

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **66 (1948)**

Heft 15: **Schweizer Mustermesse Basel, 10.-20. April 1948**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

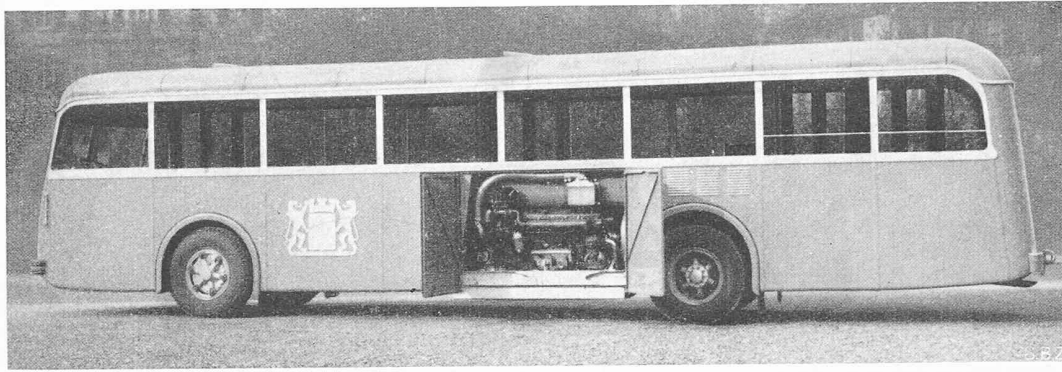


Bild 2. Saurer-Omnibus der Städtischen Strassenbahn Zürich, linke Seite mit 120 PS-Motor

stung 40,6 PS. Die Kraftübertragung erfolgt über zwei Winkelgetriebe und ein in Chassismitte gelagertes Viergang-Vorwählgetriebe. Dieses ist mit hydraulischer Schaltung, Sperr-synchronisierung und elektrischer Fernsteuerung ausgerüstet; es erleichtert weitgehend die Führung, da der Gangwechsel durch blosses Einstellen eines kleinen Vorwählhebels unter dem Lenkrad und durch Betätigung der Kupplung erfolgt. Die Kupplung weist zwei Platten auf, die von vorn leicht ausgewechselt werden können. Die gekröpfte Hinterachse mit doppelter Uebersetzung gestattet eine niedere Durchführung des Fussbodens von vorn bis hinten. Die hintere Federung mit Abwälzböcken wirkt progressiv.

Hauptdaten:

Zulässige Chassisbelastung . . . . .	8000 kg
Radstand . . . . .	5,4 m
Maximale Geschwindigkeit . . . . .	48 bis 52 km/h
Rücksetzung . . . . .	13 : 32 und 13 : 41
Bereifung . . . . .	10.00—20 "
Elektrische Ausrüstung . . . . .	24 Volt
Grösste Wagenlänge . . . . .	11 m
Grösste Wagenbreite . . . . .	2,4 m
Grösste Wagenhöhe . . . . .	2,9 m
Fussbodenhöhe . . . . .	0,725 m
Wagengewicht, leer . . . . .	9000 kg
Begrenzungsradius . . . . .	10 m

Bremsen:

Pneumatische Vierradbremse, mechanische Handbremse auf die Kardanwelle, Auspuff-Motorbremse.

Die Karosserie, die ebenfalls von Saurer erstellt wurde, ist für 22 Sitzplätze und 50 bis 70 Stehplätze vorgesehen, Bild 1. Ueber dem Motorraum sind fünf Längssitze angeord-

net, sodass die ganze Einteilung jener der bereits bestehenden Trolleybusse entspricht. Die Bestuhlung besteht aus gewölbten Holzsitzen mit Stahlrohrgestellen. Zum Einsteigen dienen die beiden hintern Türen, während für das Aussteigen die mittlere und die vordere Türe zur Verfügung stehen. Der Billeteur hat einen besonderen Sitz, vor dem die Fahrgäste passieren müssen, wie es dem in Zürich eingeführten Peter Witt-System entspricht (s. SBZ Bd. 115, S. 229\*, 18. Mai 1940 und Bd. 119, S. 267\*, 6. Juni 1942).

MITTEILUNGEN

Ein Warenhaus aus vorgefabrizierten Betonelementen, zwei-stöckig, mit 33 x 36 m Grundriss, ist in «Eng. News-Record» vom 7. August 1947 dargestellt. Es ist ein ausgewähltes Beispiel aus 16 ähnlichen Konstruktionen, die innert Jahresfrist in Pittsburgh, Pa., aufgestellt wurden. Das Verfahren wird dort in zunehmendem Masse angewandt, weil sich aus lokalen Gründen die Kosten hierfür etwa 10 % billiger stellen als für feuergeschützte Stahlbauten oder an Ort gegossene Betonkonstruktionen. Beim vorliegenden Bau waren noch kleinere Toleranzen als im Stahlbau vorgeschrieben, die Detailprojektion musste deshalb so präzise wie für eine Stahlkonstruktion durchgeführt werden. Die Säulen 30 x 30 cm sind auf die ganze Gebäudehöhe aus einem Stück. Die Unterzüge 30 auf 60 cm lagern im 1. Stock auf Beton-Nocken und im Dach direkt auf den Säulen auf. Die Deckenbalken ruhen in U-förmigen Auflager-Nocken der Unterzüge und tragen ihrerseits vorgespannte Betonplatten. Das ganze Trag-Skelett wurde durch eine sechsköpfige Gruppe mit Kran in 13 Arbeitstagen aufgestellt, wozu noch fünf weitere Arbeitstage für das Bodenlegen und für Ergänzungsarbeiten kommen.

Unterhaltenarbeiten an Wasserkraftanlagen der Minnesota Light and Power Co., alle mit massiven Ueberfallwehren von 6 bis 18 m Höhe, werden von Ing. Giesecke in der Oktober-Nummer 1947 von «Civil Engineering» eingehend beschrieben. Die zwölf Bauten liegen 180 bis 450 m ü. M., mit Frost vom November bis März, unterbrochen durch wenige Tauperioden.

Die drei ältesten Wehre, vor allem der 42 Jahre alte Thomson-Damm, haben sich dank ihres erstklassigen, trockeningebrachten Betons weitaus am besten gehalten. In der Berichtsperiode von 20 Jahren mussten dagegen 90 % der gesamten Reparaturkosten für die fünf neuesten, 1918 bis 1925 aus Gussbeton erstellten Wehre, und zwar insbesondere für den 24 Jahre alten Wilton-Damm, aufgewendet werden. Schon nach fünf Betriebsjahren hatten sich auf der Luftseite dieses Wehres grosse Betonschäden gezeigt, die ohne Verzug und erfolgreich behoben wurden durch tiefes Abspitzen und Neubetonieren, unter Hebung der Oberfläche um 60 cm.

Je nach den Verhältnissen wurden folgende Reparaturmethoden an-

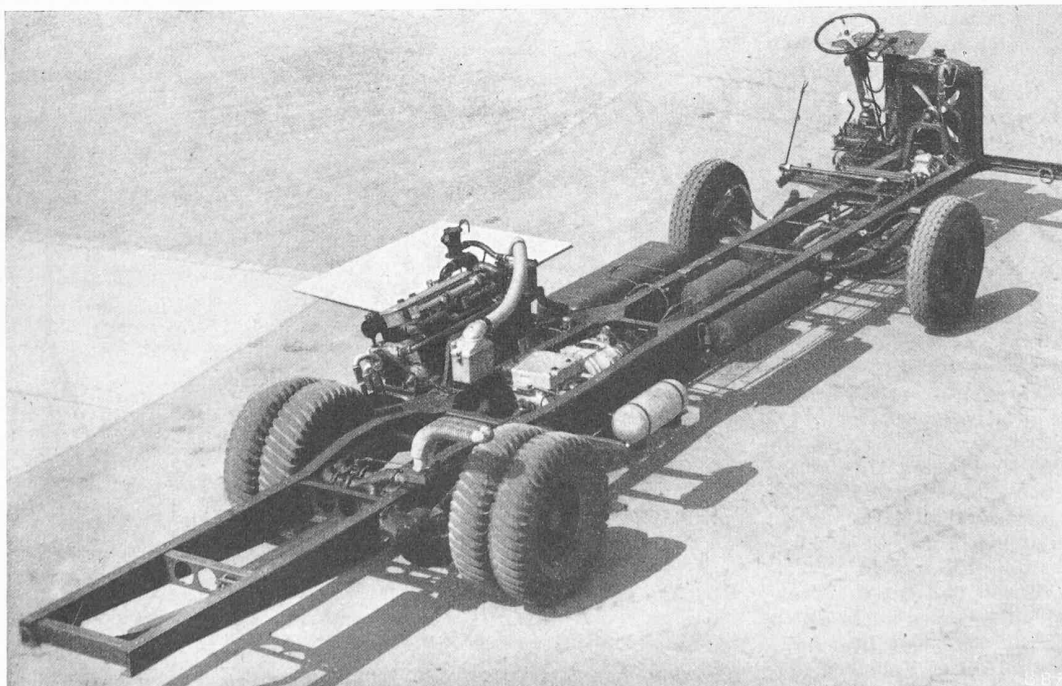


Bild 3. Das Chassis mit dem seitlich (in leicht geneigter Lage) angebauten Motor

gewandt: Erd- und Lehmfüllungen, Gunitierungen, Blechverkleidungen und weitaus am häufigsten Betonverkleidungen, die stets bis in Frosttiefe reichen. Beim Beton wurde auf erstklassiges Kiessandmaterial, auf reichliche Zementdosierung ohne weitere Zugaben, sowie auf geringen Wasserzusatz geachtet. Es wurde nur auf ganz gesunde Unterlage aufgebracht, gut darin verankert, netzartig armiert und stets vibriert.

#### Deutliche Unterscheidbarkeit von Namensfirmen.

Die seit 1914 bestehende Bausteinfabrik Hunziker & Cie. änderte ihre Firma im Jahre 1946 in «Aktiengesellschaft Hunziker & Cie., Zürich» ab. Ihr Hauptsitz ist in Zürich, Zweigniederlassungen befinden sich in Brugg und Olten. Von ihr heute weitgehend abhängige Tochtergesellschaften befinden sich in Bern (Hunziker, Baustoffwerke A.-G.), weitere in Pfäffikon/Schwyz (Steinfabrik Zürichsee A.-G.) und in Nuolen (Kies A.-G. Bollenberg). Durch Uebernahme einer seit 1901 bestehenden Baufirma wurde 1943 eine andere, von der Zürcher Firma unabhängige Bausteinfabrik «G. Hunziker & Co. Ins A.-G.» mit Sitz in Ins gegründet. Gestützt auf das Firmenrecht, das Gesetz über den unlauteren Wettbewerb und das Recht des Namens machte die Zürcher Firma nun dem Inser Unternehmen klageweise die Führung und den Gebrauch ihrer Firma streitig, insbesondere insoweit sie die gleichen Elemente «Aktiengesellschaft Hunziker & Co.» enthalte. Das Handelsgericht des Kantons Bern hat die Klage vollständig abgewiesen. Das Bundesgericht dagegen hat die von der Klägerin Hunziker & Cie. in Zürich eingereichte Berufung teilweise geschützt. Darnach wurde die beklagte Firma in Ins verpflichtet, ihre Firma durch Aufnahme eines Zusatzes, der sie von der Klägerin deutlich unterscheidet, abzuändern, wogegen der Name «G. Hunziker» grundsätzlich beibehalten werden darf. Die Beratung ergab, dass die Beklagte vor allem Priorität geltend machte, gestützt auf die Uebernahme der früheren Firma Gustav Hunziker & Cie. in Müntschemier. Wie die Vorinstanz richtig annahm, hat sie dabei aber das Nachfolgeverhältnis nicht deutlich zum Ausdruck gebracht (Art. 953 II OR). Vor allem ist die Verwechslungsgefahr zu vermeiden. Das Bundesgericht hat entgegen der Vorinstanz angenommen, dass in der Sitzbezeichnung, einerseits «Zürich», andererseits «Ins», kein genügendes Unterscheidungsmerkmal erblickt werden kann, sodass die Beklagte insbesondere auch das «& Co.» wegzulassen hat.

**Das «Bouwcentrum» in Rotterdam.** Eine niederländische Bauzentrale ist in Rotterdam im Bau als zusammenfassend organisiertes Auskunftsbureau für das Bauwesen mit permanenter Ausstellung, wo Bauherren und Architekten, Verbraucher und Produzenten sich treffen können zu Kenntnisnahme, Vergleich und Auswahl von Baumaterialien, Bauelementen, Maschinen und was immer auf das Baugewerbe Bezug hat. — Nähere Auskunft erteilt die «Stichting Bouwcentrum», Westerlaan 8, Rotterdam.

Für die Errichtung des im März 1947 begonnenen Gebäudes nahe beim zukünftigen Rotterdamer Zentralbahnhof «Delftsche Poort» sind 900 000 f veranschlagt. Auf den 18. Mai 1948, den jährlichen «Wiederaufbautag» — am 18. Mai 1940, vier Tage nach der Kapitulation, erteilten die Rotterdamer Behörden die ersten Aufträge zur Vorbereitung des Wiederaufbaues — war die Eröffnung des neuen Institutes vorgesehen, doch wird sie einige Monate Verspätung erleiden. Das Bouwcentrum, aus privater Initiative geschaffen, vereinigt alle Instanzen und Gruppen des niederländischen Bauwesens. Es umfasst drei Arten Mitglieder: Aussteller, Einzelmitglieder und Betriebe, und es soll sich aus seinen Einnahmen, vornehmlich Standmieten, selbst erhalten. In den Abteilungen: Naturstein, Glas und Hochofenindustrie, Keramik, Kunststein, Bindemittel, Holz und Bauplatten, Eisen und Stahl, Nicht-eisenmetalle, chemische Produkte, Faserstoffe sollen jeweils ein vollständiges Assortiment der Standardartikel des Produktionsprogrammes der Fabriken, sowie Spezialerzeugnisse zur Ausstellung kommen; doch dürfen keine gleichartigen Artikel mehrmals in indi-

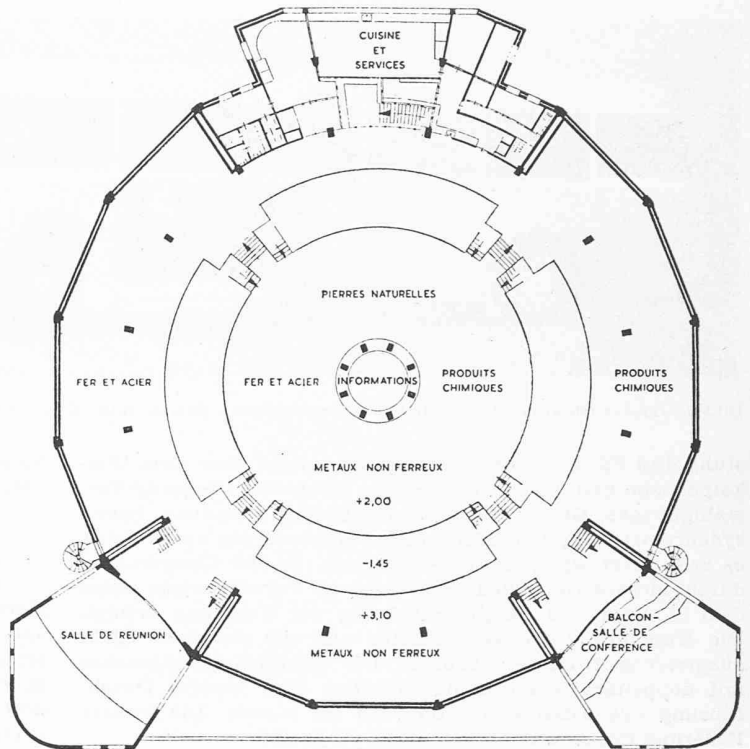


Bild 1. Bouwcentrum, erstes Obergeschoss, Kote 2,00 bzw. 3,10

viduellen Ständen verschiedener Fabriken' ausgestellt werden. Die ausländische Produktion kann individuell, in Gruppen oder im Rahmen einer Landesvertretung ausgestellt werden.

Das durch Architekt Boks als Zentralbau über einem regelmässigen Sechzehneck entworfene Gebäude, ein Eisenbetonskelett mit Backsteinausfachung, misst 45 m Durchmesser und 17 m Höhe über Strasse, es hat 24000 m<sup>3</sup> Inhalt. Längs der fensterlosen Umfassungswände laufen im Erdgeschoss und in zwei Stockwerken die Ausstellungsgalerien; die zentralen Zonen der Stockwerke sind durch Treppen bzw. Stege mit den peripheren bequem verbunden (Schnitt A-B-C). Das Licht fällt durch den 4,5 m hohen Licht-

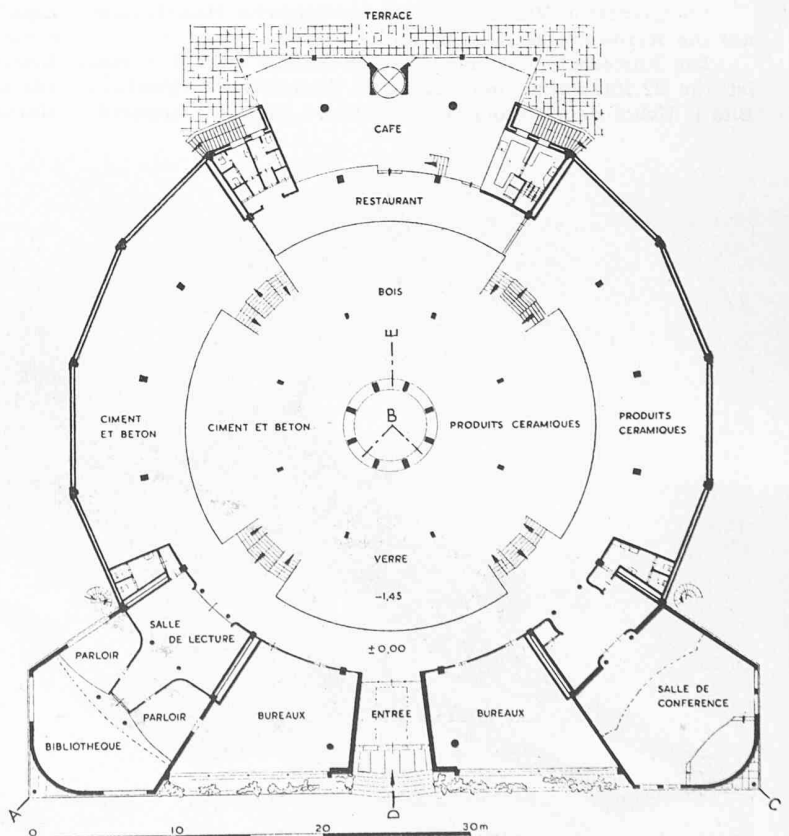


Bild 2. Bouwcentrum in Rotterdam, Erdgeschoss. Masstab 1:500

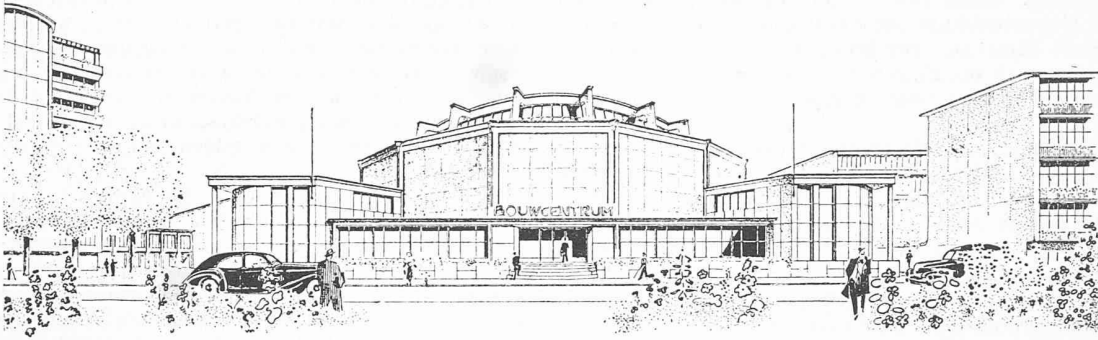


Bild 3. Eingangsseite des Bouwcentrum in Rotterdam

kranz eines Tambours von 32 m Durchmesser ein. Auf diesen ist der äussere Rand der 6 cm starken Dachschaale gestützt, die von acht radial gestellten Rahmen getragen wird. Die kreisringssektorförmigen Ausschnitte in den Böden des ersten und zweiten Stockes (Bild 1 und Schnitt D-E) lassen ein diffuses Oberlicht in die untern Geschosse dringen; da die zentralen und die peripheren Zonen der Obergeschosse in ihrer Höhenlage gegeneinander versetzt sind, ergibt sich für den Besucher eine interessante Bereicherung des räumlichen Erlebnisses. An drei Stellen konzentriert angeordnet, nämlich beidseits des Haupteingangs und diesem gegenüber, finden sich Bureaux, Sprechzimmer, Konferenzzimmer, Lesesaal, Vortragssaal für 150 Personen und Café-Restaurant mit Schau-Modellküche.

Die Schweizer Baumuster-Centrale in Zürich, Talstr. 9, die bekanntlich ein kleines «Bouwcentrum» darstellt, hat soeben einen neuen Katalog herausgegeben, der dort kostenlos erhältlich ist. Er enthält in hübschem Umschlag die Adressen und Angaben über das Arbeitsgebiet sämtlicher Aussteller. Durch die übersichtliche, typographisch sehr saubere Gestaltung des Textes und ein beigefügtes Sachverzeichnis bildet der Katalog ein handliches Nachschlagewerk. Selbstverständlich dispensiert es den Fachmann nicht von periodischen Besuchen der unter Leitung von Arch. M. Helbling stehenden interessanten Musterschau.

Sessel-Seilschwebbahnen in Italien. Die dafür aufgestellten amtlichen Vorschriften sind zusammengefasst wiedergegeben in «L'Ingegnere» 1947, Nr. 11/12, S. 867; die Zahl der ausgeführten und zur Konzession angemeldeten Anlagen be-

trägt schon über 50. Die Firma SCAC beschreibt im Besonderen die von ihr gelieferten Seiltragjoche aus Eisenbetonrohren der Bahn Folgaria-Sommo Alto, die in einem östlichen Seitental der Etsch südlich von Trient ausgeführt worden ist. Sie überwindet auf 1320 m Länge 320 m Höhe und weist zwölf Trag- und

zwei Niederhaltjoche auf; Stundenleistung 240 Personen auf Einzelsitzen, Fahrgeschwindigkeit 2 m/s.

**Persönliches.** Unser Mitarbeiter Peter Meyer liest im Sommersemester an der E. T. H. über das Ornament, seinen Sinn und seine Geschichte, und an der Universität Zürich über gotische Architektur und Ornamentik. — Die französische Akademie der schönen Künste hat A. Laverrière, Arch. S. I. A. in Lausanne, zum korrespondierenden Mitglied ernannt. — Die gleiche Ehrung hat die kgl. Akademie der Wissenschaft und Künste in Barcelona Prof. Dr. M. Roš erwiesen, der auch Ehrenmitglied des «Bond voor Materialienkennis in Holland» geworden ist.

**Standesfragen der Ingenieure und Techniker.** Zu den in Nr. 7 auf S. 91 tabellenmässig wiedergegebenen Zahlen ist berichtend mitzuteilen, dass sie in der «Volkswirtschaft» vom Oktober 1947 veröffentlicht waren, jedoch den Oktober 1946 betreffen. Da sie die Kinderzulagen und Gratifikationen nicht enthalten, dürfte das durchschnittliche damalige Gesamteinkommen der genannten Kategorien ungefähr 10% höher gewesen sein. Die Tatsache, dass das Realeinkommen der Angestellten infolge der Teuerung relativ zu den andern Kategorien abgenommen hat, bleibt aber bestehen.

**Luftbeton.** Ein Reglemententwurf zur einheitlichen Beurteilung aller Luftbeton erzeugenden Produkte wird vom Komitee C-9 der amerikanischen Materialprüfungs-Vereinigung in der Januarnummer von «Concrete» veröffentlicht. — Ein schweizerisches Produkt zur Erzeugung von Luftbeton wird von Kasp. Winkler & Co. unter dem Namen «Frioplast» in den Handel gebracht. Dessen Eigenschaften sind in Nr. 22 der Sika-Nachrichten an Hand von Firma- und EMPA-Versuchen geschildert.

Eine bemerkenswerte, automatische Wasserfassung und Entsanderanlage am Arkansas-River, mit recht ähnlichen Geschiebeverhältnissen wie unsere Schweizerflüsse, ist von A. J. Ryan und R. L. Parshall in der Dezembernummer 1947 von «Civil Engineering» eingehend beschrieben. Die gedrängte Entsanderanlage arbeitet mit Ablenk- und Wirbelvorrichtungen und hat z. T. einige Ähnlichkeit mit dem System Dufour.

Ein Sommerkurs des Massachusetts Institute of Technology wird veranstaltet vom 14. Juni bis 17. Sept. Er beschlägt alle Gebiete von Landesplanung, Architektur, Ingenieurwesen, Maschinen- und Elektrotechnik, Chemie und Physik. Ein ausführliches Programm kann auf dem Bureau der G. E. P. eingesehen werden. Anmeldeschluss 13. April.

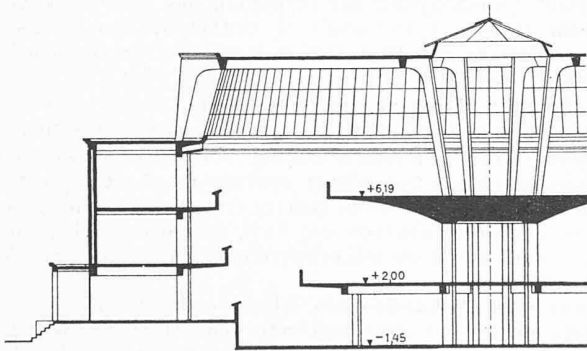


Bild 4. Normalschnitt D-E. — Masstab 1:400

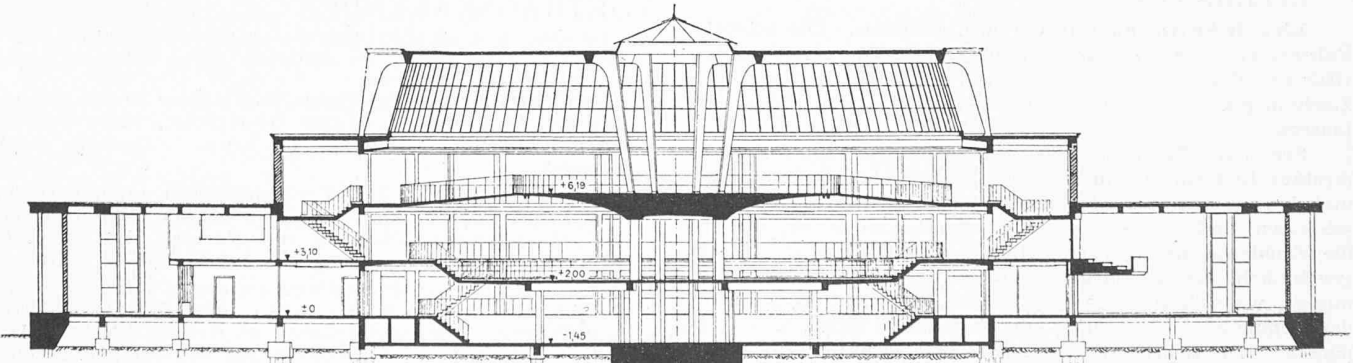


Bild 5. Bouwcentrum in Rotterdam. Schnitt A-B-C (Treppen und Verbindungsstege). — Masstab 1:400



**Berufliche Weiterbildung.** Unter den Kursen für berufliche Weiterbildung der Gewerbeschule der Stadt Zürich sei hingewiesen auf den Kurs «Zeichnen für Bauleute» von F. Mössinger, jeweils Mittwoch 19 bis 21.30 h im Zimmer 322 der Gewerbeschule, Unterrichtsbeginn am 28. April, Anmeldung umgehend.

**Eidg. Technische Hochschule.** Die Vorlesungen des Sommersemesters beginnen am 20. April; Einschreibungen von Hörern (Freifächer- und Fachhörer) haben zu erfolgen bis spätestens 13. Mai an der Kasse der E. T. H. Das sehr reichhaltige Programm kann dort bezogen werden.

**Eiserne Antennentürme.** Zwei durch die diesjährigen Winterstürme geknickte, 60 m hohe Antennentürme bei Chicago sind in «Eng. News Record» vom 15. Januar in einem kleinen Bild gezeigt. Bei beiden Eisenfachwerk-Türmen blieb ein Fuss von etwa 12 m Höhe stehen.

**Das Abend-Technikum Zürich,** Lagerstrasse 45, zeigt bis am 18. April eine Ausstellung seiner Diplomarbeiten.

## WETTBEWERBE

**Primarschulhaus und Kindergarten in Weinfelden (SBZ 1947, S. 530 u. 610).** Unter 50 eingereichten Entwürfen wurden folgende ausgezeichnet:

1. Preis (3000 Fr.) Conrad D. Furrer, Zürich
2. Preis (2300 Fr.) Werner Stücheli, Zürich
3. Preis (1800 Fr.) Edwin Schoch, Zürich
4. Preis (1600 Fr.) Emil Altenburger, Solothurn
1. Ankauf (1500 Fr.) Ernst Rüeegg, Zürich
2. Ankauf (1000 Fr.) Peter Labhart, Zürich
3. Ankauf (800 Fr.) Paul Biegger, St. Gallen

Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des zum ersten Ankauf empfohlenen Entwurfes mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. — Die Ausstellung in der neuen Turnhalle (kleiner Turnsaal) dauert noch bis Samstag, 18. April. Sie ist täglich geöffnet von 14 bis 18 h, am Sonntag auch von 10.30 bis 12 h.

**Ref. Pfarrhaus und Gemeindesaal Lugano.** Von zehn eingeladenen Architekten beteiligten sich sieben an diesem Wettbewerb. Architekten im Preisgericht waren R. Christ (Basel) und Dr. M. Hottinger (Zürich). Urteil:

1. Preis (900 Fr.) Bruno Klauser, Lugano
2. Preis (800 Fr.) Carlo & Rino Tami, Lugano
3. Preis (500 Fr.) Alberto Camenzind, Lugano
4. Preis (450 Fr.) H. Witmer-Ferri, Lugano

Das Preisgericht erklärt, dass das mit dem ersten Preis ausgezeichnete Projekt die Erteilung des Bauauftrages an seinen Verfasser rechtfertigt. — Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

**Schulhaus mit Turnhalle in Rapperswil.** Teilnahmeberechtigt sind die seit 1. Januar im Kanton Aargau niedergelassenen Architekten schweizerischer Nationalität. Einreichungstermin 28. Juni 1948; für vier bis fünf Preise und für Ankäufe stehen im ganzen 10 000 Fr. zur Verfügung. Architekten im Preisgericht: O. Dürr (Zürich), K. Knell (Zürich), Kantonsbaumeister K. Kaufmann (Aarau), als Ersatzmann H. Müller (Thalwil). Verlangt werden Lageplan 1:500, Gesamtbebauung 1:500, erste Etappe 1:200, Kubikinhaltberechnung, Bericht. Unterlagen erhältlich gegen 10 Fr. Hinterlage bei der Gemeindekanzlei Rapperswil.

## LITERATUR

**Eine Industrie kämpft um ihre Existenz.** Die schweiz. Fahrradindustrie; ihre Entwicklung, ihr Kampf im Weltkrieg 1939/45. Von Emil Baumgartner. 328 S. mit vielen Zeichnungen und Bildern. Biel 1947, Selbstverlag des Verfassers.

Schon die Tatsache, dass ein vielbeschäftigter Fabrikdirektor Zeit findet, ein mit fast pedantischer Gründlichkeit und bis in kleinste Einzelheiten dokumentiertes Werk zu schreiben, und dass er es auf eigene Kosten druckt und an die Fachleute der ganzen Schweiz verschenkt, ist aussergewöhnlich. Die Erklärung dafür finden wir in der «Widmung», wo sich Baumgartner zu der Verpflichtung bekennt, der kommenden Generation die berufliche Existenz zu erleichtern. Die Schrift will festhalten, wie es unter schwersten Umständen gelungen ist, das Durchhalten einer von unentbehrlichen Zufahren fast völlig abgeschnittenen Industrie

durch sechs Kriegsjahre hindurch zu erzwingen. Für den Fall, dass nochmals kriegerische Wirren eintreten sollten, hat der Verfasser diesen Wegweiser und diese Fundgrube von Erfahrungen zusammengestellt. Besonders am Herzen lag ihm die Beschaffung einer brauchbaren Ersatzbereifung, und die Ergebnisse von hundertfältigen Versuchen mit allen nur denkbaren Vorschlägen und Erfindungen bilden denn auch den Hauptteil des Werkes.

Wertvoll sind die Darlegungen über die technische und wirtschaftliche Kriegsorganisation unserer Fahrradindustrie, wo Baumgartners Pionierarbeit sich einmal mehr bewährte. Wohl die wenigsten Radfahrer wissen, was alles sie dem grossen Idealisten und der väterlich-sozialen Persönlichkeit Emil Baumgartners verdanken. Ganz besonders lesenswert und von dauernder dokumentarischer Bedeutung sind auch die Schlusskapitel des Buches über die Rolle der Presse und die Zusammenarbeit mit den Behörden.

**British Diesel Engine Catalogue.** First Edition. Oil Engines of the Compression-ignition Type for Industrial (Stationary and Transportable), Railway Traction and Marine Duties, made by Member Concerns of the British Internal Combustion Engine Manufacturers' Association. Published for the British Internal Combustion Engine Manufacturers' Association. 248 p. with fig. London 1947, Temple Press Ltd. Price £ 2 4 s.

Dieser bemerkenswerte Katalog, der in erster Linie für Kaufinteressenten von Dieselmotoren bestimmt ist, umfasst über 1800 verschiedene in England hergestellte Motortypen, von denen ein grosser Teil an Hand von Bildern, Schnittzeichnung und Tabellen beschrieben ist. Das Aufsuchen der jeweiligen in Frage kommenden Fabrikate wird durch eine nach Leistung und Drehzahl geordnete Uebersicht wesentlich erleichtert. Verschiedene Konstrukteure verwenden für leichte Schnellläufer V-Anordnung der Zylinderreihen. Zweitaktmaschinen sind selten. Bemerkenswerten Raum nehmen die Sulzermotoren ein. Das sehr schön ausgestattete Werk dürfte seinem eigentlichen Zweck bestens dienen und darüber hinaus reiche Anregung und Belehrung vermitteln. Red.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:  
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein Sitzung vom 24. März 1948

Nach Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 25. Februar 1948 gibt Präsident M. Stahel bekannt, dass der heutige Vortrag von Dipl. Ing. E. Baumann, Betriebschef des Kreises III der SBB über

#### Der Bahnhof Zürich als Betriebsanlage

in der bereits angekündigten Sondernummer der SBZ erscheinen werde. Als Abschluss der Vortragsreihe wird dann voraussichtlich ein besonderer *Diskussionsabend* im Rahmen des Z. I. A. stattfinden, wozu Beiträge möglichst vorher schriftlich an das *Studienbureau der SBB, Sihlpost, Zürich*, einzu-reichen sind, damit die Beantwortungen sorgfältig vorbereitet werden können.

Auf eine Diskussion am Abend selbst wird daher verzichtet, sodass der Präsident mit dem Dank an den Referenten die Sitzung um 22.30 schliessen kann. A. v. W.

## VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

16. April (Freitag). Techn. Verein Winterthur. 20 h im Casino. Ing. Dr. W. Traupel: «Kurze Orientierung über Gasturbinen-Systeme». Samstag, 17. April: Exkursion nach Beznau.
17. April (Samstag). S. I. A.-Fachgruppe der Ingenieure für Brückenbau und Hochbau. 10.30 h im Auditorium 3 c der E. T. H. Hauptversammlung mit Vortrag von Dr. C. F. Kollbrunner, Zürich: «Weitgespannte Hallen in Stahl».
17. April (Samstag). Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz. 15.30 h im Hotel Hecht, St. Gallen. Reg.-Rat Dr. E. Graf: Einführung. Hochbauinspektor W. Arnold, Liestal: «Die Schwierigkeiten in der Durchführung von Ortsplanungen». Arch. R. Meier, Zürich: «Zonenplanung am Beispiel der neuen Bauordnung der Stadt Zürich».