

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105/106 (1935)  
**Heft:** 16

## **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:** 21.01.2026

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



einzigsten Elektrizitätsverkäufern en gros, und bietet den konzessionierten Energieverteilungswerken 280 Anzapfstellen. Unter den vorhandenen öffentlichen, d. h. nicht für Eigenbedarf produzierenden Kraftwerken wählte das CEB gewisse nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten (Wirkungsgrad, Alter, Erweiterungsfähigkeit der Anlage, Kohlen- und Wasserversorgung, Entfernung vom Konsumentenkreis) aus, die es weiter zur öffentlichen Energieversorgung, d. h. zur Speisung des Nationalen Netzes gemäss seinem Arbeitsplan zuließe. Der Betrieb der übrigen Werke wurde entschädigungslos eingestellt.

Die zugelassenen Kraftwerke wurden in 3 Gruppen eingeteilt: a) dauernd unter Vollast arbeitende, b) zu  $\frac{2}{3}$  ihrer Leistungsfähigkeit ausgenützte, an Feiertagen und Sommers eingestellte, c) Spitzenwerke, nur ein paar Stunden täglich im Betrieb. Die zugelassenen Kraftwerke verbleiben ihren alten Eigentümern. Das CEB kauft ihnen einen gewissen Teil ihrer verfügbaren Energie ab und deckt seinerseits ihren allfälligen zeitweiligen Mehrbedarf. Es entscheidet nicht nur über Verwendung, Abänderung und Ausbau der zugelassenen Werke, sondern ist auch zur Erstellung neuer befugt. Gegenwärtig sind 122 Kraftwerke mit insgesamt  $6,4 \times 10^6$  kW disponibler Leistung an das Nationale Netz angeschlossen; 13 neue sind projektiert. Die Umwandlung der freien in zugelassene Werke hat deren Risiko vermindert: Beschliesst das CEB ein Werk zu erweitern, so garantiert es den dadurch verursachten Zinsen- und Tilgungsdienst; andernfalls liefert es die benötigte Mehrenergie zu einem Preis, zu dem das auf sich gestellte Werk sie nicht erzeugen könnte. Eine für den Dienst in der ersten Gruppe nicht mehr taugliche Anlage kann in der zweiten und schliesslich in der dritten Gruppe weiter dienen. Die entschädigungslose Einstellung unwirtschaftlicher Werke nimmt diesen nicht mehr, als was sie ohnehin verlieren würden: Sie darf nämlich nur erfolgen, wenn der Preis, zu dem das Nationale Werk die kWh liefert, unter deren Gestehungskosten in dem einzustellenden Betrieb liegt.

Das CEB beschafft das für die Neuanlagen oder den Ankauf bestehender Übertragungsleitungen nötige Kapital durch Anleihen, die es aus seinen Einnahmen zu verzinsen und zu tilgen hat. Grossbritannien ist in 10 Zonen eingeteilt, in denen der Verkauf der elektrischen Energie an die konzessionierten Verteilungswerke nach voneinander etwas verschiedenen Taxen, jedoch nach einheitlichen Grundsätzen geschieht, nämlich gemäss einem auf der Winterspitze basierenden, vierfach gestaffelten und vom Leistungsfaktor abhängigen kW-Tarif, und einem mit dem Kohlenpreis und Heizwert variierenden kWh-Tarif. Beispielsweise schwankt in einer Zone die jährliche Leistungstaxe zwischen 3/7/6 und 2/14/0 pro kW, während die kWh nur 0,2 d kostet. Die Vereinheitlichung der Frequenz auf 50 Hz, deren Kosten für die Verteilungswerke das CEB auf sich nimmt, hat gewaltige Umstellungen verursacht; für schätzungsweise  $\frac{1}{4}$  der an öffentlichen Netzen hängenden Motorleistung, nämlich 1,5 bis  $1,8 \times 10^6$  PS, mussten neue Motoren angeschafft werden.

**Höchstdruckdampf für Schiffsantrieb.** In einem Aufsatz von B. Bleicken in der „Z.VDI“ vom 10. August 1935 sind die maschinentechnischen Anlagen des für den Ostasiendienst des Norddeutschen Lloyd bestimmten, turbo-elektrisch angetriebenen Schnelldampfers „Potsdam“ näher beschrieben. Sie verwenden Dampf von 90 at und  $480^\circ\text{C}$  Ueberhitzung, erzeugt in vier ölgefeuerten Benson-Kesseln von je  $590\text{ m}^2$  Heizfläche und  $250\text{ m}^2$  Ueberhitzungsfläche mit einer normalen Leistung von je 29 t/h. Das Speisewasser wird auf  $160^\circ\text{C}$  vorgewärmt und den Kesseln durch zwei Kolbenpumpen mit einem Druck von etwa 130 at zugeführt. Zwei Turbospeisepumpen dienen als Reserve. Die beiden zweigehäusigen Hauptdampfturbinen sind für je 13 000 PS bei 3200 U/min und Dampf von 80 at und  $470^\circ\text{C}$  gebaut. Der Hochdruckteil arbeitet mit einem zweistufigen Gleichdruckrad und einer Anzahl Ueberdruckstufen, der Niederdruckteil nur mit Ueberdruckstufen. Die Drehzahl wird von der Schaltbühne aus durch elektrische Einwirkung auf den Oeldruckregler verstellt. Der Oberflächenkondensator ist mit Rücksicht auf die hohe Seewassertemperatur von maximal  $30$  bis  $33^\circ\text{C}$  reichlich bemessen und wegen der höheren Eintrittstemperatur des Dampfes bei langsamer Fahrt, d. h. bei kleinerer Umlaufzahl der Turbine, mit Dehnungsfalte versehen. Der erwartete Ölverbrauch von nur rd.  $250\text{ g/PS}_\text{e}/\text{h}$  dürfte bei dem niedrigeren Preis des Heizöles ungefähr die gleichen Brennstoffkosten wie bei Dieselantrieb ergeben. Die 10 000 kVA-Turbogeneratoren erzeugen bei der normalen Turbinendrehzahl Drehstrom von  $53\frac{1}{3}$  Hz. Die Motoren zum Antrieb der beiden Schraubenwellen laufen asynchron

an, werden nach Erreichung von etwa 25% der normalen Drehzahl auf Synchronlauf geschaltet und durch Steigern der Turbinendrehzahl auf die volle Umlaufzahl von 160 U/min gebracht. Eine besondere Synchronisierungseinrichtung erlaubt die Einstellung der Flügel der beiden Schrauben auf gleiche Lage zueinander, um Vibrationen zu vermeiden. Bei Stopstellung werden die Schraubenwellen durch Druckluftbremsen an der Drehung gehindert. Die Verluste von Generator und Motor einschliesslich Erregung werden zusammen mit etwa 5% bewertet, d. h. ungefähr gleich hoch wie die Verluste bei direktem Schraubenantrieb mit Getriebe und Rückwärtsturbine. Sämtliche Hilfsmaschinen wie auch die Heizung sämtlicher Räume und Kücheneinrichtungen werden elektrisch betrieben. Zur Stromerzeugung dienen vier Gleichstrommaschinen von je 600 kW, die durch Kondensationsturbinen radialer Bauart angetrieben werden, und zwei Diesel-Generatorsätze von je 300 kW. G. K.

**45 000 PS-Propeller-Turbine für das Kraftwerk Wheeler Dam.** Der Staudamm dieses bei Florence in Alabama am Tennessee River gelegenen Kraftwerkes hat eine Gesamtbreite von 1920 m, von der auf den Ueberlauf 820 m und auf das Maschinenhaus 230 m entfallen. Das Werk wird nach vollem Ausbau 8 vertikale Maschinensätze enthalten. Das Augustheft von „Mechanical Engineering“ berichtet über die erste für diese Anlage fertiggestellte Turbine und die Modellversuche. Diese 45 000 PS-Propellerturbine von 85,7 U/min und 6,7 m Laufraddurchmesser verarbeitet bei einem Nettogefälle von 14,6 m eine Wassermenge von fast  $260\text{ m}^3/\text{s}$ . Die spezifische Drehzahl ist rd. 640. Das Laufrad hat 6 feste Schaufeln, das Leitrad 24 Drehschaufeln, der sechsteilige Stützring 12 Schaufeln und einen Durchmesser von rd. 10,5 m. Das Saugrohr ist im oberen Teil mit Blech ausgekleidet und ohne Zwischenwand ausgeführt. Die Turbinenwelle ist in einem Goodrich-Gummilager mit einer grossen Zahl von Segmenten und breiten axialen Spülnuten geführt und trägt eine Lagerhülse aus nichtrostendem Stahl. Die Wasserspülung des Lagers wird durch eine elektrische Kontrollvorrichtung überwacht und kann durch Druckwasser verstärkt werden. Durch diese Lagerkonstruktion ist die Turbinenstopfbüchse vermieden. Da das Laufrad im Unterwasser liegt, ist eine Pressluftanlage zur Absenkung des Wasserspiegels bei Phasenschieberbetrieb vorhanden. Diese dient auch dazu, die Leckverluste des Leitapparates bei Stillstand zu verkleinern. Zur Vermeidung der schwierigen Wassermessung an der fertigen Turbinenanlage wurde eine modellähnliche Versuchsanlage erstellt und im Laboratorium der Lieferfirma I. P. Morris in Philadelphia durchprobiert, um die Erfüllung der Garantien zu erweisen. Das Modell wurde im Masstab 1:16,5 ausgeführt und umfasst die ganze Wasserströmung vom Einlaufrechen an bis zum Unterwasser. Die Innenflächen des aus Holz angefertigten Turbineneinlaufes und Spiralgehäuses wurden mit Kupferblech ausgekleidet, während das Saugrohr aus Gusseisen hergestellt wurde. Zur Bestimmung der Turbinenleistung diente ein elektrisches Dynamometer. Die gemessenen Wirkungsgrade wurden nach der Moody'schen Formel aufgewertet, der mit dem Modell erreichte Höchstwert betrug 86%. G. K.

**Elektrische Abstimmung im schwedischen Parlament.** In der L. M. Ericsson Review 1935, Nr. 1, beschreibt E. Lundgren den dort eingerichteten Abstimmungsapparat, der den namentlichen Stimmauftrag der Abgeordneten und die bisher übliche Stimmzählung durch ein nicht weniger öffentliches, jedoch bedeutend rascheres Verfahren ersetzt: Der Schlüssel des Präsidenten gibt den Apparat zur Abstimmung frei und blockiert ihn nach getätigter Stimmgabe, die jeder Abgeordnete durch Drücken des „Ja“- oder „Nein“-Knopfes auf seinem Pult vollzieht. Auf einer im Sitzungssaal aufgestellten Tafel, desgleichen auf dem Präsidententisch und auf einem dritten Tableau, dessen nach jeder Abstimmung genommene Photographie das offizielle Abstimmungsprotokoll darstellt, wird der Entscheid jedes Abgeordneten durch Vermittlung zweier Relais optisch verraten. Es steht ihm frei, sein abgegebenes „Nein“ durch Druck auf den „Ja“-Knopf zu neutralisieren, worauf statt der „Ja“- oder „Nein“-Lampe die Lampe „Stimmenhaltung“ aufleuchtet; bleiben beide Knöpfe unberührt, so erscheint das Zeichen „Abwesend“. Nach vollzogener Stimmgabe setzt der Präsident den Zählmechanismus in Gang: Ein rotierender Wähler prüft der Reihe nach den Zustand der Relais an jedem der 250 Pulte; jedesmal wird ein elektrischer Impuls nach einem der vier „Stimmazine“ geleitet und dort registriert, und nach  $\frac{1}{2}$  min erscheint das Resultat. (Nach R. G. de l'Electricité vom 31. August 1935).



**Internationaler Talsperrenkongress.** Nachdem der Kongress für Grosse Talsperren in Stockholm im Jahre 1933 einen so glänzenden Verlauf genommen hatte (wir verweisen auf den bezüglichen Bericht in Band 104, S. 209 und 231, Nov. 1934), beabsichtigte das Internationale Komitee für Grosse Talsperren vorläufig noch keinen weiteren Kongress in Aussicht zu nehmen. Nun hat aber der Präsident der U.S.A. die Weltkraftkonferenz auf das Jahr 1936 nach Washington eingeladen und gleichzeitig auch das Internationale Komitee in Paris gebeten, einen 2. Talsperrenkongress dort abzuhalten. Es wurde die Zeit vom 7. bis 12. September 1936 festgesetzt. Dieser Kongress wird ohne Zweifel den Besuchern die Möglichkeit bieten, die ausserordentlich interessanten neuern Bauten in den U.S.A. kennen zu lernen. Es wäre auch erfreulich, wenn die Schweiz wiederum durch Ingenieure daran vertreten werden könnte oder eine der verschiedenen Fragen von der Schweiz aus beantwortet würde. Die aufgeworfenen Fragen sind die nachfolgenden: Frage 3: Spezialzement. Frage 4: Entstehung und Abdichtung von Schwindungs-, Zusammenziehungs- und Dehnungsfugen. Frage 5: Studium der Verkleidung der Aussenmauern von Mauerwerks- oder Beton-Talsperren. Frage 6: Geotechnische Erforschung der Gründungssohle. Frage 7: Standfestigkeitsberechnungen von Erddämmen. Von den „Mitteilungen“, die ebenfalls veröffentlicht werden können, sind besonders hervorzuheben: „Welches sind die besten Verfahren, um Unterspülung zu verhindern und die Verlandung von Talsperren-Speicherbecken, ihre Ausmasse, Abwehr- und Verhinderungsmassnahmen.“ — Nähere Auskunft über die Beantwortung dieser Fragen sind durch das Nationale Komitee oder dessen Präsidenten, Ing. Dr. H. E. Gruner in Basel (Nauenstr. 7) zu erhalten.

**Indische Zugwiderstandsversuche.** Eine Publikation (Techn. Paper Nr. 288) der Great Indian Peninsula Railway befasst sich mit einer grossen Zahl von an elektrischen Lokomotiven dieser Eisenbahn (von 1680 mm Spurweite) vorgenommenen Versuchen. So wurde der Luftwiderstand fünf verschiedener Züge bei 13 verschiedenen Geschwindigkeiten zwischen 16 und 112 km/h gemessen, und der Einfluss eines auf der Versuchsstrecke liegenden Tunnels beobachtet. Die Kupplungsfeder eines an die Spitze des Zuges gehängten Dynamometerwagens mass den auf ihn wirkenden frontalen Luftwiderstand, während die auf den an das Zugende gekuppelten Dynamometerwagen ausgeübte Saugwirkung wegen ihrer relativen Kleinheit nicht genau festgestellt werden konnte. Bei Windstille und 96 km/h Zuggeschwindigkeit wirkte einem 206 m langen Zug ein Luftwiderstand von 1 t entgegen. Aus den tabellierten Messergebnissen über den Einfluss von Gegen- und Mitwind geht hervor, dass eine Zunahme von 1,6 km/h in der Geschwindigkeit des Gegenwinds den Gesamtwiderstand um 2 bis 2,5% vergrössert, während die selbe Aenderung in der Geschwindigkeit von Achterwind eine Widerstandsverminderung von rd. 1,25% bewirkt. Der Bericht enthält auch einen mit den Messungen anderer Eisenbahnen zu vergleichenden empirischen Vorschlag über die Erfassung des Einflusses von Schrägwind.

D. L. Th.

**Eidgen. Technische Hochschule.** Unser Mitarbeiter Peter Meyer liest ab 25. Oktober jeweils Freitag 18 bis 19 h im Hörsaal 4b (mit Lichtbildern) über das Thema „Grundlagen und Ziele der neueren Architektur II“ (Sakralbau, Wohnbau, Nutzbau, ihre kulturgeschichtlichen und sozialen Grundlagen, ihre bisherigen Lösungen, ihre ungelösten Probleme). Diese Vorlesung über ein so aktuelles Thema dürfte auch für eine weitere Öffentlichkeit Interesse bieten, weshalb hier darauf aufmerksam gemacht sei.

## WETTBEWERBE.

**Seebadanstalt in Rapperswil (St. Gallen).** Dieser Wettbewerb war ausgeschrieben unter Rapperswiler Fachleuten und wurde von folgenden Architekten beurteilt: P. Truniger (Wil), W. E. Blöchliger (Rapperswil) und A. Kölla (Wädenswil). Sie fällten unter sieben eingereichten, mit je 300 Fr. fest honorierten Arbeiten folgendes Urteil:

- I. Preis (900 Fr.): Entwurf von R. Walcher, Arch., Rapperswil.
- II. Preis (600 Fr.): Entwurf von C. Helbling, Arch., Zürich.
- III. Preis (500 Fr.): Entwurf von E. Kury, Bautechniker, Rapperswil.

Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des erstprämiierten Entwurfs mit der Ausführung zu betrauen. Die Entwürfe sind *nur noch heute* von 13 bis 18 Uhr im Rathaussaal Rapperswil ausgestellt. Voraussichtlich werden sie nächste Woche noch in *Zürich* im Hauptgebäude der ETH ausgestellt (Auskunft Ass. H. Platz).

## LITERATUR.

Eingegangene Werke, Besprechung vorbehalten:

**Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen“.** Bearbeitet von Reichsbahnoberamtmann F. Volk. Din A 4, 64 S. mit 16 Karten. Leipzig 1935, Konkordia-Verlag. Preis kart. 2 RM.

**Bautechnische Zahlentafeln.** Bearbeitet von Dipl. Ing. R. Wendeherst. Nachtrag, 22 S. Leipzig und Berlin 1935, Verlag von B. G. Teubner. Preis geh. RM. 0,60.

**Autogenes Schweißen, Löten und Schneiden in der modernen Metallbau-Werkstätte.** Von Prof. C. F. Keel, Basel. 94 S. mit 92 Abb. Basel 1935, herausgegeben vom Schweiz. Acetylen-Verein. Preis geh. Fr. 1,20.

**Mitteilungen des Wöhler-Instituts Braunschweig, Heft 25.** Inhalt: Der drosselgesteuerte Schlingertank — Der Schiffskreis — Oberflächenrücken — Kurbelwellen aus dämpfungsfähigem Stahl. Von O. Föppel. Versuche an einem Schlingertank-Modell. Von Th. Dusold. Berlin 1935, NEM-Verlag. Preis geh. RM. 2,70.

**Untersuchung von Stopfbüchsen-Packungen und Manschettendichtungen für hohen hydraulischen Druck.** Von Dr. Ing. Hans Gronau. Mit 39 Abb. 35 S., gr. 8°. München und Berlin 1935, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 4 RM.

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).

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

### S. I. A. Basler Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Jahresbericht über das Vereinsjahr 1934/35.

Im vergangenen Vereinsjahr wurden unsere Mitglieder zu folgenden Anlässen eingeladen:

Samstag, 12. Mai 1934: Generalversammlung und Berichterstattung über die Tätigkeit des S. I. A. im Vereinsjahr 1933/34 mit nachfolgendem, gemeinsamem Nachessen.

Samstag, 16. Juni: Besichtigung der Brauerei zum Warteck.

Samstag, 22. September: Besichtigung des neuen Krankenhauses in Colmar. Diese Veranstaltung konnte nicht durchgeführt werden, da zu wenig Teilnehmer.

Mittwoch, 24. Oktober: I. Vereinsversammlung, Lichtbildervortrag von Arch. E. E. Strasser-Berlage über: «Der Bau des neuen Kunstmuseums im Haag» von Arch. Dr. Berlage.

Mittwoch, 7. November: II. Vereinsversammlung, Vortrag von Dipl. Ing. W. Pfeiffer, Winterthur, über: «Schallschutz im Hausbau».

Mittwoch, 21. November: III. Vereinsversammlung, Lichtbildervortrag von Dr. R. Sängler, Zürich, über: «Das Weltall von der Mount Wilson Sternwarte aus gesehen», gemeinsam mit der Naturforschenden Gesellschaft Basel.

Mittwoch, 5. Dezember: IV. Vereinsversammlung, Lichtbildervortrag von Arch. J. Maurizio, Basel, über: «Projekt und Bau des Sportplatzes St. Jakob». Anschliessend Diskussion über die Vereinstätigkeit (Vortragsprogramm, Exkursionen, Mitteilungen über S. I. A.-Angelegenheiten, vermehrte Aktivität der Mitglieder in der Sektion Basel).

Mittwoch, 19. Dezember: V. Vereinsversammlung, Lichtbildervortrag von Ing. J. Osterwalder, Aarau, über: «Das Kraftwerk Klingnau». Anschliessend Fortsetzung der Diskussion über Vereinstätigkeit.

Mittwoch, 9. Januar 1935: VI. Vereinsversammlung, Vortrag mit Lichtbildern und Film von Ing. P. E. Baumann, Zürich, über: «Der Bau der Hoover-Staumauer am Colorado River U.S.A.», gemeinsam mit der Sektion Basel des Schweiz. Technikerverbandes.

Montag, 14. Januar: Vortrag von Dr. A. Schrafl, Bern, über: «Die Sanierung der Schweiz. Bundesbahnen», veranstaltet von der stat. volkswirtschaftlichen Gesellschaft.

Mittwoch, 23. Januar: VII. Vereinsversammlung, Lichtbildervortrag von Ing. A. Schläpfer, Basel, über: «Die Strassendecke und ihre Anpassung an den Verkehr».

Mittwoch, 6. Februar: VIII. Vereinsversammlung, Lichtbildervortrag und Film von Dr. K. Sachs, Baden, über: «Allgemeine Fragen und neuere Probleme der elektrischen Zugförderung».

Mittwoch, 20. Februar: IX. Vereinsversammlung, Lichtbildervortrag von Dir. Wegmann, Basel: «Wie eine Zeitung wird».

Mittwoch, 27. Februar: Ausserordentliche Generalversammlung. Diskussion über die Vereinstätigkeit.

Dienstag, 5. März: Lichtbildervortrag von Ing. E. Choisy, Genf: «Le rôle des transports en commun dans le développement des villes», veranstaltet von der stat. volkswirtschaftlichen Gesellschaft.

Mittwoch, 6. März: X. Vereinsversammlung, Lichtbildervortrag von H. Keller, Oerlikon, über: «Die Photozelle und ihre Anwendungen in der Technik».

Mittwoch, 20. März: XI. Vereinsversammlung, Lichtbildervortrag von Prof. Dr. L. Karner, Zürich, über: «Neuere Konstruktionsmethoden im Flugzeugbau», gemeinsam mit dem Basler Aeroklub.

Freitag, 21. März: Lichtbildervortrag von Dr. H. F. Secker, Köln, über: «Das Problem des Monumentalen in der Malerei», gemeinsam mit dem B. S. A.

Montag, 8. April: Vortrag von Dr. Hans Sulzer, Winterthur: «Zur Lage der schweizerischen Exportindustrie», veranstaltet von der stat. volkswirtschaftlichen Gesellschaft.

Mittwoch, 10. April: XII. Vereinsversammlung, Vortrag von G. Bohny, Basel, über: «Das Handwerk und die technischen Berufe in der Volkswirtschaft». Anschliessend Geschäftsitzung.

Sämtliche Vereinsversammlungen fanden im Restaurant zum Brauen Mutz statt. An den Veranstaltungen nahmen durchschnittlich 60 Mitglieder und Gäste teil, also ca. 25% der Mitglieder. Der Vorstand erledigte seine Geschäfte in 14 Sitzungen. In diesem Vereinsjahre fand eine Delegierten-Versammlung statt und zwar am 27. April 1935 in Bern. Unser Verein war durch 7 Mitglieder vertreten: die Kollegen Bräuning, Linder, von Steiger, Jobin, Karlen, Stambach, Christ.

Der Mitgliederbestand hat sich im vergangenen Vereinsjahr vom Mai 1934 bis heute durch folgende Mutationen von 244 auf 249 vermehrt. 16 Eintritte: 3 Architekten: H. Baur, A. Dürig, W. Lodewig. 13 Ingenieure: A. Braun, E. U. Frey, O.