

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **121/122 (1943)**

Heft 3

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **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.



FRITZ STEINER

INGENIEUR

28. Okt. 1876

3. Nov. 1942

Bern, die Kanalisationen von Langenthal und Meiringen, die Korrektur der Saanemündung, sowie die Eisenbetonpläne für die Erweiterung des Kunstmuseums in Bern, für den Mitteltrakt der Landesbibliothek und den Schausammlungsstrakt des Naturhistorischen Museums in Bern, für die Schulhäuser in Bümpliz und Eriswil, die Verbandsmolkerei und für das Magazin-gebäude der Postwerkstätten in Bern, ferner die Luftseilbahn von Alpnach nach dem Steinbruch Guber (SBZ Bd. 91, S. 3\*) und das Projekt für den Ausbau der Autostrasse Basel-Brugg.

Als neuere Arbeiten Steiners möchten wir seine Studien für die Rheinfallumgehende durch die projektierte Grossschiffahrtstrasse Basel-Bodensee und für die neue Grauholzstrasse als nördliche Zufahrt von Bern erwähnen. Seit längerer Zeit wendete er seine besondere Aufmerksamkeit den Problemen der Abwasserreinigung zu; nachdem er schon 1934 in Zusammenarbeit mit dem Hygieneinstitut der E.T.H. die bestehenden Abwasserhältnisse der Stadt Bern einer genauen Untersuchung unterzogen und auf Grund dieser Studien 1939 ein generelles Projekt für die dringend notwendige Sanierung dieser Verhältnisse aufgestellt hatte, ist ihm im letzten Sommer die Ausarbeitung des Bauprojektes für die Berner Grosskläranlage im Thormannmätteli übertragen worden. Mit jugendlichem Eifer machte er sich an diese grosse und verantwortungsvolle Aufgabe, von der er bei seiner grossen geistigen und körperlichen Rüstigkeit hoffen durfte, dass er sie als Bekrönung seiner Berufstätigkeit noch zu einem glücklichen Ende führen könne.

Nun hat ihn ein jäher Tod mitten aus seiner Berufsarbeit gerissen, und mit seiner Gattin und seinen beiden Söhnen trauern Alle um ihn, die durch persönliche Berührung oder berufliche Zusammenarbeit seinen klaren Geist und seine zuverlässige, gerade Art kennen und schätzen gelernt haben. Hans Stähelin

† Jost Wey, Dr., Bauingenieur von Buttisholz (Luzern), geb. 14. Juni 1889, E.T.H. 1909/11 und 1912/13 (St. G.V.) ist am 7. Jan. 1943 von schwerem Leiden durch den Tod erlöst worden. Nachruf folgt.

† Eugen Probst, Bauingenieur von Ins (Bern), geb. am 3. Dez. 1870, E.T.H. 1889/93, ist am 10. Januar in Brione bei Locarno, wo er seinen Lebensabend verbrachte, gestorben. Ein Nachruf folgt.

MITTEILUNGEN

**Torf.** Wir machen auf eine vom Industrial Research Council von Eire (Südirland) herausgegebene Schrift<sup>1)</sup> aufmerksam, in der nach einer Orientierung über Eigenschaften und Verwendbarkeit des Brennstoffs Torf zwei Musterkonstruktionen des I. R. C., ein Kochherd und ein Heizofen für Torffeurung, in Wort und Bild, unter Mitteilung von Versuchsergebnissen, beschrieben sind. In Irland ist für Tausende von Haushaltungen die Umstellung auf Torf, bestenfalls vom halben Heizwert gewöhnlicher Fettkohle, zu einer Notwendigkeit geworden.

Natürlich getrockneter Torf enthält 20 bis 30% Feuchtigkeit. Der Heizwert, bei Wasser- und Asche-Freiheit etwa 5000 Cal/kg, beträgt bei 30% Wassergehalt noch 3000 Cal/kg bei 10%, und

In die erste Zeit seiner selbständigen Tätigkeit fällt der Bau des Sulgenbachstollens (beschrieben in SBZ Bd. 87, S. 149\* und Bd. 90, S. 318\*), wo Steiner am Baukonsortium beteiligt war, und bei dem ganz aussergewöhnliche Schwierigkeiten zu überwinden waren. Von den zahlreichen Gutachten, Projekten und Bauausführungen auf den Gebieten des Wasserbaues, des Kanalisations- und Strassenbaus und des Eisenbetonbaues, die während den letzten 22 Jahren unter seiner Leitung aus seinem Ingenieurbureau hervorgegangen sind, erwähnen wir den Umbau der Zentrale Matte in Bern, die Aarekorrektur Elfenau-Eichholz, die Korrektur des Dorfplatzes in Muri bei

2600 Cal/kg bei 20% Asche<sup>2)</sup>. (Holz: Heizwert rd. 3700 Cal/kg bei 15% Wassergehalt). Ueber 200 Cal/kg gehen für die Verdampfung des Wassers ab. Die Temperaturerniedrigung infolge des Entzuges dieser Verdampfungswärme beeinträchtigt die Verbrennung und begünstigt den Niederschlag von Russ und Teer.

1 kg vollkommen trockenen Torfes erheischt zu seiner Verbrennung 7 kg, d. h. etwa 5,75 m<sup>3</sup> trockener Luft, die zweckmässig etwa zur einen Hälfte als Primärluft durch die Brennschicht, zur andern als Sekundärluft den noch unvollkommen verbrannten Gasen zugeführt wird. Man lasse nicht mehr Luft zu als zur Verbrennung nötig: Die abkühlende Wirkung der überschüssigen Luft hat die selben Uebelstände (unvollkommene Verbrennung, Teerabscheidung) im Gefolge wie ein grosser Wassergehalt. Der hohe Sauerstoffgehalt des Torfs, sowie die lange Flamme, mit der er brennt, sind auch für Holz charakteristisch<sup>2)</sup>:

	Holz	Torf	Koks
Sauerstoff . . . . %	44	30	1,5
Flüchtige Bestandteile %	85	70	2,5

Nach dem Gesagten ist bei Umstellung von Kohle oder Koks auf Torf vor allem auf zweierlei zu achten: 1. auf möglichst trockenes Material, 2. auf Regulierung der Luftzufuhr. In Irland und England ist dem Bericht zufolge ein weiterer Umstand zu berücksichtigen, nämlich der, dass «man dort zufrieden ist, dreimal mehr Brennstoff zu verbrauchen, um den fröhlichen Anblick eines offenen Feuers zu erhalten». Der Wirkungsgrad eines solchen beträgt etwa 25%, während an dem vom I. R. C. gebauten geschlossenen Dauerbrandofen (mit unterem Abbrand) 73,2% ermittelt worden sind. Dem zuletzt genannten Gesichtspunkt trägt ein Mica-Fenster Rechnung, aus dem ein durch die Verbrennungsgase erhitzter Glühkörper einen Teil der Wärme sichtbar in das Zimmer abstrahlt.

Eine Hochdruckleitung in armiertem Beton ist im Kraftwerk Bressanone der S. A. Elettrica Alto Adige, das für die Italienischen Staatsbahnen Strom liefert, seit November 1940 im Betrieb. Für die Wasserzufuhr von 80 m<sup>3</sup>/s waren im ersten Projekt vier Stahlblechrohre von 3 x 2,30 m Ø und 1 x 2,40 m Ø vorgesehen; man entschloss sich dann aber um Stahl einzusparen, diese durch eine einzige Leitung in Eisenbeton zu ersetzen. Diese Leitung von total 357,30 m Länge und 40,31% Gefälle besteht aus fünf Abschnitten von 5,20, 5,10, 4,90 und 4,70 m Ø, die durch 4 m lange Uebergangstücke verbunden und vollständig in einem Stollen im Fels verlegt sind. An das Wasserschloss ist die Leitung durch zwei Stahlrohre von 3,0 m Ø, an das Maschinenhaus durch ein vierteiliges Uebergangsstück aus Stahlguss und vier Stahlblechleitungen von 2,30 m Ø angeschlossen.

Die Unterlagen für die Berechnung der Druckleitung wurden durch eine Reihe von Versuchen mit Modellen mit verschiedenen Wandstärken und Armierungen im Masstab 1:3,5 in der Prüf-anstalt der Technischen Hochschule Mailand ermittelt. Auf Grund der dadurch gewonnenen Erkenntnis wurde die Druckleitung in zwei Ringen erstellt, von denen dem äusseren unarmierten, von einheitlicher Wandstärke von 45 cm die Aufgabe zufällt, die Verbindung der Rohrleitung mit dem anstehenden Felsen zu sichern, während der innere als eigentliches Druckrohr anzusprechen ist (vgl. Abb. 1). Die Wandstärke des inneren Rohres beträgt 40 cm am oberen Ende und wächst auf 80 cm am unteren Ende; die Armierung hat im obersten Teil ein Gewicht von 1080 kg/m gegen 3750 kg/m im am stärksten beanspruchten untersten. Als Betonmaterial diente der ausgebrochene Schotter, dem noch 30% Granitkleinschlag und Flussand beigegeben wurde; das äussere Rohr wurde mit einer Mischung von P 250, das

<sup>2)</sup> Daten nach H. Lier: Betriebserfahrungen in der Benützung einheimischer Brennstoffe während der letzten Kriegszeit, «Heizung und Lüftung» 1942, Nr. 3.

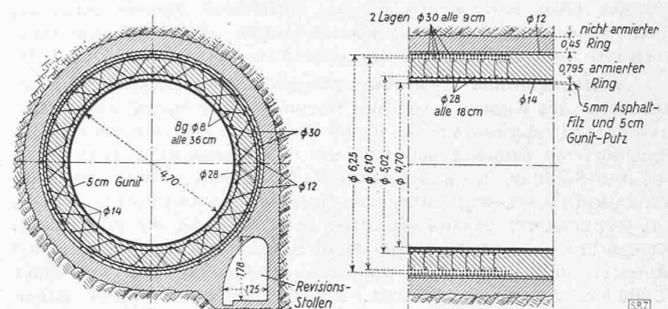


Abb. 1. Eisenbeton-Hochdruckleitung des Kraftwerks Bressanone, Alto Adige, Italien — Masstab 1: 200

<sup>1)</sup> I. R. C.: Turf as domestic fuel. Dublin, stationary office, 1941.

innere mit einer solchen von P 375 betoniert. Die Verdichtung des Betons erfolgte durch pneumatische Rüttler.

Um die Verbindung des äusseren Rohres mit dem Felsen zu sichern, wurden die Hohlräume durch Einpressen von einem Brei aus Zement und Sand unter 6 at angefüllt. Bohrlöcher von 2 m Tiefe sorgten für Verteilen des Zementes auch in den Rissen des Gesteins. Später wurde zum völligen Abdichten noch reiner Zement unter 30 at eingepresst. Auch die Verbindung zwischen dem äusseren und inneren Rohr wurde durch Zementeinpressungen durch besondere, beim Betonieren eingelegte Rohre erreicht. Die innere Abdichtung der Druckleitung erfolgte durch eine Lage von bituminiertem Filz von 5 mm, auf den eine durch Drahtgeflecht armierte Gunitsschicht von 5 cm Stärke aufgebracht war. Um die Rohrleitung dauernd überwachen zu können, wurde an einer Seite ein begehbarer Revisionsstollen ausgespart, der durch einen mittels einer in der Schieberkammer aufgestellten Winde gezogenen Rollwagen befahren werden kann.

Bei der ersten Probefüllung wurde ein totaler Wasserverlust von 13 l/s festgestellt, der sich nach einem Monat bei stärkerem Druck auf 16 l/s erhöhte. Nach nochmaligen Zementeinpressungen unter 30 at Druck ging der Sickerverlust auf ein Minimum zurück. Die Ausführung der Druckleitung in Eisenbeton soll gegenüber den Kosten der Ausführung in Stahl 50% Einsparung ergeben haben («Ingenere» 1941, Nr. 7).

**Schutzanlagen gegen Schneeverwehungen auf Strassen.** Die im letzten Winter im Osten gemachten Erfahrungen mit den Schneeverwehungen auf den Verkehrswegen haben die oberste Deutsche Strassenbaubehörde veranlasst, nach einem Entwurf von Prof. Dr. Paulcke ein «vorläufiges Merkblatt für die Errichtung von Schutzbauten gegen Schneeverwehungen» herauszugeben (Mitt. Forsch.-Ges. f. d. Strassenwesen 2/1942). Bei Windgeschwindigkeiten von über 6 bis 8 m gerät der am Boden liegende Schnee wieder in Bewegung und beginnt zu treiben. Schneetreiben tritt nicht nur bei Schneefall ein. Wenn durch Hindernisse wie Mauern, Hecken usw. oder durch Veränderungen im Gelände, Einschnitte und Strassendämme eine Ablenkung des Windes bewirkt wird, vermindert sich stellenweise die Windgeschwindigkeit unter Wirbelbildung und es tritt beidseitig des Hindernisses Schneeeinlagerung ein. Die Anlagerung in Luv ist dichter, steiler und grösser, die Anlagerung in Lee flacher und lockerer. In einem Strasseneinschnitt lagert sich der Schnee zuerst an der dem Wind zugekehrten Böschung an und überzieht allmählich die Strasse. Liegt eine Strasse in Geländehöhe, so genügen die durch den Verkehr oder das Wegpflügen des Schnees entstehenden Furchen, um die Ablagerung von treibendem Schnee herbeizuführen. Liegt dagegen eine Strasse 1 bis 2 m über Gelände, so tritt keine Verwehung ein, sondern eine höhere Windgeschwindigkeit, wodurch die Strasse reingefegt wird. Eine Strasse auf einem 8 bis 9 m hohen Damm ist wieder Verwehungen ausgesetzt, da der Wind durch den Damm stark abgelenkt wird und dadurch an Geschwindigkeit verliert. Die planmässige Ablagerung von treibendem Schnee wird durch Einbau von künstlichen Hindernissen erreicht. Diese Schutzwände sind quer zur vorherrschenden Windrichtung in etwa 30 m Abstand parallel zur Strasse aufzustellen. Schutzbauten können als lebende Hecken, als stationäre oder bewegliche Holzäune, die mit Latten oder Aesten verkleidet sind, ausgebildet werden. Ihre Höhe soll mindestens 2 m betragen; über dem Boden sollen 20 cm frei bleiben und der Zaun soll nicht zu dicht, sondern durchlässig sein. Werden die Schutzzäune durch Schneewehen vollständig eingedeckt, so sind die Äzäune zu erhöhen oder Notzäune zu setzen. Gute Dienste leisten auch Mauern aus Schneeziegeln. Diese können leicht aus festen Verwehungen ausgestochen werden; um die Durchlässigkeit zu erreichen, lässt man zwischen den einzelnen Schneeziegeln Lücken offen. Da solche Schneeschutzbauten bedeutend weniger Kosten verursachen als die regelmässigen Schneeräumungsarbeiten, sind sie überall da vorzusehen, wo erfahrungsgemäss öfter Schneeverwehungen auftreten. Nähere Angaben über Ausführung von Schneeschutzbauten enthalten «Die Bautechnik» vom 27. Nov. 1942 und «Die Autostrasse» vom Dez. 1942.

«Stiftungsfonds Technikum Burgdorf». Anlässlich der 50-Jahrfeier des Kant. Technikum Burgdorf 1942 wurde auf Initiative der Alt-Herren-Vereine der Korporationen am Technikum Burgdorf ein Fonds geschaffen, um aus dessen Zinserträgen begabte Schüler, die aus finanziellen Gründen ihre Studien am Technikum vorzeitig abbrechen müssen, zu unterstützen. Das gut organisierte Aktionskomitee in Thun hat die vom Eidg. Kriegsfürsorgeamt Bern befristete Sammelzeit von kaum zwei Monaten voll ausgenutzt und den schönen Betrag von über 75 000 Fr. zusammengebracht. An diesem edlen Werk haben nahezu 500 Donatoren mitgewirkt. Aus allen Gegenden der Schweiz haben sich die «Ehemaligen» mit kleineren und teil-

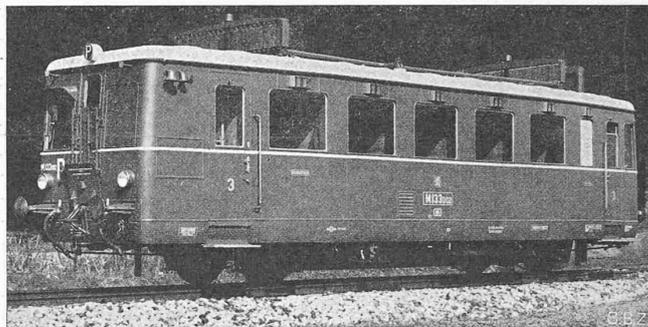


Abb. 1. Holzkohlengas-Triebwagen der Böhm.-Mähr. Bahnen

weise auch grösseren Einzelbeträgen — die Industrie, das Gewerbe, Wirtschaftsverbände und Kantone mit sogar bis zu 5000 Fr. grossen Einzelbeträgen beteiligt.

Am 19. Dezember hat in Burgdorf unter dem Vorsitz von Fritz Wiedmer, A. H. Präsident des G. V. T. B., die konstituierende Sitzung des erweiterten Aktionskomitee «Stiftungsfonds Technikum Burgdorf» stattgefunden, zu welchem Anlass Vertreter der Gemeinde, des Technikums und der bernischen Regierung eingeladen waren. Aktionsbericht und Abrechnung über die vorgenommene Geldsammlung wurden einstimmig genehmigt, das Stiftungsreglement gutgeheissen und die Stiftung selbst durch Notar Bühmann aus Thun beurkundet. Die Stiftung mit Sitz in Burgdorf tritt mit dem Tag der Beurkundung in Kraft. Abschliessend fanden die Wahlen in den Stiftungsrat, die Stipendienkommission und Kontrollstelle statt. Im fünfköpfigen Stiftungsrat amtiert nun als Präsident: Fr. Wiedmer, Betrieb-Chef der Munitions-Fabrik Thun, Vize-Präs.: Fr. Krähenbühl, Baumeister, Burgdorf, Sekretär-Kassier: Aug. Ihly, Baumeister, Bern; Präsident der Stipendienkommission: Otto Lehmann, L. u. WW. Thun. Donatoren aus Industrie und Gewerbe haben zu den Sitzungen des Stiftungsrates Zutritt mit beratender Stimme.

So ist ein schönes Werk der Solidarität entstanden, das nun Segen stiften wird. Der Stiftungsfonds kann selbstverständlich durch weitere Zuwendungen unter der Bezeichnung «Stiftungsfonds Technikum Burgdorf» (Postcheckkonto III/14492 Thun), oder auch an die Direktion des Technikum Burgdorf, gespeist werden. Alle weiteren Zuwendungen werden stets bestens verdankt und auf der Donatorenliste pünktlich nachgetragen. Ihre Früchte werden schliesslich wiederum schweizerischer Technik, Industrie und Volkswirtschaft zugute kommen.

Bern, den 31. Dez. 1942.

A. Ihly

**Einführung des metrischen Gewindes bis 10 mm.** Bis jetzt sind in der Schweiz das Whitworth-Gewinde, das metrische Gewinde, Löwenherz- und Japy-Gewinde für Schrauben verschiedener Längen und verschiedener Kopfformen stets verwendet worden. In Frankreich dagegen wurde seit dem Kongress von 1898 in Zürich<sup>1)</sup> ausschliesslich für alle Schrauben das metrische Gewinde verwendet. In Deutschland wurde schon seit über zehn Jahren bis 10 mm ausschliesslich das metrische Gewinde vorgeschrieben und in Italien lauten die Normen seit einigen Jahren auf ausschliessliche Verwendung des metrischen Gewindes. In der Schweiz war man bis jetzt abwartend. Nun aber zwingt die Rohstoffknappheit, mit dem Werkstoff haushälterisch umzugehen. Dazu gehört unter andern, dass die Lager für Schrauben und für das Ausgangsmaterial nicht mit mehr Varianten belastet werden als nötig sind. Angesichts der Entwicklung im Ausland (abgesehen von Amerika und England) und angesichts der wirtschaftlichen Notwendigkeit hat die VSM-Normalienkommission schon am 20. Dezember 1941 folgenden Beschluss gefasst: «Ab 1. Januar 1942 sollen für Neukonstruktionen und neue Serien von bestehenden Konstruktionen bis 10 mm nur noch metrische Gewinde verwendet werden. Die noch auf Lager liegenden Bestandteile mit Whitworth-Gewinde können bis Ende 1943 noch dort verwendet werden, wo nicht ausdrücklich metrisches Gewinde verlangt wird.» An ihrer Sitzung vom 26. März 1942 hat sich die Normalienkommission nochmals mit dieser Frage befasst und hat Kenntnis genommen von den Schritten, die das VSM-Normalienbureau zur Propagierung des erwähnten NK-Beschlusses unternommen hat. Es hatte sich mit dem Verband Schweizerischer Eisenwarenhändler in Verbindung gesetzt und mit Vertretern dieses Verbandes die Frage besprochen. Es wurde dabei der Beschluss der Normalienkommission einstimmig begrüsst, namentlich in bezug auf die günstige wirtschaftliche Auswirkung in der heutigen Zeit. Bei den Herstellern stiessen

<sup>1)</sup> Vgl. Bericht von A. Jegher in Bd. 31, S. 70\*.

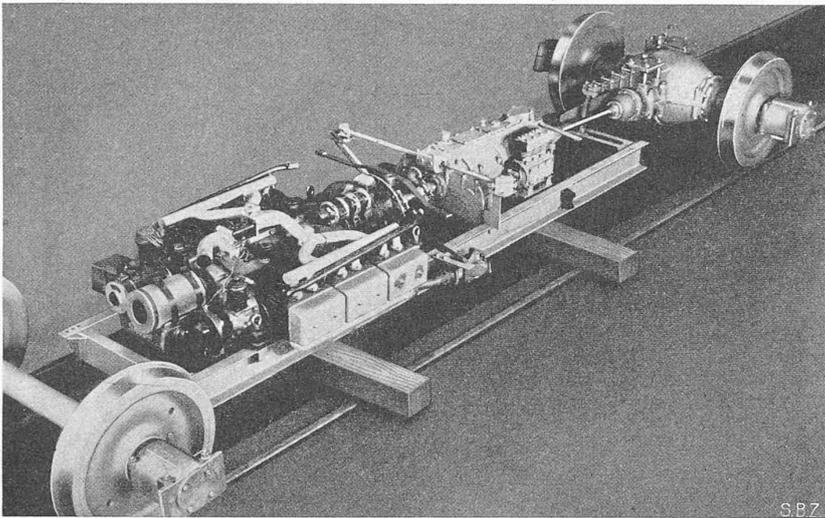


Abb. 3. Hilfsrahmen mit Zwölfzylinder-Boxer-Motor und Viereckwechselgetriebe

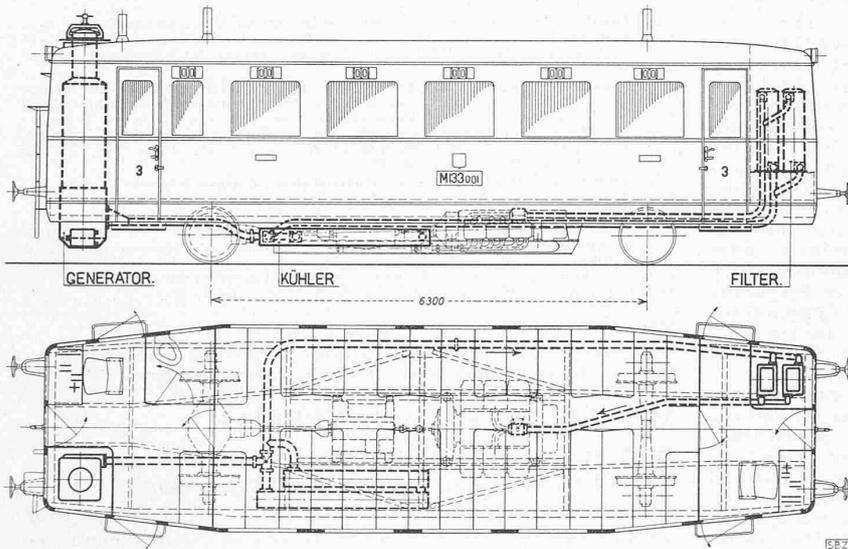


Abb. 2. Holzkohlengas-Triebwagen der Böhmischo-mährischen Bahnen. — 1:100

diese Bemühungen teilweise auf Bedenken, mit Rücksicht auf bestehende Lager und Werkzeuge. Heute ist aber die Lage so, dass bereits von fast allen grösseren Schraubenfabrikanten bis 10 mm nur noch Schrauben mit metrischem Gewinde hergestellt werden. Wir nähern uns damit dem Zeitpunkt, wo das Whitworth-Gewinde bis  $\frac{3}{8}$ " nur noch für Ersatzzwecke gebraucht werden wird und wo das Japy-Gewinde endlich der Vergangenheit angehören darf. Mit der Bekanntgabe des Beschlusses der Normalkommission wurde bis jetzt zugewartet, um den Uebergang auf das metrische Gewinde für die Hersteller reibungsloser gestalten zu können. Heute aber kann den Firmen empfohlen werden, alle Neukonstruktionen bis 10 mm sofort mit metrischem Gewinde zu versehen und für bestehende dies nach Möglichkeit dort zu tun, wo man es vernünftigerweise verantworten kann.

H. Zollinger

#### Holzkohlengastriebwagen der Böhmischo-mährischen Bahnen.

In Anlehnung an die älteren Verbrennungstriebwagen der CSD hat obige Verwaltung einen neuen normalspurigen Holzgastriebwagen entwickeln lassen, der der heutigen Triebstofflage entspricht. Der Wagen (Abb. 1) hat einen Radstand von 6,3 m und misst über Puffer 12,15 m bei einer Kastenbreite von 3,0 m. Der Kastenaufbau enthält zwei Führerstände mit aufklappbaren Sitzen, deren Anordnung derart gestaltet ist, dass diese in gehobener Stellung gleichzeitig den Führertisch abschliessen. Symmetrisch zu den Führerständen, in bezug auf die Fahrzeuglängsachse, sind der Gasgenerator und die Filter angeordnet (Typenskizze Abb. 2). Der mittlere Fahrgastraum zerfällt in ein Raucher- und ein Nichtraucherabteil, die zusammen 50 Sitzplätze und zehn Stehplätze anbieten. Eine Toilette ergänzt die Ausstattung. Der Gasgenerator G. P. Fiser hat ein Fassungsvermögen von 200 kg Holzkohle. Eine Füllung genügt für ungefähr

drei Betriebsstunden, d. h. der spez. Holzkohlenbedarf ist rund 0,5 kg/PS. Die Inbetriebsetzung des Generators benötigt rund 10 Minuten. Nach kürzeren Halten kann der Motor direkt mit Gas angelassen werden, während nach langen Stillstandzeiten mit Benzin angelassen werden kann. Die Gaskühler befinden sich unter dem Wagenboden, während die Motorkühler auf dem Dach angeordnet sind. Zum Antrieb dient ein liegender 12 Zylinder-Boxermotor von 135 PS bei 1600 U/min; sein Zylinderinhalt beträgt 17 Liter. Batteriezündung und elektrischer Anlasser sowie Beleuchtungsgenerator sind am Motor angebaut. Das mechanisch betätigte Viereckwechselgetriebe mit angebautem Kompressor und der Triebmotor sind auf einem Hilfsrahmen montiert, der seinerseits am Wagenuntergestell hängt (Abb. 3). Der von der A. G. vorm. Skoda-Werke in Pilsen erbaute Wagen wiegt betriebsbereit 18 t und vermag eine max. Geschwindigkeit von 60 km/h zu entwickeln (Bilder «Die Lokomotive» Berlin).

**Bewirtschaftung der Altöle.** Das Kriegs-Industrie- und Arbeits-Amt hat die bestehenden Vorschriften über die Bewirtschaftung der Altöle aufgehoben und durch eine neue Verfügung vom 4. Januar 1943 ersetzt, die am 11. Januar in Kraft getreten ist. Neu ist vor allem die Regelung des Sammeldienstes; mit der Organisation und Ueberwachung der Sammelstellen ist das kriegswirtschaftliche Syndikat PETROLA beauftragt worden. Oelhaltige Putzmaterialien sind in erster Linie den Lieferanten frischer Putztextilien abzuliefern. Für die Einzelheiten sei auf die Verfügung selbst verwiesen. Im übrigen ist das Bureau für Altstoffwirtschaft, Gruppe Altöle, Marzilistrasse 50 in Bern (Tel. 20651) gerne bereit, nötigenfalls Auskunft zu erteilen.

**Mietwohnungen in einem ehemaligen Hotel.** Die Stadt Thun hat letztes Frühjahr die drei Hotels «Thunerhof», «Bellevue» und «Du Parc» mit 54 000 m<sup>2</sup> Umgelände für nur 350 000 Fr. (Steuerschätzung 1,5 Mio Fr.) erworben und seither im erstgenannten ein Geschoss für Verwaltungs- und Amtsräume, im zweiten und dritten Stock aber 16 Wohnungen zu drei und vier Zimmern eingerichtet. Eine 17. Wohnung ist im Dachgeschoss untergebracht worden, zwei Waschküchen im Keller. So geniessen nun 17 Familien zu billigsten Zinsen die schönste Aussichtslage!

**Basler BSA-Architekten-Ausstellung.** Die Ortsgruppe Basel des BSA veranstaltet vom 9. bis 30. Januar d. J. in der Galerie Schulthess (Aeschenvorstadt 36) eine Ausstellung von Arbeiten ihrer Mitglieder P. Artaria, H. Baur, Bräuning-Leu-Dürig, Brodbeck & Bohny, R. Christ, E. Egeler, G. Panozzo, Sarasin & Mähly, H. Schmidt und O. Senn. Eintritt frei.

**Die Ausstellung «Aubusson-Teppiche aus fünf Jahrhunderten»** im Zürcher Kunstgewerbemuseum, die nur noch heute und morgen zu sehen ist, sei zum Besuch nachdrücklich empfohlen. Sie zeigt anhand von historischen Prachtstücken die Entwicklung und an zeitgenössischen Werken die Versuche zur Neubelebung dieses feinen Kunsthandwerks.

**Persönliches.** Am letzten Montag vollendete Ing. Chem. *Heinr. Zschokke* in Basel in voller geistiger und körperlicher Rüstigkeit sein 80. Lebensjahr. Unserem langjährigen Kollegen im Ausschuss der G. E. P. Glückwunsch und Gruss, auch im Namen aller Ehemaligen, die ihn kennen!

«Der Bauingenieur» und die «Deutsche Bauzeitung» haben aus kriegswirtschaftlichen Erwägungen mit Abschluss des letzten Jahrgangs ihr Erscheinen bis auf weiteres eingestellt.

## WETTBEWERBE

**Verbindung der Rhoneschiffahrt aus der Stauhaltung Verbois mit dem Genfersee.** Wir verweisen auf die Ausschreibung des Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrt-Verbandes auf Anzeigenseite 4 von Nr. 2, in der gesagt ist, das ziemlich ausführliche Programm könne u. a. auf dem Sekretariat des S. I. A. (Beethovenstrasse 1, Zürich) eingesehen und dort für Fr. 1,50 auch bezogen werden. Wir kommen darauf zurück.