, Chef der Sektion für berufliches Bildungswesen des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit und Fürspracher M. Kaufmann, erster Adjunkt dieses Amtes. Zweite Auflage. Zürich 1935, Polygraphischer Verlag A.-G. Preis geh. 4 Fr., geb. 5 Fr.

**Mehrfarbige Augusto Giacometti-Mappe.** Mit einer Einführung von Eduard Briner, Zürich. Zürich 1935. Verlag von Rascher & Cie. Preis 6,35 Fr.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:  
CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

**S.I.A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein.** Mitteilung der Wettbewerbskommission.

Armenhaus und Waisenanstalt Küssnacht am Rigi. Ein 17 eingeladenen Bewerbern zugeschriebener Wettbewerb für einen Bau von rd. 300 000 Fr. Bausumme, blos 1000 Fr. Preissumme, ohne Jury und mit Vorbehalt *völliger* Freiheit in der Projektverwertung bzw. Auftragserteilung wird, nach erfolglosen Bemühungen des W.-K.-Präsidenten um Programm-Korrektur, hiermit für alle Mitglieder des S.I.A. und des B.S.A. gesperrt. Der Präsident der W.-K.

## SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

21. September (Samstag): Eröffnung der Ausstellung „Bartolomeo Pinelli“ (1781 bis 1835) 15 h in der Graph. Sammlung der E.T.H.
28. Sept. (Samstag): Techn. Verein Winterthur. Exkursion nach Basel: Rheinhafenanlagen, Gaskokerei Kleinhüningen u. Hallenschwimmbad. Abfahrt mit dem Schnelltriebwagen SBB ab Winterthur 12.30 h, ab Zürich 13.05 h. Gäste willkommen, Anmeldung bis Freitag an Ing. F. Lehner (Tel. 26179).