

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 3

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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

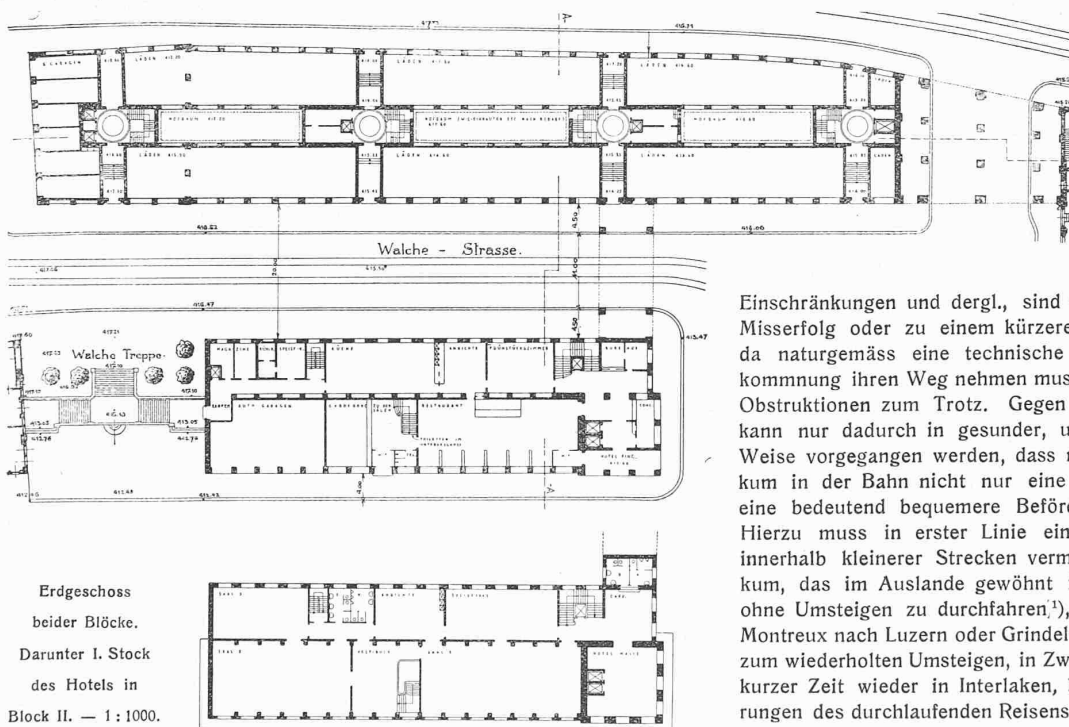
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

IDEEN-WETTBEWERB FÜR UEBERBAUUNG DES STAMPFENBACH-AREALS

III. Preis (3300 Fr.), Entwurf Nr. 46. — Arch. M. Risch (i. Fa. Schäfer & Risch), Zürich.



Blick vom Bahnhofplatz auf das Hotel mit Turm-Restaurant (Baublock II).



	M. O. B.	B. O. B.
Lage der höchsten Station	1277 m ü. M.	1037 m ü. M.
Mittlere Steigung der ganzen Bahn	28,06%	26,19%
Gesamtlänge aller Tunnel	4260 m	87 m
Gesamtlänge aller Tunnel in % der		
Länge der ganzen Bahn	5,7%	0,37%
Länge des längsten Tunnels	2450 m	60 m
Länge aller Brücken	1038 m	224 m
Länge aller Brücken in % der Länge		
der ganzen Bahn	1,4%	0,95%
Länge der grössten Brücke	113 m	30 m

Im weitem dürfte es von Interesse sein, die Entwicklungsmöglichkeiten des hier besprochenen Meterspurnetzes zu erörtern. Zunächst ist an die Gruppe der drei Bahnen M. O. B., C. E. G. und C. E. V. (zusammen, wie gesagt, 151 km) in Claren die Strassenbahn Vevey-Montreux-Villeneuve direkt angeschlossen. Ferner ist für die Zukunft ein Zusammenschluss dieser Bahngruppe mit der Lausanne-Moudon-Bahn und damit mit der Lausanner Strassenbahn und der Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn durchaus als im Bereiche der Möglichkeit anzusehen, wodurch ein Bahn-Komplex von grösster volkswirtschaftlicher Bedeutung entstehen würde.

Aber im Vordergrund des Interesses würde die Ausgestaltung des Alpenbahn-Schmalspurnetzes durch eine direkt durchlaufende Verbindung der hier besprochenen Bahngruppe, die sich um die M. O. B. gliedert, mit dem Schmalspurnetz Berner-Oberland-Bahnen-Brünigbahn stehen. Nach dem Vorschlag von Dr. sc. techn. R. Zehnder-Spörry in Montreux wäre eine derartige Verbindung in äusserst einfacher Weise durch Einlegen einer dritten Schiene in die normalspurigen Strecken zwischen Zweisimmen und Interlaken herzustellen.

Eine derartige Verbindung der beiden wichtigen Schmalspurbahngruppen um Montreux und Interlaken zu einem einheitlichen Ganzen wird im Laufe der Zeit zur unwiderlegbaren Notwendigkeit werden. Hierfür sprechen nicht nur, wie bei all solchen Problemen, allgemeine verkehrstechnische, volkswirtschaftliche und militärische Ueberlegungen, sondern vor allem die Erfahrungen, die das Eisenbahnverkehrs-wesen im Laufe der letzten Jahre im Hinblick auf die Entwicklung des konkurrenzierenden Automobil-Verkehrs machen musste.

Die Bestrebungen von Eisenbahn-Kreisen, den Fortschritt in der Entwicklung des Automobil-Verkehrs künstlich zu hemmen, etwa unter Herbeirufung behördlicher

Einschränkungen und dergl., sind von vorneherein zu einem Misserfolg oder zu einem kürzeren Scheinerfolg verdammt, da naturgemäss eine technische Entwicklung und Vervollkommenung ihren Weg nehmen muss, allen künstlich erzeugten Obstruktionen zum Trotz. Gegen die Automobilkonkurrenz kann nur dadurch in gesunder, und daher in erfolgreicher Weise vorgegangen werden, dass man dem reisenden Publikum in der Bahn nicht nur eine sicherere, sondern auch eine bedeutend bequemere Beförderungsmöglichkeit bietet. Hierzu muss in erster Linie ein mehrmaliges Umsteigen innerhalb kleinerer Strecken vermieden werden. Das Publikum, das im Auslande gewöhnt ist, die längsten Strecken ohne Umsteigen zu durchfahren¹⁾, wird auf der Fahrt von Montreux nach Luzern oder Grindelwald sich stets sehr ungern zum wiederholten Umsteigen, in Zweisimmen, und nach relativ kurzer Zeit wieder in Interlaken, bequemen. Derartige Störungen des durchlaufenden Reisens müssen dazu führen, dass ein Teil des Verkehrs Gefahr läuft, auf die Strasse oder selbst auf die in landschaftlich monotoneren Gegenden verlegten Normalspurbahnen abgeleitet zu werden.

Wenn man bedenkt, dass heute für eine durchlaufende meterspurige Alpenbahn mit ausgesprochenem Hauptbahncharakter vom Genfersee durch das Berner Oberland nach dem Vierwaldstättersee nicht nur der Grundstein gelegt ist, sondern dass technisch dieses Rückgrat des Touristenverkehrs bis auf einige relativ geringe Vervollkommenungen schon besteht, so wird es geradezu zur Selbstverständlichkeit, dass die nächste Zukunft den Einbau der dritten Schiene Zweisimmen-Interlaken bringen muss.

Dr. sc. techn. U. R. Ruegger, Dozent an der E. T. H.
gew. Kontrollingenieur am Eidg. Eisenbahndepartement, Bern.

Mitteilungen.

Bau der Pancevo-Brücke in Serbien. Zwischen Altserbien und der durch den Friedensvertrag von Ungarn an den serbischen Staat abgetretenen grossen Landgebieten nördlich der Donau besteht nur eine einzige Eisenbahnbrücke, die zwischen Belgrad und Semlin über die Save führt. Der östliche Teil des neuen Gebietes

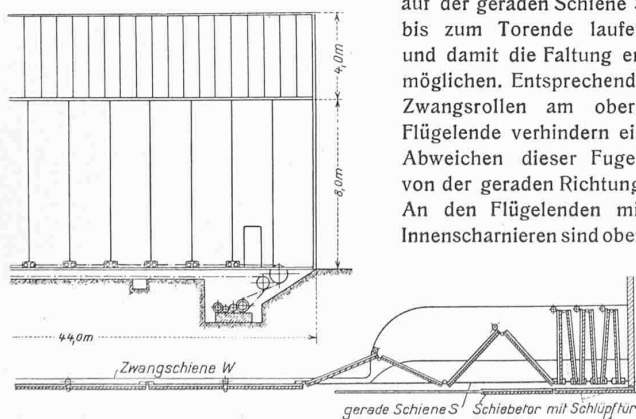
¹⁾ Man denke z. B. an die 4600 km lange Strecke von Montreal nach Vancouver, wo der Reisende 89 Stunden im Wagen bleibt.

ist von Belgrad aus überhaupt nur durch eine Dampfverbindung auf der Donau erreichbar, weil die ehemalige ungarische Bahnlinie, vom Norden kommend, nur bis zur Stadt Pancevo, etwa 20 km donauabwärts von Belgrad und 2 km landeinwärts gelegen, führt. Nach langen, schwierigen Verhandlungen ist es nun endlich zu einem Vertrag zwischen dem serbischen Staat und einer grossen deutschen Firmengruppe gekommen, der den Bau einer kombinierten Eisenbahn- und Strassenbrücke zwischen Belgrad und Pancevo vorsieht. Der Vertrag ist für alle Lieferungen aus Deutschland ein Reparationsvertrag und stellt für alle Lieferungen und Leistungen in Serbien einen freien Handelsvertrag mit dem serbischen Staate dar.

Die Linienführung der Verbindung Belgrad-Pancevo war lange Zeit sehr umstritten. Die Brücke wird nun unmittelbar unterhalb Belgrad bei Kara-Burma beginnen und sieht für die Überbrückung des Donaustromes sieben Öffnungen von je 160 m Stützweite vor, sodass die gesamte Strecke über die Donau hinweg mit den Lagerabständen zusammen 1132,6 m beträgt. Die einzelnen Öffnungen sind Halbparabelträger mit einem Hauptträgerabstand von rund 11 m. Vorläufig erhält die Brücke innerhalb der beiden Hauptträger Fahrbahnen für einen eingleisigen Eisenbahnbetrieb und zweiseitigen Strassenverkehr. Für später ist ein Ausbau vorgesehen, der jetzt bei der Hauptträgerdimensionierung bereits berücksichtigt ist und zwischen den Hauptträgern dem zweigleisigen Eisenbahverkehr dienen soll, während je eine Strassenspur und ein Fussweg auf beidseitigen Konsolen angeordnet wird.

Die Eisenbahn, beziehungsweise die Strasse wird zwischen der Donauüberbrückung und Belgrad einerseits, beziehungsweise Pancevo anderseits, teilweise auf Dämmen, teilweise auf Flutbrücken kleinerer Stützweiten geführt. Hier ist eine endgültige Entscheidung noch nicht getroffen, sodass sich auch die endgültige Bausumme, die einschliesslich der gesamten Fundierungen auf 25 bis 30 Millionen Goldmark veranschlagt werden kann, noch nicht feststeht. Mit den Fundierungsarbeiten ist bereits in grossem Masstabe begonnen worden. Vertragsmässig soll das Bauwerk Mitte 1931 fertiggestellt sein.

Schiebe-Falttore für Flugzeughallen. Die bei den Flughallen des Zentralflyhafens Berlin zur Anwendung gekommene neuartige Torkonstruktion bedeutet eine glückliche und praktische Lösung für den Abschluss grosser Hallentore. Sie dürfte aber auch geeignet sein, im Hochbau in entsprechender Anpassung Verwendung zu finden, sodass sie allgemeines Interesse beanspruchen darf. Im vorliegenden Falle handelt es sich um Toreinheiten von 40 m Länge und 8 m Höhe, aufgeteilt in einzelne Flügel von je 2 m Breite (siehe Abbildung). Jeder Flügel besteht nach „Bauingenieur“ (Heft 46, 7. Jahrgang) aus einem eisernen Rahmen mit Holzfüllung. Die Flügel sind durch in Kugellagern laufenden Scharniere verbunden, die abwechselnd auf der äusseren und inneren Torseite liegen. Je zwei Flügel liegen an der Stelle der Innenscharniere auf zweirolligen Wagen, die auf der geraden Schiene S bis zum Torende laufen und damit die Faltung ermöglichen. Entsprechende Zwangsschienen am oberen Flügelenende verhindern ein Abweichen dieser Fugen von der geraden Richtung. An den Flügelenenden mit Innenscharnieren sind oben



und unten wagrecht laufende Rollen angebracht, die an dem senkrechten Schenkel einer Winkelschiene W abrollen. Diese Zwangsschienen sind am Torende nach innen abgelenkt und zwingen die vorgenannten Flügelenenden zur Bewegung nach innen und damit zur Faltung. Zur Freihaltung der unteren Fahrachse befindet sich unterhalb derselben ein Kanal mit Reinigungsöffnungen.

¹⁾ Unser neuer Mitarbeiter für Brückenbau in Eisen und Holz, Professor Dr. L. Karner von der E. T. H. Red.

Das Öffnen und Schliessen des Tores wird mittels eines Zugseils vorgenommen (vergl. Abbildung); im vorliegenden Fall benötigt der Antrieb einen Motor von 5,7 PS. Die Seilgeschwindigkeit beträgt etwa 10 m/min, sodass das Öffnen bzw. Schliessen einer Toreinheit rund 4 Minuten beansprucht. Das beschriebene Torsystem ist ein Patent der ausführenden Firma D. Hirsch in Berlin.

Fernheizwerk in Paris. Der Gemeinderat von Paris hat der Compagnie générale française de Chauffage urbain eine Konzession erteilt für die Verteilung von Wärme in Form von Dampf von 3 bis 4 at Druck in Rohrleitungen aus Stahl mit entsprechender Isolierung. Jeder Strang besteht aus einer Dampfleitung und einer Rückleitung für das Kondenswasser. Die Hauptleitungen sollen in Galerien, die Abzweigungen in Kanälen geführt werden. Für die Dampferzeugung soll für den Anfang die Dampfkesselanlage in Bercy des „Chemin de fer metropolitain“ benützt werden. Für später wird ein Zusammenschluss mit den Kalorischen Werken der Compagnie parisienne de distribution d'électricité in Saint-Ouen und Issy-les-Moulineaux in Aussicht genommen, wodurch deren volle Kesselleistungen auch ausser den wenigen Stunden höchster Spitzenleistung rationell ausgenützt werden könnten. Die Gesellschaft verpflichtet sich, innert 5 Jahren mindestens 6 km, und jedes folgende Jahr mindestens 2 km Verteilungen zu erstellen, und auf Verlangen jedes anliegende Gebäude mit Wärmeenergie zu versorgen, deren Kosten nicht höher sein dürfen, als bei Einzelheizung des Gebäudes. Näheres berichtet „Génie civil“ vom 17. Dezember 1927.

Wasserkraftnutzung in Italien. Der Ausbau der Wasserkräfte in Italien befindet sich nach den Mitteilungen der hydrographischen Abteilung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten¹⁾, abgeschlossen auf Ende 1926, immer noch in mächtiger Entwicklung. Auf diesen Termin standen Anlagen mit insgesamt 2118563 PS in Betrieb; weitere 1096443 PS befanden sich im Ausbau. Die Jahresproduktion an elektrischer Energie betrug rd. 8 Milliarden KWh, sie wird sich nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Werke auf rd. 13 Milliarden KWh erhöhen. Der Anlage von Akkumulierbecken wird grosse Aufmerksamkeit gewidmet; die Kapazität aller vorhandenen Becken beläuft sich auf 1091 Millionen m³, entsprechend einer Leistung von 692 Millionen KWh oder rd. 1/12 der gesamten jährlichen Energieproduktion. Im Verhältnis zur installierten Leistung entfallen 58 Watt auf einen Einwohner, bzw. 7,23 KWh auf den km².

Schweizerische Landesbibliothek in Bern. Der Bundesrat hat die Verfasser der im 1., 2. und 3. Rang prämierten Entwürfe, die Architekten Alf. Oeschger (Zürich), J. Kaufmann (Zürich) und E. Hostettler (Bern), mit Ausarbeitung eines gemeinsamen Ausführungs-Entwurfes beauftragt. So sehr man gewiss jedem erfolgreichen Wettbewerber einen Bauauftrag wünschen und gönnen wird, so sehr muss man doch auch wünschen, dass das in Genf in geradezu groteskem Ausmass inaugurierte kompromissliche System der Beauftragung einer förmlichen G. m. b. H. von Architekten nicht Schule mache (dort sind es gar ihrer sieben: Broggi, Flegenheimer, Franzi, Lefèvre, Nénot, Vaccaro und Vago, die kollektiv „künstlerisch schöpfen“ sollen!). Man dürfte sonst bald in Verlegenheit geraten mit der Vertretung der These, der Beruf der Architekten sei der eines Künstlers.

Eidgenössische Kommission für Kunstdenkmäler. Der Bundesrat hat als Präsident dieser Kommission Prof. Dr. Albert Naef (Lausanne), und als Vizepräsident Dr. J. Zemp (Zürich) für eine neue dreijährige Amtsdauer bestätigt. An Stelle des nicht wiederwählbaren Arch. M. Risch (Zürich) hat er Arch. Max Müller (St. Gallen) als Mitglied der Kommission gewählt.

Literatur.

Vom wirtschaftlichen Geiste in der Technik. Von Dr. Rob. Haas. Berlin 1927. V. D. I.-Verlag. Preis geh. M. 1,40.

Ein Buch, das unserem technischen Nachwuchs, auch dem schweizerischen, zur Lektüre sehr zu empfehlen ist (es ist zwar „der deutschen technischen Jugend“ gewidmet; was aber an reichsdeutschen Beispielen darin vorgebracht wird, gilt im allgemeinen analog auch für uns). Die Praxis erfährt und klagt seit Jahren, dass die Absolventen unserer Technischen Hochschulen zu wenig Verständnis für die wirtschaftlichen Verhältnisse hätten; manche Hochschullehrer der technischen Fächer bemühen sich in dieser selben Erkenntnis, den Studenten Betriebstechnisches und Wirtschaftliches näher zu bringen,

¹⁾ Angekündigt unter Literatur auf nächster Seite.

in den allgemeinen technischen wie auch in besondern Vorlesungen. Stets aber macht man dabei die Erfahrung, dass die Erzielung eines wirklichen Verständnisses grosse Schwierigkeiten macht. Ein Hauptgrund liegt darin, dass eben nur ein gewisses, wenn auch noch so einfaches, eigenes *Erleben* der Verknüpfung des Wirtschaftlichen mit der praktischen Tätigkeit des jungen Technikers zum vollen innern Verstehen dieser Verhältnisse führen kann. Die Vorschläge für „Die Wirtschaftslehre an den Technischen Hochschulen“, die im letzten Teil der Broschüre Haas enthalten sind (dem einzigen Kapitel, das sich wohl weniger an Studierende und junge Ingenieure wendet als vielmehr an jene, die sich mit dem Unterricht an den Hochschulen und seiner Organisation befassen) und die recht Vieles als für diesen Unterricht erforderlich erwähnen, dürften daher — nach unsern Erfahrungen auf diesem Gebiete — auch kaum zu vollem Erfolg führen; darüber wäre sehr vieles zu sagen, was aber an dieser Stelle unterdrückt werden soll. Doch das Eine sei gesagt: Zwischen der etwa in den Mittelschulen vorgetragenen „Buchhaltung“ und den wissenschaftlich zweifellos meistens hoch stehenden, weit überblickenden theoretischen Vorlesungen über Finanz- und Volkswirtschaft an technischen Hochschulen besteht entschieden für die meisten Studierenden der Technik eine Lücke: Es fehlt der Begriff über die eigentliche Art und Bedeutung, den Kern der kommerziellen Tätigkeit und ihr Ineinandergreifen (wie auch dem der juristischen Arbeit) mit der Technik. Aus dem Mangel dieser Einsicht resultieren dann auch die, bei vielen Technikbeflissenen zu findende Missachtung des Kaufmanns einerseits, und die übertriebene Vorstellung, es sei der Techniker ohnmächtig einer ungerechten Herrschaft von Finanz und Jurisprudenz ausgeliefert andererseits. Die Broschüre Haas vermittelt nun dem reifen Studierenden der Technik und dem jungen Ingenieur eine einfache Einführung in die Art der Tätigkeit des Kaufmanns für die Technik und erörtert deren Notwendigkeit für die Technik und die Gesamtwirtschaft. Betrachtungen über die verschiedenen Betätigungsarten des Technikers selbst gehen zweckmässig voraus. Das Bedürfnis des gegenseitigen Verstehens zwischen Kaufmann und Ingenieur und der Orientierung des Ingenieurs über kommerzielle und allgemein wirtschaftliche Dinge wird dargestellt; dies alles in einfacher, überzeugender Darstellung, die keine zu grossen Voraussetzungen macht und manchen treffenden Vergleich enthält.

So ist die Broschüre angenehm lesbar und mit ihren bloss 62 Seiten im Umfang keineswegs abschreckend. Im Abschnitt „Die Erwerbung wirtschaftlichen Geistes“ werden für die jungen Leser einfache, beherzigenswerte Vorschläge gemacht. Was im Kapitel „Vom technischen Denken“ über Mentalität und Tätigkeit der verschiedenen Arten der Techniker, ferner was „Vom wirtschaftlichen Geiste“ und unter „Wirtschaft und Volkswirtschaft“ Allgemeines gesagt wird, bringt auch für den älteren Ingenieur sehr Lesens- und Bemerkenswertes. Der Autor, der seit langen Jahren praktisch in der technischen Wirtschaft tätig und auch durch Veröffentlichungen auf diesem Gebiete bei uns wohl bekannt ist, hat mit der Broschüre ein bestehendes Bedürfnis, in einer, für die in Betracht kommenden Kreise sehr zweckdienlichen Weise befriedigt. Manchem werden vielleicht die Schlussätze des beigefügten „Persönlichen“ des Verfassers nicht ganz nach Geschmack sein, sie vermögen aber den geschilderten Wert des sachlichen Inhalts der Schrift nicht zu beeinträchtigen.

Es ist nur zu wünschen, dass möglichst viele Studierende der Technik und angehende Ingenieure die Broschüre lesen; sie könnte so in wertvoller Weise wirken für die Ausbildung und die Stärkung der Stellung unseres technischen Nachwuchses durch Interesse an Wirtschaftlichem, wie auch für eine richtigere gegenseitige Einstellung zwischen Ingenieuren und Kaufleuten sowie Wirtschaftlern überhaupt. Denn die Initiative für diesen Fortschritt darf man füglich als von den akademisch Gebildeten ausgehend erwarten.

Wyssling.

Die beiden Zürcher Münster von Professor Dr. Konrad Escher. Band 10 der illustrierten Reihe „Die Schweiz im deutschen Geistesleben“. 109 S., 11 Abb. und 64 Tafeln, quart. Frauenfeld 1928, Verlag Huber & Cie. Preis in Ganzleinen Fr. 8.50.

Eine vollständige, wohldokumentierte Baugeschichte von den ziemlich dunkeln Ursprüngen bis zur Gegenwart, wie man sie bisher besonders für das Grossmünster vermisst hat. In der Würdigung der kunsthistorischen Werte, die im Vorwort verheissen wird, ist das Büchlein überaus vorsichtig, was man aus Rücksicht auf den lokalen Leserkreis begreifen wird. Und doch wäre vielleicht gerade eine

solche Kritik, die mittelalterliche Bauten an den Höchstleistungen ihrer eigenen Zeit misst, nicht unfruchtbar, wobei freilich das Grossmünster als provinzieller Nachzügler längst überholter Formen ziemlich schlecht abschneiden würde, was natürlich seiner Ehrwürdigkeit keinen Abbruch tut. Die Zusammenhänge der Zürcher Bauten mit der romanischen Baukunst Oberitaliens und der Provence sind angedeutet, und näheres Eingehen auf diese interessante Materie hätte vielleicht zu sehr über den Rahmen der Monographie hinausgeführt; künftige Untersuchungen werden sich aber in dieser Richtung bewegen müssen. Der Bilderteil, bestehend aus Photographien des gegenwärtigen Bestandes im Grossen und Einzelnen, sowie aus alten Stadtansichten, Siegeln usw. ist sehr reichhaltig und gut ausgewählt, mit Ausnahme vielleicht der Fraumünsterpläne, die den Bestand leider *nach* der unseligen pseudogotischen Renovation von 1912 wiedergeben.¹⁾ Für einen Längsschnitt des Grossmünsters wäre man dankbar, da er die ziemlich komplizierte Aufeinanderfolge der Bauperioden noch besser als Text und Grundriss verdeutlichen würde. Das Buch füllt eine wirkliche Lücke aus. PM.

Bei dieser Gelegenheit sei auf die beschämende Tatsache hingewiesen, dass es in Zürich schlechterdings keine Postkarten oder sonstigen Photographien des Münster-Innern oder der wichtigsten Einzelheiten zu kaufen gibt, während in Frankreich z. B. jedes Dorf weiss, was es seiner Kirche schuldig ist. Die Bauten der finstersten Provinz sind dort in den Tabakläden im Bild zu sehen und zu haben und dadurch sind sie im öffentlichen Bewusstsein enthalten: eine Kleinigkeit von symptomatischer Bedeutung.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Stollenbau. Von Dr. jur. Dr. Ing. E. Randzio, Regierungsbaumeister, Privatdozent an der Techn. Hochschule Berlin. Vortrieb und Ausbau von Stollen und Tunneln kleiner Querschnitte, insbesondere solcher für Wasser-Ab- und -Zuleitung, einschl. „Druckstollen“. Mit 290 Abb. Berlin 1927. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 22 M., geb. 24 M.

Die Prinzipien des Basler Strassengesetzes mit Berücksichtigung der andern schweizerischen Rechte. Von Dr. Eduard Schweizer, Sekretär des Kant. Baudepartementes von Basel-Stadt. Sonderabdruck aus der „Schweizer. Zeitschrift für Strassenwesen“ 1927. Mit 4 Abb. Zu beziehen bei der Geschäftsstelle der Vereinigung schweiz. Strassenfachmänner, Zürich, Bahnhofquai 7. Preis geh. Fr. 4.30.

Geschäftsführung und Geschäftsorganisation. III. Teil. Preisberechnung gewerblicher Arbeiten mit besonderer Berücksichtigung der Unkostenberechnung. Bearbeitet von Nat.-Rat August Schirmer. St. Gallen 1927. Herausgegeben von der Baugewerbegruppe des Schweizer. Gewerbeverbandes (Neuengasse 20, Bern), wo die Broschüre kostenlos abgegeben wird.

Fünfehn Nomogramme für den Eisenbau (Deutsche Ausgabe 13 Tafeln). Nach Dr. Ing. Fr. Faltus, Pilsen. Einfache Lösung häufiger Aufgaben des Eisenbaues durch Nomogramme mit Feinablesung. Sammlung mit 1 Zahlentafel. Geislingen-Steige (Württemberg) 1927. N. B. W.-Verlag. Preis (mit Schutztasche) 12 M.

Statische Berechnung der Pfahlsysteme mit den daraus folgenden Grundsätzen für deren zweckmässige Anordnung. Von Dr. Ing. Hermann Wünsch, Professor an der Höheren Bauschule in Stuttgart. Mit 73 Abb. Stuttgart 1927. Verlag von Konrad Wittwer. Preis geh. M. 6.50, geb. 8 M.

Die Bauteile der Dampfturbinen. Von Dr. Ing. Georg Karrass. Mit 143 Abb. Zehntes Heft von „Einzelkonstruktionen aus dem Maschinenbau“. Herausgegeben von Dipl.-Ing. C. Volk. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 10 M.

Grandi Utilizzazioni idrauliche per forza motrice. Elenco degli impianti in funzione e in costruzione. Ministero dei lavori pubblici. Servizio idrografico. Publi. N. 10, 1^o II. Prezzo 25 Lire.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Basler Ingenieur- und Architektenverein.

III. Vereinssitzung 1927/28

Mittwoch, den 14. Dezember 1927, 20¹/₂ Uhr, im „Braunen Mutz“, Vorsitz: Präsident A. Linder, anwesend 65 Mitglieder und Gäste. Das Protokoll der II. Sitzung, das in der „S. B. Z.“ veröffentlicht ist, wird genehmigt.

Mutationen: Dem am 29. Oktober 1927 verstorbenen Mitglied Architekt Rudolf Friedrich, einem Mitbegründer der Basler Sektion, wird nach kurzem Nachruf die übliche Ehrung durch Erheben von

¹⁾ Vergl. „S. B. Z.“, Band 66, Seite 229 (13. Nov. 1915).