Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 113/114 (1939)
Heft: 8

Sonstiges

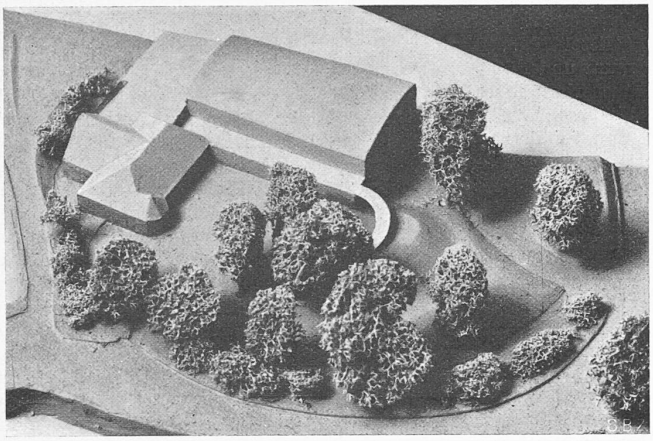
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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

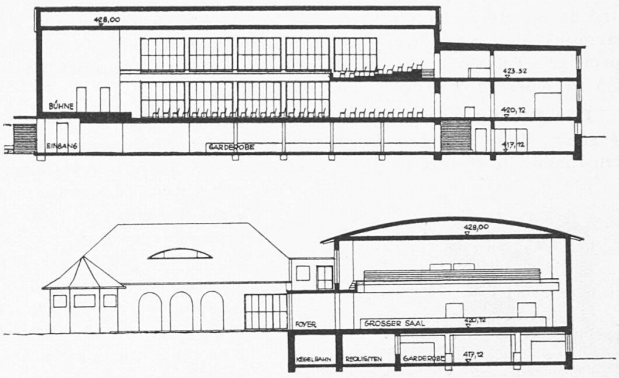
Download PDF: 16.12.2025

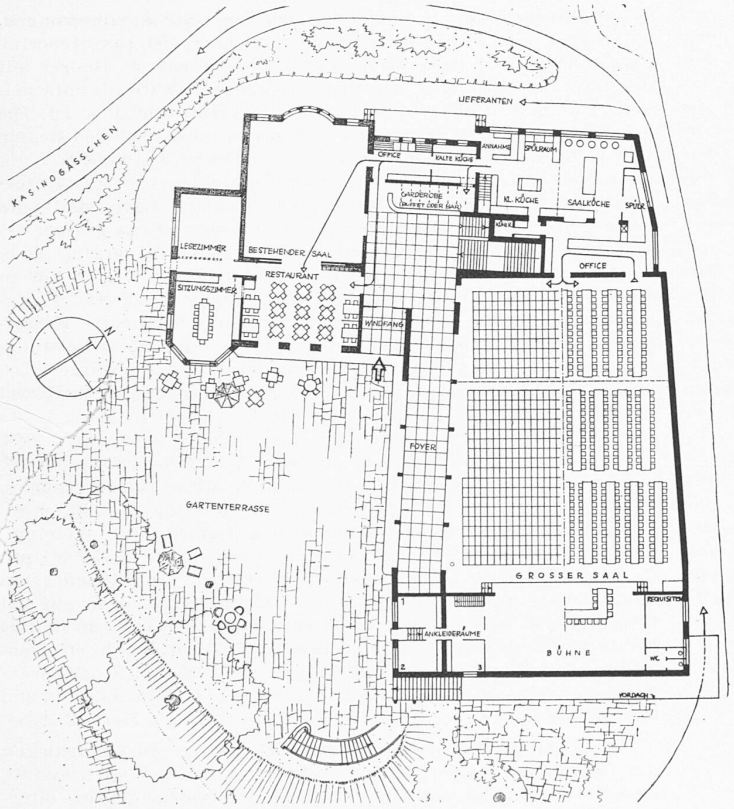
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

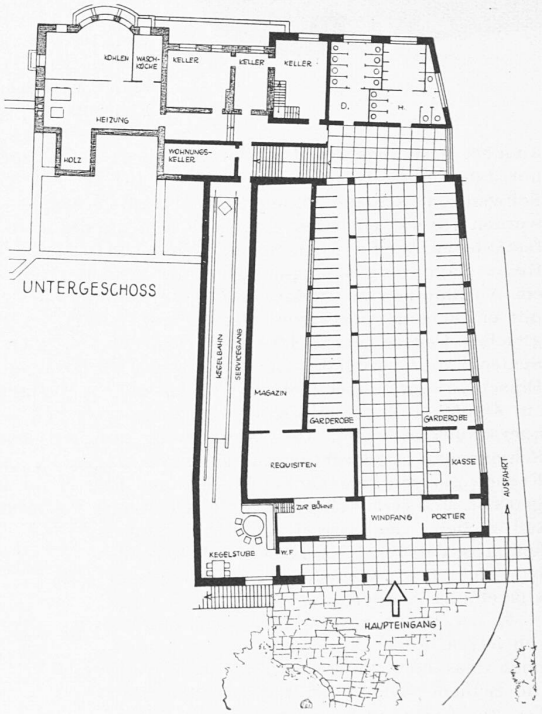


Wettbewerb Saalbau Casino in Schaffhausen

3. Rang (800 Fr.), Entwurf Nr. 12. Verfasser
SCHERRER & MEYER, Architekten. — Grundrisse u. Schnitte 1 : 600







Es setzt folgende Verteilung der im Programm vorgesehenen Preissumme fest:

1. Rang (1300 Fr.): Nr. 10, Verfasser Ernst Schmid, Arch.
2. Rang (900 Fr.): Nr. 7, Verfasser W. Henne, Dipl. Arch.
3. Rang (800 Fr.): Nr. 12, Verfasser Scherrer & Meyer, Arch.

Ferner 2000 Fr. für Ankäufe [wie bereits mitgeteilt, siehe Seite 14 lfd. Bds.].

Das Preisgericht empfiehlt das im ersten Rang stehende Projekt Nr. 10 als geeignete Grundlage für die Weiterbearbeitung der Aufgabe.

Das Preisgericht:
S. Stehlin, Carl Maier, die Architekten Armin v. Ziegler, A. Kellermüller, Emil Schalch, H. Leuzinger.
Aktuar: Hermann Huber.

MITTEILUNGEN

Eine 30 000 kW-Parsons-Turbine des «Thorpe»-Kraftwerkes der Stadt Norwich ist in «Engineering» vom 20. Januar und 3. Februar an Hand von Schnitten und Abbildungen eingehend beschrieben. Die für einen Admissionsdruck von rd. 46 kg/cm² und eine Dampftemperatur von 455° C gebaute und mit 3000 U/min laufende Kondensationsturbine ist für eine Normalleistung von 24 000 kW ausgelegt und als Zweizylinder-Maschine in Tandemanordnung mit reiner Ueberdruckschaufelung ausgeführt. Der Dampf expandiert im Hochdruckgehäuse bis auf etwa 1 ata und tritt durch zwei Ueberströmrohre in das doppelflutige, mit einem Vakuum von 97 % arbeitende Niederdruckgehäuse. Das rd. 2,9 m lange Hochdruckgehäuse aus Molybdänstahl mit abgetreppter Bohrung von rd. 635 bis 1275 mm hat zwei Einström-, eine Ausgleich- und zwei Abzapfkammern für Vorwärmedampf. Die Rotortrommel ist aus einem Stück mit dem den Spurring tragenden Wellenende geschmiedet und hat etwa gleiche Wandstärke wie das Gehäuse, um mit Rücksicht auf die axiale Spaltdichtung der mit kleinem Dampfvolumen arbeitenden Hochdruckschaufeln möglichst gleichmässige Dehnung zu erreichen. Der mit dem Niederdruckteil gekuppelte Wellenstummel ist angeflanscht. Die aus nichtrostendem Material hergestellten Schaufeln sind an den Kanten messerscharf zugespitzt, damit sie sich im Fall eines Anstreifens abschleifen können. Der symmetrische Niederdruckrotor trägt auf jeder Seite fünf Radscheiben; die äusseren vier Scheiben haben je einen Schaufelkranz, die beiden inneren je drei Schaufelkränze. Die Zuströmung ist in der Symmetrieebene durch eine Zwischenwand geteilt. Die Niederdruckschaufeln laufen mit axial grossem und radial kleinem Spiel und sind in Gruppen von 8 bis 12 Schaufeln zusammengefasst. Das mit den symmetrisch oben und unten liegenden Einströmstutzen des Hochdruckzylinders elastisch verbundene Dampfverteilstück enthält drei Ventile, ein Absperrventil mit selbsttätigem Sicherheits-Schnellschluß und 227 mm Sitzweite und zwei Regulierventile von 178 mm Sitz-

weite, das erste für Belastungen bis zu 24 000 kW, das zweite für Ueberlast. Das Steueröl hat einen Druck von rd. 5 kg/cm². Der zwischen den Rohrböden rd. 5,4 m lange Oberflächen-Kondensator hat zweifachen Wasserweg und 7180 Messingrohre mit ¾" Aussendurchmesser und 2320 m² Kühlfläche. Zur Kühlung werden 5300 m³/h Flusswasser von rd. 13° C benötigt. Die Luft wird durch einen dreistufigen Ejektor, dessen Abdampf zur Vorwärmung des Speisewassers dient, abgesaugt. Die vertikalen, durch 25 PS-Motoren angetriebenen Kondensatpumpen haben 30,5 m Aussenförderhöhe und 1000 U/min.

Der Rüping-Federnagel im Eisenbahnoberbau ist ein neuer Versuch, dem lästigen Lockerwerden der Schienennägel und Schrauben in Holzschwellen vorzubeugen. Der in Abbildung 1 gezeigte Federnagel ist eine bereits im Betrieb erprobte Lösung. Der Nagel wird mit einer Einschlaglehre in die 15 mm vorgebohrte Holzschwelle geschlagen und hält die Unterlagsplatte mit seinem Schaft fest, während sich der federnde Bügel unter Vorspannung auf den Schienenfuss legt. Er ist aus einem Federstahlstück von 16 × 8 mm gebogen und die beiden freien Enden bilden gewissermassen die Federblätter, die auf dem Schienenfuss frei spielen können. Der Federbügel wird rd. 12 bis 14 mm vorgespannt und übt dabei einen Druck von rd. 600 kg auf die Schiene aus. Pro Schwelle und Schiene können 2 bis 4 Nägel verwendet werden. Sie werden vorerst einreihig eingeschlagen, um die Unterlagsplatten festzulegen, dann wird die Schiene eingelegt und endlich die zweite Reihe Nägel eingeschlagen. Um mit normalen kurzen Platten ein Auskommen zu finden, gibt es ein Modell des Federnagels mit einfachem verkürztem Federbügel, derart, dass dieser bei gleichen Federeigenschaften beim Einschlagen doch neben dem Schienenkopf vorbeikommt. Das zweite Federnagelende ist als Einschlagkopf ausgebildet. Auf Linien ohne Unterlagsplatte wird ein ähnlicher Nagel verwendet, dessen unterer Teil jedoch Kreisquerschnitt aufweist. Der Nagel wird nun mit unter 45° zur Schienenaxe abgedrehtem Bügel eingeschlagen und, nachdem der Federbügel den Schienenkopf umgangen hat, in die 90° Stellung gedreht, und fertig eingeschlagen. Der obere vierkantige Schaftteil sichert den Nagel im Holz gegen späteres Verdrehen. Das zweite Federende ist auch hier wieder als Einschlagkopf ausgebildet worden, wie dies Abb. 2 zeigt. — Es ist leicht verständlich, dass der beschriebene Federnagel sich weder lockert, noch dass sich die Verbindung löst, wenn die Schiene sich in der Schwelle einfrisst. Da die Formänderungsarbeit des Federbügels ebenfalls nur gering ist, vermag die Feder nicht zu erlahmen. Die Schiene wird also gegen Wandern und gegen eine Veränderung der Spur besser gesichert, bei einer gleichzeitig vereinfachten Befestigungsart. Die Kosten dieses Nagels sind etwas höher, als diejenigen eines normalen Schienennagels, erreichen jedoch kaum die Auslagen für eine getrennte Befestigung von Schiene und Unterlagsplatte.

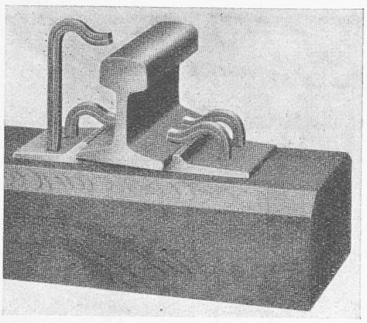


Abb. 1

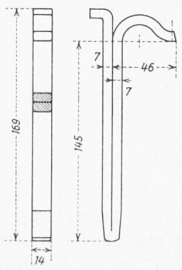


Abb. 2

Wissenschaftliche Vorarbeiten zum Grundwasserwerk Hardhof der Stadt Zürich hat L. Minder in Bd. 82 der Vierteljahresschrift der Naturforschenden Gesellschaft in Zürich veröffentlicht. In Ergänzung des bereits hier erfolgten Hinweises auf diese wertvolle Arbeit mögen noch folgende Einzelheiten interessieren. Zur Beurteilung der Eignung des relativ kleinen Grundwasserfeldes zwischen Zürich und Schlieren zu einer Grundwasserfassung wurde u. a. auf Grund z. T. jahrelanger periodischer Messungen eine Karte der Karbonathärte entworfen (13 bis 40° fr. Härte), die einerseits die Fliessrichtung und anderseits einen Infiltrationsstreifen längs des Limmatflusses erkennen lässt. In vertikaler Richtung konnten mit wenigen Ausnahmen (Kreuzung eines tieferen Stromes unter dem Infiltrationsstreifen) keine Unterschiede in der Härte nachgewiesen werden; jahreszeitliche Härteunterschiede fehlen. Eine Karte des Chloridgehaltes ergab, trotzdem der Grundwasserstrom Wohngebiete der Stadt quert, keine augenfällige Beeinflussung des Grundwassers. Während im Infiltrationsgebiet die Temperatur sich weitgehend an diejenige der Limmat anlehnt (Mittel 10,3°, Limmat 10,4° C), aber Verzögerungen im Maximum und Minimum von 3 bis 4 Monaten aufweist, ergeben sich ausserhalb des Infiltrationsgebietes nur geringe jahreszeitliche Unterschiede. Eine während der Untersuchungszeit mehrere Monate dauernde Grundwasserabsenkung einer benachbarten Baugrube (1000 l/sec) bedingte eine vermehrte Limmatwasserinfiltration. Es folgen kritische Beleuchtungen (wie denn alle Teile des kleinen Werkes kritisch behandelt sind und ein verarbeitetes, reiches Belegmaterial bergen) der chemischen und bakteriologischen Untersuchungen, die ergeben, dass das Wasser rein ist, weder Eisen noch Mangan in unzulässigen Mengen enthält, nicht aggressiv ist, wodurch eine günstige Prognose gestellt wurde, wenn schon ein etwas grösserer O-Gehalt wünschenswert wäre. Das Werk, das an der Grenze der Infiltrationszone (16,75 bis 18,75° franz. Härte) errichtet wurde, je ein Hauptpumpwerk, ein Nebenpumpwerk und elf Fassungen auf einem Gebiet von 400 × 200 m enthält, arbeitet seit 1935 mit 54 000 m³ max. Tagesleistung (als zweitgrösstes Grundwasserwerk der Schweiz) mit guten Erfahrungen.

Richtlinien für Bau und Betrieb von Gaszentralheizungen. Auf Grund von Betriebserfahrungen an über 200 gasgefeuerten Zentralheizungen in Stuttgart gab Oberbaurat W. Bauser auf der Hauptversammlung des VDHI folgende Punkte als entscheidend für die Wirtschaftlichkeit einer Gaszentralheizung an: Die Wärmeleistung des gasgefeuerten Kessels muss nach den Regeln DIN 4701 um 30 % höher sein als der Höchstwärmebedarf, da diese Kessel nicht überlastbar sind. Empfohlen wird die Unterteilung in Stockwerkheizungen. Alle Rohrleitungen sind aufs beste zu isolieren; die Heizflächen sollen eher etwas grösser bemessen werden, als die Rechnung nach DIN 4701 ergibt. Jede Anlage ist mit einem Thermostaten auszurüsten, der in 1,60 m Höhe und vor Zugluft und Sonnenstrahlung geschützt aufgestellt werden soll. Messungen über die wirtschaftlichste Kesselgrösse haben beispielsweise ergeben, dass bei einer Kesselleistung, die um 10 % unter dem Wärmebedarf lag, die Aufheizzeit 240 min betrug, während sie nach Auswechslung gegen einen Kessel mit einer um 50 % über dem Wärmebedarf liegenden Leistung auf 50 min reduziert werden konnte. Der Gasverbrauch verminderte sich dabei um 60 %. Auch ein zu grosser Temperatur-Unterschied zwischen Vor- und Rücklauf kann zu ungünstigen Gasverbrauchswerten führen. Durch Unterteilung der Heizanlage konnten in Falle einer ursprünglich gemeinsamen Heizung für Wohnung und Büro 28 % erspart und der Gasverbrauch auf 0,257 m³ pro Gradtag und 1000 kcal/h beschränkt werden. Interessant sind auch die nachfolgenden Gaskonsummessungen: bezogen auf den Gradtag und 1000 kcal/h Höchstwärmebedarf wurde im Mittel bei 19 Einfamilienhäusern von 16 000 bis 46 000 kcal/h ein Gasverbrauch von rd. 0,25 m³ festgestellt, während bei Stockwerksheizungen dieser Wert rd. 0,27 für Wohnungen, 0,12 für Bureaux und 0,29 m³ für Läden betrug («Heizung und Lüftung», Heft 12/1938).

Neue Gepäck-Postwagen der SBB. Durch Zusammenlegen des Bahngepäck- und Bahnpostdienstes in einem Wagen konnte eine Verminderung des Zuggewichtes der beschleunigten internationalen Schnellzüge, sowie der in der Schweiz verkehrenden Städteschnellzüge erzielt werden. Mit Rücksicht auf ihre Verwendbarkeit im internationalen Verkehr ist für jene von der Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen ein relativ schwerer Gepäck-Postwagentypus von 34 t entwickelt worden, der mit den internationalen Einrichtungen wie Dampfheizkupplung, doppelte Bremskupplungen, Scherhaken und den besonderen Signalträgern ausgerüstet ist. Der beschränkte Gepäck- und Postverkehr der Städteschnellzüge anderseits erlaubte den Bau von leichten Wagen in Stahlkonstruktion, die bei gleicher Länge wie die erstgenannten nur 24 t wiegen. Ihre Bauart entspricht derjenigen der Leichtstahl-Personenwagen, wie sie von der Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik A. G. Schlieren erstellt wurden (beschrieben in Bd. 110, S. 116*). Beide Wagentypen dienen ungefähr je zur Hälfte der Bahn und der Post und ersetzen einen Gepäckwagen und einen Postwagen von 40 bzw. 32 t. Um gegenseitige Störungen zu vermeiden, erfolgt der Verlad von Bahn- und Postgepäck durch besondere Schiebetüren. Die Posteinrichtung wurde nach den Angaben der P. T. T. ausgeführt. Neben dem in den neuen Gepäckwagen üblichen abschliessbaren Personalabteil enthält der Bahnraum auch den gemeinsamen Abort und Waschraum. Als Neuerungen dieses Teiles sind noch ein aufklappbares Stücktablar zum Sortieren der Gepäckstücke und ein versenkter Rost zum Schutz des Bodens vor starkem Nässen durch Fischbehälter u. a. zu nennen. In den leichten Wagen sind die Innenwände des Gepäckraumes mit Holzfaserplatten Pavatex ausgekleidet. Weil sie statt vier nur

zwei seitliche Eingänge, mit Treppen über dem einen Drehgestell haben, verfügen die leichten Wagen über etwas mehr Platz als der schwere Typus mit vier normalen Seitentüren («SBB-Nachrichten» 1939, Nr. 1).

Eidg. Technische Hochschule. Die E. T. H. hat folgenden Studierenden die Doktorwürde verliehen:

a. der technischen Wissenschaften: Müller Hans, dipl. Ing. Chem. von Zürich, Dissertation: Synthese der 6-Desoxy-l-Asorbinsäure. Pürner Georg, dipl. Ing. Chem. von Zürich, Diss.: Ueber die Absorption von Kohlendioxyd mittels organischer Verbindungen. Rajchman Jan, dipl. Elektroing. aus Polen, Diss.: Le courant résiduel dans les multiplicateurs d'électrons électrostatiques. Reich Ernst, dipl. Ing. Chem. von Sennwald (St. Gallen), Diss.: Ueber die Darstellung von Anthanthron aus 2-Methylnaphthalin. Siegfried Walter, dipl. Elektroing. von Schaffhausen, Diss.: Erzwungene Schwingungen bei trockener Reibung und periodischer Störungskraft.

b. der Mathematik: Roth Frl. Alice, dipl. Fachl. in Mathematik und Physik, von Kesswil (Thurgau), Diss.: Approximationseigenschaften und Stranlengrenzwerte meromorpher und ganzer Funktionen. Rueff Marcel, dipl. Mathematiker von Lajoux (Bern), Diss.: Beiträge zur Untersuchung der Abbildungen von Mannigfaltigkeiten.

c. der Naturwissenschaften: Künzler Hans, dipl. Naturwissenschafter von Wolfhalden (App. A.-Rh.), Diss.: Ueber die Photolyse der Kohlensäure.

Ingenieurkongress in Lüttich. Anlässlich der Lütticher internat. Ausstellung (vgl. S. 77 lfd. Bds.) veranstaltet die «Association Française pour l'avancement des sciences» vom 17. bis 22. Juli d. J. einen Kongress, in dessen Rahmen u. a. folgende Themen fallen: Hydraulik, Fluss- und Seeschiffahrt, Wasserbau. Schweizerische Ingenieure, die geneigt sind, sich durch ein Referat am Kongress zu beteiligen, sind hierzu freundlich eingeladen; die entsprechende Anmeldung sollte bis zum 31. März in Händen von Prof. F. Campus, Institut du Génie Civil, Université de Liège, sein. Aber auch als Hörer ist die Teilnahme am Kongress zu empfehlen, nicht zuletzt im Hinblick auf die damit verbundenen Besichtigungen: Albertkanal, Stauanlage Eupen, Wasserbauten in der Maas, usw.

Die Internat. Verkehrsausstellung Köln 1940 wird auf dem Messegelände und seiner Umgebung, am rechten Rheinufer unmittelbar stromabwärts der Hohenzollernbrücke aufgebaut. Sie umfasst Strasse, Strassenverkehr, Nahverkehr (Stadtbahn), Eisenbahnverkehr, Binnenschiffahrt, Hafen, sowie die Beziehungen zwischen dem Landverkehr und dem Wasser- und Luftverkehr, schliesslich Nachrichtenvermittlung und verschiedene Verkehrszweige (Touristik usw.). Das Gelände ist, wie in Paris 1937, etwa 950 000 m² gross, die Fahrzeughalle der Deutschen Reichsbahn bietet 2200 m Geleiselänge.

Zum Umbau der Parsennbahn, der in Nr. 7 zur Darstellung gelangt ist, macht uns Arch. R. Gaberel darauf aufmerksam, dass nur die östliche Erweiterung der Station Weissfluhjoch (Abb. 26, u. 30 auf S. 87) von ihm stammt, der ältere Bauteil dagegen n Dipl. Arch. Hans Engi (Davos). Sodann sind noch zwei ruckfehler zu berichtigen: in den Baudaten auf S. 79 sind die Neigungen natürlich in ‰ angegeben (nicht in %); ferner beträgt die Minimalneigung der II. Sektion nicht 137, sondern 147 ‰ (vergl. Längenprofil Seite 81).

Der Genfer Automobilsalon wird Freitag den 3. März um 10 h eröffnet und dauert bis und mit Sonntag den 12. März. Näheres siehe Anzeigeseite 6 dieser Nummer.

WETTBEWERBE

Töchterschule der Stadt Zürich, Handelsschule (Bd. 112, S. 82). Das Preisgericht hat nach viertägiger Beratung aus den 92 eingegangenen Entwürfen folgende prämiiert:

I. Preis (4000 Fr.): Arch. A. C. Müller, Zürich.
II. Preis (3400 Fr.): Arch. R. Landolt u. Arch. A. H. Steiner, Zürich.
III. Preis (2500 Fr.): Arch. Oskar Stock, Zürich.
IV. Preis (2300 Fr.): Arch. Paul Tittel, Zürich.
V. Preis (2000 Fr.): Arch. E. Rentschler, Zürich.
VI. Preis (1800 Fr.): A. und E. Roth, Architekten, Zürich.

Ferner empfiehlt das Preisgericht den Ankauf folgender drei Entwürfe zum Preise von je 500 Fr.:
Carl Lippert und A. v. Waldkirch, Architekten, Zürich.
J. Kräher und E. Bosshardt, Architekten, Winterthur.
Walter Henauer, Architekt, Zürich, Mitarbeiter W. Wehrli und A. Hartung, Zürich.

Die Ausstellung der Entwürfe im Untergeschoss der neuen Turnhalle des Hofackerschulhauses dauert von heute bis und mit Sonntag, den 5. März, Samstag und Sonntag 10 bis 17 h, übrige Tage 10 bis 19 h.

LITERATUR

Paul Bonatz, Arbeiten aus den Jahren 1907 bis 1937. Von Friedrich Tamms. Quartformat, 94 S. mit 102 Abb. Stuttgart 1937, Verlag von Julius Hoffmann. Preis kart. rd. 11 Fr.

Das Buch gibt eine aufschlussreiche Zusammenfassung in Form von meisterhaften Handskizzen und trefflichen photographischen Aufnahmen nebst einigen Grundrissen der hauptsächlichsten Arbeiten des grossen deutschen Baumeisters und bedeutenden Lehrers an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Schon die frühesten Arbeiten nach der Devise: «Einheit im Großen, Freiheit im Kleinen» weisen neben den vornehmen Proportionen in der Gesamtanlage einen grossen Zug auf. Bei späteren Arbeiten sieht man, wie sich die stilistischen Bindungen allmählich verlieren und die Werke heranreifen zu einer Baukunst von spezifischer Eigenart und grosser Reife. Der Bahnhof in Stuttgart ist ein solches Baudenkmal, ein Zweckbau mit repräsentativer Haltung, materialgerecht und von grosser monumentaler Wucht.

Das letzte Drittel des Buches zeigt verschiedene grossangelegte Ingenieurwerke, an denen Bonatz massgebend mitwirkte. Neben den Neckarwasserbauten zeigen vor allem die jüngsten Arbeiten des Meisters, bei den Bauten der Reichsautobahn, wie durch entsprechende Materialwahl und künstlerische Einfühlungsgabe eine an sich trockene, nur dem Zweck dienende Bauaufgabe ein Landschaftsbild nicht nur nicht zerstören, sondern dessen natürliche Reize noch erhöhen kann. Bonatz kann sich aufs Einfache beschränken und versteht es, mit einfachen Mitteln naturverbundene Werke zu schaffen. Paul Meyer.

Die Verhüttung eisenarmer Erze, insbesondere von geröstetem Gutmadinger Doggererz. Von Dr. Ing. A. Wilhelmi, Gutehoffnungshütte Oberhausen. In «Mitteilungen aus den Forschungsanstalten des Gutehoffnungshütte-Konzerns», Bd. 6, Heft 9, November 1938. Berlin 1938, in Kommission beim V. D. I.-Verlag. Preis geh. rd. Fr. 5.35.

Auch für die schweizerischen Verhüttungsfragen ist diese Veröffentlichung sehr beachtenswert. Es werden darin die Versuche eingehend beschrieben, die die Gutehoffnungshütte über die Verhüttung eisenarmer Doggererze ausgeführt hat. Die zwecks Herabsetzung des ausserordentlich hohen Koksverbrauchs im Hochofen versuchte Anreicherung der Erze befriedigt nicht. Es wird daher die Verhüttung mit saurer Schlackenführung und das Rösten der Erze ausprobiert. Die interessante ausführliche Besprechung der im Grossbetrieb durchgeführten Versuche, die mit graphischen Auftragungen, Zahlentafeln und Stoffbilanzen ergänzt ist, zeigt, dass auch dieses Verfahren seine Schwierigkeiten hat und technisch und namentlich wirtschaftlich nicht voll befriedigt. Im Vergleich mit der Verhüttung eisenreicherer Erze lässt dieses Verfahren eine Wirtschaftlichkeit im allgemeinen Sinn nicht erwarten. Der Gutehoffnungshütte gebührt das Verdienst, durch die Bekanntgabe ihrer Versuchsresultate die grossen Erwartungen, die allenfalls heute auf die Möglichkeit der Verwertung auch eisenarmer Erze gesetzt werden, ins richtige Licht zu stellen. M. v. Anacker.

Hilfsbuch für raum- und aussenklimatische Messungen. Von F. Bradtke und W. Liese. Berlin 1937, Verlag von Julius Springer. Preis brosch. 10 Fr.

Die Verfasser, Heizungsingenieur und Hygieniker, haben sich zusammengesetzt, um einen handlichen Wegweiser für die Durchführung lüftungstechnischer Aufgaben, insbesondere für die messtechnische Untersuchung von Anlagen und die Festlegung und Nachprüfung ihrer Garantiebedingungen zu schaffen. Besonders eingehende Behandlung fanden die verschiedenen Temperaturbegriffe und Behaglichkeitsmasstäbe, insbesondere die zukunftsreiche Katathermometrie. Der praktische Ingenieur begrüsst die Anleitungen zur Praxis der Messungen und zur Beurteilung der Raumklimata, insbesondere die Kurvenschar gleicher Lufttemperaturen, Windgeschwindigkeiten, Abkühlungsgrössen und Behaglichkeitsziffern. Nur die mit dem Büchlein bezweckte schärfere Zielsetzung und Prüfung klimatechnischer Anlagen vermag die brauchbare von der bessern Anlage zu unterscheiden. A. Eigenmann.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Schweizer Reisealmanach 1939. Herausgegeben vom Publizitätsdienst der Schweizer. Bundesbahnen. 119 Seiten 8°, mit 60 Illustrationen. Zürich 1939, Verlag von Orell Füssli & Cie. Preis kart. Fr. 3,80.

Recherches sur le dépoussiérage électrique. Par J. Wuyckens, Ingénieur. Bruxelles 1937, Librairie industrielle Ramlot. Prix br. 3 belgas.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich. Dianastr. 5, Tel. 34 507

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Sektion Bern
Sitzung vom 13. Januar 1939.

Anwesend rd. 50 Mitglieder. Der Präsident gibt zur Kenntnis den Hinschied von Arch. Max Kuen, Spiez; die Anwesenden ehren den Verstorbenen. Neuaufnahmen: die Architekten Krebs, Frey, Köhli und Beyeler. Hernach wird Dr. A. V. Blom (Zürich) das Wort erteilt über

Korrosion und Korrosionsschutz.

1. Wesen der Korrosion. Unter Korrosion versteht man die Zerstörung von Werkstoffen durch chemische oder elektrochemische Angriffe von der Oberfläche her. Die Anwesenheit von Feuchtigkeit ist eine Grundbedingung für das Eintreten derartiger Reaktionen; daneben spielen Sauerstoff, Kohlensäure, Rauchgase, Salze und in manchen Fällen auch Alkalien eine wesentliche Rolle.