

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **115/116 (1940)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

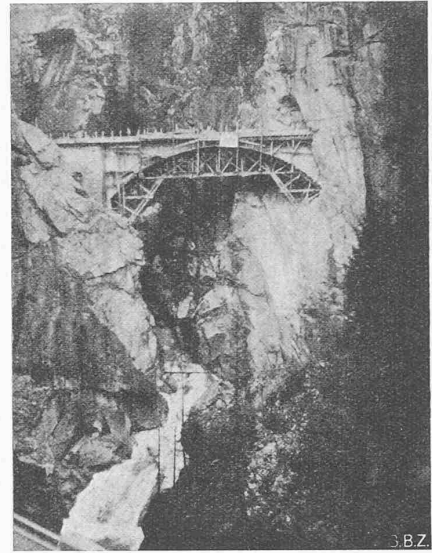
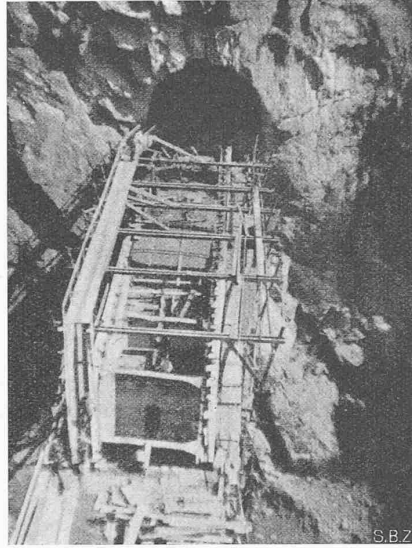
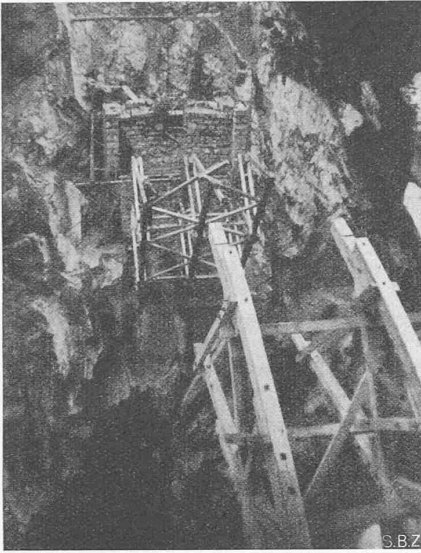


Abb. 10. Meienreussbrücke gegen rechtes Ufer

Abb. 11. Gegen linkes Ufer; Spannweite 32 m

Abb. 12. Meienreussbrücke aus Südosten

zogenem Anstieg des Wegs von $-s_0$ auf 0 die erste Stosszeit beginnt. Während dieser gewinnt die potentielle Energie nach einem anfänglichen Rückgang die Oberhand über die kinetische, bis diese vernichtet und ihr gesamter ursprünglicher Wert $K s_0$ an jene, jetzt maximale, übergegangen ist: $U_{\max} = U(s_{\max}) = K s_0$, wobei die elastische Kraft ihr Maximum M annimmt:

$$M = c \cdot s_{\max} = S \left\{ 1 + \sqrt{1 + \frac{2 c s_0}{S}} \right\} \quad (6)$$

mit $S = \frac{m}{m_1} K$

Jetzt beginnt die Rückverwandlung von potentieller in kinetische Energie; am Schluss des ersten Stossintervalls ist jene aufgezehrt und diese wieder $= K s_0$. Am Ende der anschliessenden zweiten Trennungszeit ist dieser Energiebetrag (nach vorübergehender Umwandlung in potentielle Form) aufs neue als kinetische Anfangsenergie des zweiten Stossintervalls vorhanden; aufs neue wächst die elastische Kraft bis M — bei abwesender Reibung ein endlos wiederholter Wechsel, der in Wirklichkeit natürlich bald verebbt. Wenn schliesslich (dank der Dämpfung) die Geschwindigkeiten der beiden Kugeln einander gleich geworden sind ($w = 0, \dot{w} = 0$), so hat gemäss (5) der relative Weg den stationären Wert $\frac{m}{m_1} \frac{K}{c}$, die elastische Kraft den stationären Betrag S angenommen. Im Grenzfall des spielfreien Antriebs ($s_0 = 0$) ist nach (6): $M = 2 S$; von diesem Mindestwert entfernt sich M umso mehr, je grösser das Verhältnis $c s_0/S$ ist.

Diese Betrachtungen sind unschwer auf den Fall des motorischen Antriebs mit Spiel zu übertragen: Unter K ist dann das (konstante) Antriebsmoment, unter m_1 und m_2 sind Trägheitsmomente, unter s ein Winkelunterschied zu verstehen, unter M der Höchstwert des auf eine Welle ausgeübten elastischen Moments. Aus (6) erhellt die Ratsamkeit kleiner Spiele und weicher Uebertragungsglieder. Beispielsweise gewähre eine Kupplung zwischen Motor- und angetriebener Welle ein Spiel von $s_0 = 0,5^\circ = 8,7 \times 10^{-3}$ abs, das Anlaufmoment betrage $K = 10$ mkg, die beiden Trägheitsmomente seien gleich: $m_1 = m_2 = 0,01$ mkg s²; $c = 10^4$ mkg sei die elastische Konstante der Kupplung. Dann liefert Gl. (6) als höchstes elastisches Moment: $M = 34$ mkg $= 3,4 K$.

Anmerkung: Anlass zu diesen Ausführungen gab eine Studie von S. Hopferwieser im «Bulletin SEV» 1939, Nr. 25.

Da nach (2) und (4):

$$K_e = m \left(\frac{K}{m_1} - \dot{w} \right)$$

kann man statt (6) auch schreiben:

$$M = m \left(\frac{K}{m_1} - \dot{w}_{\min} \right)$$

\dot{w}_{\min} ist die kleinste Relativbeschleunigung, $-\dot{w}_{\min}$ also die grösste Relativverzögerung (im Augenblick, wo $s = s_{\max}$ und $w = 0$). Hopferwieser betrachtet den Stossvorgang nicht als eine Schwingung, sondern setzt — im Widerspruch zu den obigen Darlegungen — während der (ersten) Stosszeit einen linearen Verlauf der Geschwindigkeiten, also eine konstante Relativver-

zögerung $-\dot{w}_H$ voraus. Die nach dieser Annahme während dem Stoss konstante elastische Kraft $K_e = M_H$ wäre somit

$$M_H = m \left(\frac{K}{m_1} - \dot{w}_H \right)$$

Die Diskrepanz zwischen geschätzter und gesuchter Grösse, d. h. zwischen M_H und M , richtet sich nach der mehr oder minder glücklichen Veranschlagung von \dot{w}_H ; einzig die Wahl $\dot{w}_H = \dot{w}_{\min}$ ergäbe einen Treffer. K. H. G.

MITTEILUNGEN

«Superfinish», eine neue Art der Feinstbearbeitung. Mit diesem Namen bezeichnet die Chrysler Corporation in Detroit eine von ihr entwickelte Methode der Feinstbearbeitung von Metalloberflächen, die den behandelten Maschinenteilen wesentlich bessere Eigenschaften verleihen soll, als dies mit den bisher bekannten Verfahren möglich war, und die ausserdem besondere Eignung und wirtschaftliche Vorteile für die Massenfabrication besitzen soll. Während beim Läppen mit Schmirgel glänzende Oberflächen erzielt werden, deren Glanz durch Lichtreflexion von unzähligen Schleifriefen hervorgerufen wird, erscheint die mit dem Superfinish gewonnene Oberfläche im reflektierten Lichte schwarz als Zeichen ihrer Vollkommenheit. Bei jenem Verfahren hat das Schleifmittel die natürliche Tendenz, den Unregelmässigkeiten der Oberfläche zu folgen, was bei diesem wegen der Verwendung fester Schleifsteine nicht der Fall ist. Im Gegensatz zum gewöhnlichen Schleifen arbeitet man aber hier mit viel kleineren Schleifscheibengeschwindigkeiten, d. h. nur 1 bis 3 m/min statt 1000 bis 2500 m/min, und der Schleifmitteldruck wird von 10 bis 20 kg/cm² auf einige hundert Gramm bis einige Kilogramm herabgesetzt. Dementsprechend ist auch die Erwärmung minimal und die Kühlflüssigkeit dient eigentlich eher als Schmiermittel, dessen Viskosität somit von grosser Bedeutung ist. Durch eine Kombination verschiedener Bewegungen, insbesondere durch eine oszillierende Bewegung des Arbeitsstückes wird erreicht, dass das selbe Schleifkorn niemals seinen Weg über das Werkstück wiederholt. Die noch verbleibenden feinen Kratzer mit einer Tiefe von nur 1,0 bis 1,5 Zehntausendstelmmillimeter haben also im Gegensatz zu den Schleifriefen aller anderen Bearbeitungsverfahren keine regelmässige Teilung. Das Drehen und Schleifen verändert das kristallinische Gefüge des Metalls an der Oberfläche, sodass es sich mit einer amorphen Schicht überzieht. Diese amorphe Schicht wird nun durch die Superfinish-Operation entfernt, sodass das kristallinische Gefüge vollständig freigelegt wird. Es ist dies die beste, auf metallischen Körpern erzielbare Oberfläche und sie ist hinsichtlich Belastbarkeit und Abnutzung unübertrefflich. Die kleinen Kratzer sind stets nur Vertiefungen, sie ragen nirgends über die Grundfläche heraus und bilden keine Spitzen. Es genügt darum, um einen zusammenhängenden Oelfilm zu erhalten, eine viel dünnere Schmiermittelschicht, als dies bei geschliffenen oder geläppten Oberflächen der Fall ist, sodass rund doppelt so grosse spezifische Lagerpressungen zulässig sind. Aber auch im Falle eines metallischen Kontaktes ist die Berührung wegen der Abwesenheit der Spitzen eine viel vollkommenere.

Die kleinen Kratzer wirken sich nur als Schmiermittelbehälter aus. Kolben- und Zylinderoberflächen haben nach dem Superfinish eine Glätte, wie sie sonst erst nach einer Fahrstrecke von rund 3000 km erreicht wird. Während aber hier dieser Zustand durch eine namhafte Abnutzung erkauft wurde, zeigen sich dort während der Einlaufperiode überhaupt keine Abnützungen. Die Superfinish-Methode hat also die Abnützungen praktisch aufgehoben; zusammenarbeitende Maschinenteile laufen nach langer Arbeitszeit noch ebenso ruhig wie nach der Montage. Mit dem Entfernen der amorphen Schicht werden auch Oberflächenfehler beseitigt, die durch die vorangegangene Bearbeitung erzeugt wurden und die zu Dauerrissen und Ermüdungsbrüchen Anlass geben können. Infolge der Mannigfaltigkeit der Teile, die nach der neuen Methode fertigbearbeitet werden, mussten zahlreiche Spezialmaschinen eingerichtet werden. Die Superfinish-Operation schliesst meist unmittelbar ans Drehen an. Zunächst bearbeiten die Vorschleifsteine allein die Oberfläche für einige Sekunden, dann werden sie unterstützt durch die Fertigschleifsteine und nachher besorgen diese allein noch den Endschliff. In der Chrysler-Anlage beträgt die Durchschnittszeit von 10 Superfinish-Operationen etwa 17 Sekunden netto Bearbeitungszeit. Die längste Zeit, d. h. 30 s erfordert der Superfinish sämtlicher Lagerstellen einer 8 Zylinder-Kurbelwelle, wobei die Unebenheiten der vorher geschliffenen Oberflächen auf ein Zehntel ihrer Tiefe herabgesetzt werden. (Nach einem Aufsatz von Dipl. Ing. N. G. Neuweiler, Oxford, in «STZ» vom 14. Sept. 1939.)

Zum Wettbewerb für das Kurparktheater Baden. Als mehrjährigem Kurgast in Baden seien mir einige Worte über die Bemerkungen zur Publikation des Wettbewerbes über das Kurparktheater Baden (S. 21 lfd. Bds., Heft 2 vom 13. Jan.) gestattet.

Ich nehme Stellung zu den Bemerkungen der Preisrichter «Der Kursaalbetrieb und der Theaterbetrieb sollen selbständige Unternehmen sein». Beide Betriebe haben in erster Linie dem Kurgast zu dienen — das ist der springende Punkt! Ein Theater im Kurpark ist kein Stadttheater; für die Badener Verhältnisse kann ein Sommertheater im Kurpark wohl auf lange Sicht genügen. Ich teile unbedingt den Standpunkt von Arch. E. F. B., dass es für den Kurgast aus vielen Gründen erwünscht ist, dass das Theater in unmittelbarer Verbindung mit dem Kursaal erstellt werde. Ein Theaterbau im Rosengarten hat praktisch absolut keinen Kontakt mehr mit dem Kursaalbetrieb. Gerade die Stellung des alten, provisorischen Theaterbaues hat bewiesen, dass vom Kurgast aus betrachtet die unmittelbare Verbindung des übrigen Kurhausbetriebes (Terrasse) als grosse Annehmlichkeit empfunden wird. Ich teile absolut die Ansicht, dass diese Verbindung eine direkte sein muss (Winterbetrieb). Dieser längliche Verbindungsbau kann so als Foyer dienen und es können, wie E. F. B. bemerkt, verschiedene Nebenräume in Wegfall kommen (Tageskasse im Kursaal — Abendkasse im Theater).

Aus parktechnischen Gründen stehen einem solchen Neubau absolut keine Bedenken entgegen. Steht an Stelle einiger auch noch so schöner Bäume ein Haus, so vermisst man den Baum gar nicht mehr, da es in diesem Park noch viele Bäume gibt. Ein verglaster Verbindungsbau (Palmenfoyer) wäre zudem für die Rheumatiker tagsüber ein äusserst willkommener Schutzraum als Wandelhalle und Ruheraum; durch Heben der Fenster je nach Wetterlage ergibt sich der Kontakt mit dem Garten. Im Kurpark vermisste ich bei zweifelhaftem Wetter einen solchen Raum beständig. Eine direkte Verbindung mit dem Kursaal ist durch Vertauschen von Lesesaal und Spielsaal (zeitlich sehr wenig belegt) gegeben, dieser dient dann zugleich als Durchgangssaal. Für eine direkte Parkverbindung durch grosse, abschliessbare Oeffnungen ist zu sorgen.

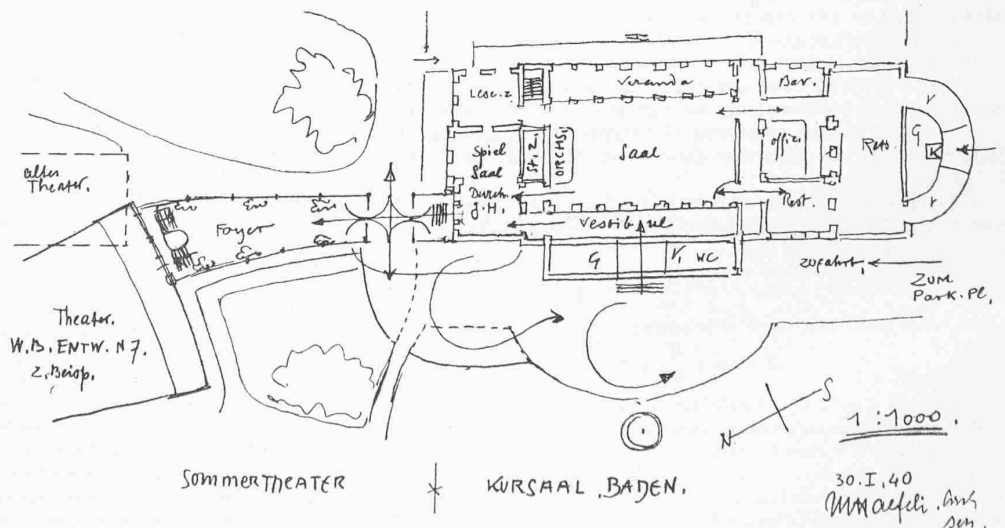
Die Zufahrt wäre ohne grosse Gartenänderung und Platzbeanspruchung in Verbindung mit dem Kursaalzugang zu lösen. Der vorhandene Parkplatz genügt. Die beiliegende Skizze erübrigt weitere Ausführungen.

Campo d'oro, 30. Jan. 1940.

Max Haefeli

Ein axialer, dreistufiger Bergwerks-Ventilator von bedeutender Grösse, von 1055 PS Antriebsleistung, ausgeführt von den «Sirocco Engineering Works» in Belfast, ist in «The Engineer» vom 24. November 1939 anhand einer Schnittskizze beschrieben. Massgebend für die Bauart war die Bedingung eines möglichst geräuschlosen Betriebes, daher niedriger Umfangsgeschwindigkeit des Rotors. Dies führte zum Einbau von drei Druckstufen mit axialer Beaufschlagung, deren Laufräder bei einer Ansaugmenge von 14150 m³/min und einem Druck von 27,2 cm W. S. hinter der letzten Stufe 4,2 m Aussendurchmesser erhielten. Die zum Antrieb dienende Seilscheibe hat 276 U/min, entsprechend einer maximalen Umfangsgeschwindigkeit der Laufräder von 60,7 m/s. Jedes Laufrad trägt 20 Leichtmetallflügel auf der Stahlgussnabe, jedes Leitrad 21 gusseiserne, am schmiedeisernen Nabenring und dem sechsteiligen gusseisernen Aussengehäuse der einzelnen Stufe befestigte Schaufeln. Der, zwei Rollenlager und eine Kugelspur enthaltende Nabenkörper ruht in den Lager-ebenen auf stromlinienförmigen, im Fundament verankerten Stützen und ist auch horizontal durch ähnliche Träger versteift; das rd. 6,4 m lange Aussengehäuse ist in Achsenhöhe auf zwei Längsbalken gelagert. An das Gehäuse schliesst sich ein horizontaler Zuführungskanal von 16,7 m² Querschnitt und ein schräg nach oben gerichteter Druckkrümmer an. Wegen der grossen Antriebswellenlänge von rd. 18 m sind zwei elastische Kupplungen vorgesehen, die eine noch innerhalb des Nabenkörpers, die andere an der für sich gelagerten 25rilligen Seilscheibe. Die Zwischenwelle ist durch eine starre Kupplung unterteilt und dreifach gelagert. Zur Kontrolle der Innenlager dienen Einsteigöffnungen. Der Luftstrom des etwa 70 t schweren Ventilators ist durch Aenderung des Drehsinns umkehrbar.

Ein Motor-Rettungsboot mit Wasserstrahltrieb ist von der englischen «Royal National Lifeboat Institution» in Minehead am Bristolkanal in Dienst gestellt worden. Es ist ein 9,7 m langes und 2,8 m breites Fahrzeug mit doppelter Mahagonischale und zwei Fortbewegungsdüsen. Die Antriebsenergie wird durch einen 13 PS-Zwillingsmotor mit horizontal einander gegenüberliegenden Zylindern von 77,5 mm Bohrung und 88,5 mm Hub, Wasserzirkulationskühlung und Duplex-Oelpumpe erzeugt, dessen Umlaufzahl von 2400 U/min mittels zwei symmetrisch angeordneten Kettentrieben auf die beiden, den Düsen das Druckwasser zuführenden und mit 1200 U/min umlaufenden Propellerpumpen von 305 mm Laufraddurchmesser übertragen wird. Während die im Schiffsboden mündenden Einströmöffnungen der aus Kupferblech hergestellten Gehäuse der horizontalaxialen Pumpen unter einem Winkel von etwa 60° gegen die Fahrrichtung geneigt liegen, sind die Druckrohre vertikal nach unten gerichtet und tragen einen durch Handrad drehbaren Düsenkörper, der einseitig mit einer Anzahl radialer unter einem Winkel von etwa 15° gegen Horizontale mündender Ausströmöffnungen versehen ist und zudem gesenkt werden kann, um eine Durchspülung der Pumpe zur Befreiung von etwa mitgerissenen Fremdkörpern zu ermöglichen. Zum Abstoppen des Bootes ist eine halbe Umdrehung des Düsenkörpers erforderlich; zudem ist der Motor umsteuerbar, sodass die Pumpen auch mit umgekehrter Strömungsrichtung betrieben werden können. Bei den Probefahrten wurde unter Ausnutzung beider Pumpen eine Geschwindigkeit von 6,5 Knoten, und von 5,5 Knoten mit einer Pumpe allein erreicht.



Gebäude-Blitzschutz. In einem im «Bulletin SEV» 1939, Nr. 1 veröffentlichten Vortrag hat C. Morel eine fatale statistische Tatsache erwähnt: Im Zeitraum 1925 bis 1936 betrug in 18 Kantonen der Blitzschaden an mit Blitzschutz versehenen Gebäuden 2,5‰, an Gebäuden ohne Blitzschutz 2,6‰ des versicherten Wertes. Der Einfluss des Blitzableiters auf den angerichteten Schaden hat sich demnach als nicht wesentlich verschieden von jenem alter Beschwörungsformeln erwiesen. Das mag teils an einer mangelhaften Erdung des Ableiters, teils an irigen Vorstellungen über den «Schutzraum» einer Fangspitze¹⁾, teils an ungenügenden Abständen zwischen den Metallmassen des Schutzsystems und solchen (Zuleitungen, Metallröhren) der Inneninstallation gelegen haben. Morel sieht die Hauptsache darin, dass ohne Rücksicht auf einen allfälligen Blitzableiter in das Gebäudeinnere häufig über das Freileitungsnetz durch Blitzschlag hervorgerufene Ueberspannungen gelangen. Zu deren Dämpfung könnte eine zwischen Freileitung und Gebäude zwischengeschaltete kurze, (allerdings teure und nicht genügend isolierte) Kabelstrecke dienen. Ein anderes Vorbeugungsmittel ist der Einbau von Ueberspannungsableitern.

Befestigungsbauten und zivile Fachleute. Eine jüngst verbreitete amtliche Mitteilung betont, dass diese Werke, selbst die bedeutendsten unter ihnen, ohne den Beizug ziviler Fachleute errichtet wurden. Diese Feststellung hat in Fachkreisen einiges Befremden erzeugt; sie findet ihre einfache Erklärung in der Tatsache, dass die zivilen Fachleute, selbst die bedeutendsten unter ihnen, eben mobilisiert sind, somit ihre Fachkenntnisse nicht zivil sondern als Soldaten in den Dienst der Landesverteidigung stellen. Im übrigen eignen sich diese Dinge nicht zu öffentlicher Erörterung.

Fünfzig Jahre Rhätische Bahn. Einer aus dem Leserkreis stammenden Anregung folgend und in Ergänzung unseres Berichtes über die Jubiläumsschrift in Nr. 6, erinnern wir daran, dass der Regiebauleiter der Rh B für den Albulatunnel, Ing. R. Weber, aus Zürich, nachmaliger Bauleiter der *Eccense-Toggerlugglän* im Albulatunnel erstmals seine eigene «Firstschlitz-Bauweise» eingeführt und mit bestem Erfolg durchgeführt hat.²⁾

Zum Eidgen. Oberbauinspektor ist gewählt worden Dipl. Ing. Walter Schurter, E. T. H. 1908/12, von 1918 bis 1928 Ingenieur auf dem Amt für Wasserwirtschaft, seither Stellvertreter des Oberbauinspektors, dessen Funktionen er seit v. Steigers Rücktritt auf Ende 1938 zu allseitiger Befriedigung ausgeübt hat.

WETTBEWERBE

Waisenhaus in Winterthur (Bd. 114, S. 99, 276). Für diesen Wettbewerb wurden rechtzeitig 37 Entwürfe eingereicht. Das Preisgericht wird voraussichtlich Ende Februar oder Anfang März zur Beurteilung der Entwürfe zusammentreten.

NEKROLOGE

† **Rud. Albert Kerkhofen**, Dipl. Masch.-Ing., von Gamboeng (Java), geboren am 27. Aug. 1879, ist am 6. Februar nach kurzer Krankheit im Haag gestorben. Unser G. E. P.-Kollege hatte 1898 die Chem. Abteilung der E. T. H. bezogen, ist aber schon nach einem Jahr zur mechan.-techn. Abteilung hinübergewechselt, an der er 1903 das Diplom als Maschineningenieur erwarb. Schon 1907 finden wir Rud. Albert Kerkhofen wieder in Java als Verwalter einer Teeplantage, 1925 als Elektroingenieur in Bandoeng und seit 1929 wieder auf der Teeplantage «Malabar» und zwar als Hauptverwalter.

† **Jak. Sutter**, Geometer und Bauunternehmer, ist, wie wir der «Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik» (13. Febr. d. J.) entnehmen, am 13. Okt. 1939 in Trento in seinem 65. Lebensjahr einem Herzschlag erlegen. Sutter, gebürtig aus Mathon im bündnerischen Schams, war in Airolo aufgewachsen. Als Konkordatsgeometer hospitierte er um die Mitte der 1890er Jahre an der E. T. H. (in Ausgleichsrechnung und Geodäsie), um später ein vielbeschäftigtes geodätisches Bureau in Zürich zu eröffnen, das sich neben Katastervermessung und Güterzusammenlegungen auch mit Triangulation IV. Ordnung und Absteckungsarbeiten befasste. Dies führte Sutter in Berührung mit dem Ingenieurbau, dem er sich in spätern Jahren mehr und mehr zuwandte, auch als grosszügiger, kühner Unternehmer: In Bayonne baute er ein Elektrizitätswerk; 1911 erwarb er die Konzession des italienischen Teilstücks der Centovallibahn, die er auch, unter Mitwirkung der Ingenieure S. Simonetti,

Fl. Prader, O. Losinger, M. Passet u. a., projektiert und ausgeführt hat (Bd. 94, S. 1* ff., 1929). Noch grössere seiner Unternehmungen waren in Italien der Bau der Bahnen Asti-Chivasso und der schmalspurigen Touristenbahn Spoleto-Norcia (beschrieben durch Prof. E. Thomann in Bd. 100, S. 101* ff., 1932). Während des Weltkrieges beteiligte sich Giacomo Sutter in Italien an Sprengstoff- und Munitionsfabriken und an Holzgewinnung; später begegnen wir ihm als Konzessionär der italien. Schifffahrt auf dem Langensee. In letzter Zeit war er beteiligt an der Elektrifizierung der Bahn Trento-Malè. Ein fleissiger, strebsamer Mann, der es stets verstanden hat seine Mitarbeiter an den richtigen Platz zu stellen, ist mit Sutter ins Grab gesunken.

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. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein

Protokoll der Delegierten-Versammlung

vom 9. Dez. 1939, 10.15 h im Kongresshaus Zürich

(Schluss von Seite 86)

2. Interpellationen der Sektionen Bern und Waadt betr. Aufstellung von Richtlinien für die Besoldung von dienstpflichtigen Angestellten von Ingenieur- und Architekturbureaux und betr. die Frage der vorgesehenen Ausgleichskassen für Wehrmänner.

Ing. P. Soutter: Die Frage der Besoldung der dienstpflichtigen Angestellten ist vom C. C. eingehend geprüft worden. Richtlinien sind von verschiedenen Organisationen, insbesondere von der Maschinenindustrie aufgestellt worden. Das C. C. glaubte aber, von der Aufstellung einer Regelung für die Architektur- und Ingenieurbureaux absehen zu müssen, da die Unterschiede der Verhältnisse unter den verschiedenen Betrieben zu gross seien. Einige Bureaux sind gut beschäftigt, andere sind ohne Arbeit, sodass die Betriebsinhaber selber sich in Not befinden. Es muss somit dem einzelnen überlassen werden, das Mass der Entschädigung an dienstpflichtiges Personal nach dessen Bedürfnissen und nach den materiellen Möglichkeiten zu bestimmen.

Was die Frage der Ausgleichskassen anbetrifft, hat das C. C. die Anregungen des Zentralverbandes Schweiz. Arbeitgeberorganisationen aufmerksam verfolgt und sich dafür eingesetzt, dass eine Regelung nicht nur für die Arbeitnehmer, sondern auch für die Selbständigerwerbenden in Kraft gesetzt wird. Auf Grund der Vorschläge des Zentralverbandes hat der Bundesrat einen Entwurf für einen Bundesbeschluss herausgegeben, der aber nur die Arbeitnehmer erfasst. Das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit hat aber bestätigt, dass der Bundesrat nach Inkraftsetzung der Regelung für die Arbeitnehmer entsprechende Massnahmen für den wirtschaftlichen Schutz der Selbständigerwerbenden unmittelbar beschliessen wird. Das C. C. hat auch die Auffassung des S. I. A. in Eingaben an die Vorsteher der interessierten Departemente des Bundesrates bekundet und ausdrücklich betont, dass die Regelung für die Selbständigerwerbenden entsprechend zu fördern sei. Die ganze Regelung kann deshalb den S. I. A. nicht gleichgültig lassen, da sie voraussichtlich für sämtliche Betriebe als verbindlich erklärt werden wird.

Die Regelung für die Arbeitnehmer ist derart vorgesehen, dass den Wehrmännern eine Lohnentschädigung vom Arbeitgeber ausgezahlt wird. Die Deckung der entsprechenden Kosten wird durch sog. Ausgleichskassen übernommen. Diese Ausgleichskassen werden entweder durch die Berufsverbände oder durch die Kantone verwaltet. Ferner wird eine Zentralausgleichskasse geschaffen zum Ausgleich der einzelnen Verbands- oder Kantonskassen. Die Ausgleichskassen werden derart gespeist, dass die Arbeitgeber 2 % der Löhne der nicht im Dienst stehenden Angestellten entrichten, die Angestellten selber 2 % der erhaltenen Löhne und ferner Bund und Kantone einen gleich hohen Betrag von 4 % übernehmen. Die ganze Rechnung stützt sich auf eine angenommene Lohnsumme von 2½ Milliarden Franken. Die Summe der Auszahlungen an Wehrmänner wird auf etwas mehr als 200 Millionen Franken im Jahr geschätzt. Die vorgesehenen Entschädigungen werden abgestuft nach ländlichen, mittelstädtischen und städtischen Verhältnissen. Sie sind niedrig gehalten und setzen in den meisten Fällen weitere Entschädigungen seitens des Arbeitgebers oder anderer selbständiger Organisationen der Angestellten voraus. Die Regelung wird auf den 1. Februar 1940 in Kraft gesetzt.

Es ist zu erwarten, dass die Regelung für die Selbständigerwerbenden nun in nächster Zeit erfolgt. Das C. C. wird die Angelegenheit verfolgen. Interessant ist in dieser Hinsicht der Basler Grossratsbeschluss vom 9. September 1939 betr. eine «Kriegsnothilfe an Selbständigerwerbende», wonach den Selbständigerwerbenden, die durch die Folgen der Kriegsmobilmachung in Not geraten sind, eine Unterstützung ausgerichtet wird. Neben einer festen Tagesentschädigung besteht die Möglichkeit einer einmaligen grösseren Zuwendung, falls dadurch

¹⁾ Vgl. «SBZ» Bd. 110 (1937), S. 8, sowie unsere Mitteilung «Modellversuche an Blitzfängern» im lfd. Bd., Nr. 7, S. 84.

²⁾ Vergl. Bd. 39, S. 121 (1902) und Bd. 53, S. 195* (1909) mit bildlicher Darstellung.