

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **111/112 (1938)**

Heft 16

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

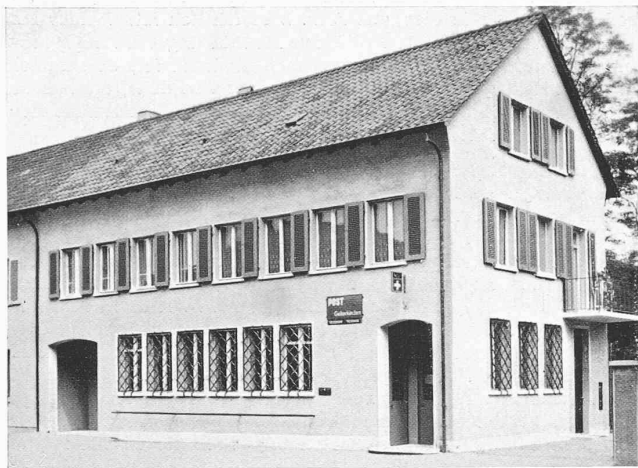


Abb. 42. Postbureau Gelterkinden, Baselland, Mietlokal in einem Neubau



Abb. 43. Postbureau Oberwinterthur, Mietlokal in einem Neubau

Die Kosten für Instandhaltung des Gebäudes beliefen sich im vergangenen Geschäftsjahr auf 4500 Fr.; für Inventarunterhalt und Neuanschaffungen wurden rd. 6400 Fr. verausgabt. Eine einmalige grosse Auslage brachten die Verdunkelungseinrichtungen (3400 Fr.). Der vorhandene Betriebsüberschuss erlaubte Rückstellungen für Gebäude und Mobiliar im Umfang früherer Geschäftsjahre, nachdem die Rückstellungen im letzten Jahr des ungünstigen Rechnungsergebnisses wegen vorübergehend herabgesetzt werden mussten. Der verbleibende Reingewinn von 2834 Fr. gestattete die Ausschüttung einer Dividende, die von der Generalversammlung der Genossenschaft vom 13. Juli d. J. auf 3 1/2% festgesetzt wurde.

Die Bedeutung des Studentenheimes erschöpft sich nicht in seiner Funktion als Wirtschaftsbetrieb. Auch in geselliger und geistiger Beziehung nimmt es heute im Studentenleben Zürichs eine bedeutungsvolle Stellung ein; es ist kaum mehr wegzudenken. Es sei nur auf das Café mit über 130 Zeitungen, das Naville-Zimmer, wo zahlreiche Zeitschriften aufliegen und eine kleine Handbibliothek zur Verfügung steht, den Grossen Saal, die Arbeits- und Sitzungszimmer im ersten Stock verwiesen. Der Aufenthalt in diesen Räumen oder deren unentgeltliche Beanspruchung für Versammlungen und Sitzungen steht allen Studierenden frei. In welchem Masse davon im vergangenen Geschäftsjahr Gebrauch gemacht wurde, geht aus den nachstehenden Angaben hervor: Sitzungen und Versammlungen 249, Seminarien und Kolloquien 44, geschlossene Vorträge 60, Proben (Musik, Gesang, Theater) 48, Schachspielabende u. a. m.

Die dem Studentenheim aus diesen Veranstaltungen erwachsende finanzielle Belastung ist nicht unbedeutend. Als willkommener Beitrag erhält die Betriebskommission alljährlich die Zinsen des Fonds des Verbandes der Studierenden der E. T. H., die letztes Jahr die Summe von 2300 Fr. erreichten. Diese Mittel werden allgemein zur Unterstützung des geistigen und geselligen Lebens des Studentenheimes verwendet. Daraus werden insbesondere auch die Abonnementskosten der Zeitungen und Zeitschriften, sowie die Neuanschaffungen der Handbibliothek bestritten.

MITTEILUNGEN

Schiffahrt Rhein-Bodensee. Anlässlich seiner 30. Hauptversammlung (am 24. Sept. d. J. in St. Gallen) hat der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee von Sekretär Dr. H. Krucker einen Vortrag halten lassen über «Erwartungen der Ostschweiz und des Auslandes an den baldigen Ausbau der Rheinschiffahrt Basel-Bodensee». Der Referent schildert, ausgehend von der Eignung der Schiffahrt für Massentransporte, ihren Einfluss auf die Frachtgestaltung in der Ostschweiz. Er bezeichnet die Tschechoslowakei, die die Binnenschiffahrt auf zwei Strömen ins Land hineingezogen und ausgebaut hat, als Spiegelbild der Schweiz. Bei steigendem Rheinverkehr droht durch die von der Reichsbahn vorgenommene Aufhebung des Trajektverkehrs über den Bodensee (im letzten Jahr wurden noch 200 000 t Güter übergesetzt) ein neuer Verlust. In Anbetracht der Armut der Ostschweiz an Bodenschätzen und Wasserkräften und des typischen Einwohner-Rückganges der Stadt St. Gallen gilt es, für das Bodenseegebiet bessere Arbeits- und Verkehrsgrundlagen zu suchen. Der Referent denkt, dass in Zukunft in den Bodensee-Endhäfen ähnliche Lager, z. B. für Oele, angelegt wer-

den könnten, wie sie Basel schon besitzt, um daraus die ostschweizerische Industrie zu versorgen; er baut darauf, dass die Frachtsätze Basel-Bodensee etwa 2 Fr./t, also etwa einen Fünftel des heute geltenden Bahnfrachtsatzes betragen werden. Es wird angenommen, dass sowohl Berg- wie Talverkehr durch die ostschweizerische Industrie aufrecht erhalten würde, z. B. durch die Müllerei, die Konservenfabriken, die Wein- und Obstbaugelände, den Düngemittelbedarf der Landwirtschaft, die Eisenhandel- und maschinenindustrielle Gruppe, die Leichtmetallverarbeitung und den Chemikalienbedarf der Textilindustrie. Bei der Einschätzung des deutschen Interesses kommt der Referent zur Erkenntnis, dass das deutsche Einzugsgebiet von Norden her durch Neckar und Donau eingengt sein mag, dass es aber bis Biberach und von Lindau oder Bregenz aus gegen 200 km weit reichen kann. Den Bodenseehäfen wird der Vorteil kürzerer Zufahrtstrecke von Norden her so hoch angerechnet, dass für weite Teile des südlichen Bayern Lindau eine spürbar billigere Frachtenbasis abgeben soll als ein Donauhafen. Dr. Krucker wünscht die baldige Erfüllung der Erwartungen, die man auf den Ausbau der 100 km langen Strecke oberhalb Basel mit Hilfe des Kraftwerkbaus gesetzt hat und hofft, dass das Bodenseegebiet nicht ein Gebiet



Abb. 46. Posthalter-Lokal im Tessiner Bergdorf Sonogno

verpasster Gelegenheiten werde. — Im Anschluss an die Hauptversammlung statteten die Teilnehmer der Baustelle der Kräzernbrücke einen Besuch ab. Auf dem imposanten Fächer-Lehrgerüst des 140 m weit und 60 m hoch gespannten Hauptbogens, das allabendlich beleuchtet wird, verlegt man zur Zeit die Eisenarmierung. H. L.

Beitrag zur Frage der Klopfmessverfahren. Neben speziellem Gewicht und Heizwert gehört die Klopfestigkeit, ausgedrückt durch die Oktanzahl, zu den wesentlichen Merkmalen der Brennstoffe für Vergasermotoren, ist sie doch entscheidend für die zulässige Kompression und damit auch für den erreichbaren thermischen Wirkungsgrad. Leider fehlt aber bis heute ein einwandfrei arbeitendes Messgerät zur objektiven Bestimmung der Klopfstärke. Zu deren Anzeige benützt man bei der Prüfung im C. F. R.-Motor den sog. Springstab, d. h. eine Membran mit aufgedrücktem Stab, welcher bei Klopfschlägen abgeschleudert wird und dabei einen Kontakt öffnet und schliesst. Daneben sind auch elektrostatische und elektrodynamische Klopfindikatoren entwickelt worden, in denen eine Membran auf die Druckschwingungen im Zylinder reagiert. Nun ist aber auf optischem Wege nachgewiesen worden, dass das Klopfen auch ohne Schwingungen auftreten kann; ausserdem können bei diesen Methoden die aufgezeichneten Schwingungen evtl. die Zylinder vibrationen oder gar die Eigenschwingungen des Instrumentes darstellen, statt den Druckverlauf im Zylinder. Wesentlich besser ist der Vorschlag von E. M. Dodds, der die Zeit-Druckkurve elektrisch differenziert und damit $\frac{dp}{dt}$ bestimmt, das beim Eintreten des Klopfens stark zunimmt. Wenn trotzdem heute noch fast überall nach der Abhörmethode gearbeitet wird, der der Nachteil der Subjektivität anhaftet, so hängt dies damit zusammen, dass die Unterschiede von $\frac{dp}{dt}$ mit und ohne Klopfen noch zu wenig markant sind, um in allen Fällen für Klopfgrenze und Klopfstärke ein eindeutiges Kriterium zu liefern, wie dies durch lange Versuchsreihen nachgewiesen wurde.

Wie die *p-t*-Kurven in Abb. 1 zeigen, hat das Klopfen ein spitzes Diagramm zur Folge, d. h. eine starke Krümmung im obersten Teil der Kurve. Da der zweite Differentialquotient einer Funktion die Krümmungsverhältnisse wiedergibt, muss die zweite Ableitung des Druckes nach der Zeit $\frac{d^2p}{dt^2}$ die Klopferscheinung besonders deutlich wiedergeben, was durch die Abbildung bestätigt wird. Bei Klopfmessinstrumenten, die auf dieser Methode beruhen, erfolgt die Druckmessung mit einem Quarzindikator, dessen Druckanzeige schon in dem Eingangskreis eines Verstärkers nach der

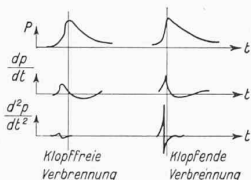


Abb. 1. Druck-Zeitdiagramm und dessen Ableitungen nach der Zeit bei der Verbrennung im Vergasermotor

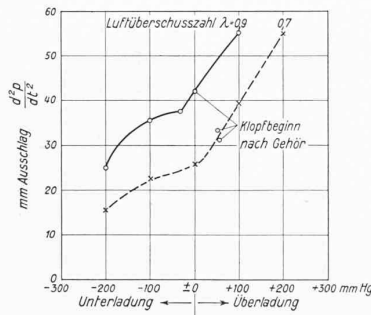


Abb. 2. Darstellung zweier Messreihen zur Bestimmung der Klopfgrenze von Olex-Fliegerbenzin mit 0,06 Vol % Blei im CFR-Motor mit Verdichtung 1:6

Zeit differenziert wird. Durch Einschalten einer Drosselspule in den Sekundärkreis wird die zweite Differentiation bewirkt, deren Ergebnis, d. h. $\frac{d^2p}{dt^2}$, als Ausschlag auf dem Schirm eines Kathodenstrahl-Oszillographen erscheint. Um einen Begriff von der erreichten Empfindlichkeit zu geben, sei hier erwähnt, dass im C. F. R.-Motor in einem bestimmten Falle 4 mm Ausschlagänderung einem Oktanzahlunterschied von 1,0 Einheiten entsprachen. Statt veränderlicher Verdichtung wird für die Messreihen zur Bestimmung der Klopfgrenze variable Ueberladung gewählt und der Ausschlag des Kathodenstrahles in Abhängigkeit vom Ueberladedruck aufgetragen. Dies liefert Diagramme, wie sie z. B. in Abb. 2 erscheinen; die Knickpunkte bedeuten darin die Klopfgrenze. Wegen der grossen Empfindlichkeit der Anordnung können stetig verlaufende Kurven nur bei sorgfältigster Motoreinstellung für jeden Messpunkt erreicht werden, ergeben doch z. B. relativ kleine Änderungen der Luftüber-

schusszahl λ sofort starke Abweichungen im Ausschlag des Kathodenstrahles, wie dies aus Abb. 2 ersichtlich ist. Leider sind auch schon Kurven ohne Knick zur Markierung der Klopfgrenze aufgenommen worden, sodass es noch unsicher ist, ob nunmehr die gesuchte objektive Messmethode auch wirklich gefunden sei. (Nach F. Lichtenberger u. F. Seeber, «Automobiltechnische Zeitschrift» 1938, Heft 14).


Die technische Luft- und Körperschallmessung behandelt W. Janovsky im «Schweizer Archiv» Heft 8/1938. Er beschreibt Instrumente, die namentlich für die praktische Messung am Bauwerk oder an der Maschine, also nicht für ausgesprochene Laboratoriumsmessungen in Frage kommen. Tatsächlich besteht ein Bedürfnis nach solchen Instrumenten, denn die praktische Akustik kann nur gefördert werden, wenn man die im Laboratorium gewonnenen Erkenntnisse durch möglichst viele Messungen am Bauwerk auf ihre Brauchbarkeit prüft. Für Luftschall kommen vorwiegend Schalldruckmesser in Frage. Sie sollen eichbeständig sein, weshalb Kohlemikrophone ungeeignet sind; am besten eignet sich ein Kondensatormikrophon. Soll anstatt Schalldruck, der eine rein physikalische Grösse ist, die Höreigenschaft des Ohres berücksichtigt werden, also in Phon, nicht in Dezibel gemessen werden, so müssen im Instrument noch die Höreigenschaften des Ohres nachgebildet werden. Es wird auf die Verschiedenheit der Schallverteilung im offenen, reflektionsfreien Luftraum, im Hallraum und im gedämpften Raum aufmerksam gemacht. Diese Verschiedenheiten sind bei der Messung zu berücksichtigen. Körperschall ist schwieriger zu messen, da man das Instrument nicht wie beim Luftschall mitten im Medium aufstellen kann. Dagegen ist im festen Baustoff das Körperschallfeld einfacher zu verfolgen als in der Luft. Komplizierter wird die Erfassung bei zusammengesetzten Elementen, bei denen der Einfluss der Schallbrücken eine Rolle spielt. Der Verfasser vergleicht die beiden prinzipiellen Messverfahren, das bewegungsmessende und das kraftmessende, anschaulich mit der Analogie der elektrischen Spannungs- und Strommessung. Bei der Bewegungsmessmethode wird vorteilhaft die Geschwindigkeit der Materialoberfläche gemessen, und zwar nach allen drei Komponenten. Beim Kraftmessverfahren macht man von der Eigenschaft gewisser Legierungen Gebrauch, ihre magnetischen Eigenschaften mit der Druckbeanspruchung zu verändern.

Den praktisch tätigen Akustiker hätten in der Abhandlung von Janovsky nähere Angaben über Instrumente interessiert, die im Handel sind und sich für die Baumessung eignen. Es werden Schalldruckmesser gebaut und für Messungen in Phon die Geräuschmesser; auch wird schon ein Instrument erstellt, das auf die eine oder andere Messart umgestellt werden kann, was für Baumessung besonders vorteilhaft ist. Dagegen scheint ein Instrument zur Messung von Körperschall am Bau erst im Werden zu sein. Bei allen Messungen ausserhalb des Laboratoriums, besonders bei Messungen im Hochbau, muss man sich allerdings vergegenwärtigen, dass Messung nicht Selbstzweck ist und sich nicht nur mit der rein physikalischen Seite des Problems befassen darf. In den meisten Fällen sind psychologische Einflüsse von ausschlaggebender Bedeutung. Es ist deshalb immer parallel mit der Instrumentenmessung ein Versuch über das praktische Verhalten durchzuführen. Beim Sprechschall besteht ein solcher Versuch etwa in der Feststellung, ob Sprache noch verständlich ist oder nicht. Beim Luftschall, der aus Körperschallabstrahlungen entsteht (Trittschall, Wasserleitungsgeräusche und dergl.), ist die Klangfarbe des Geräusches für die Lästigkeit fast allein massgebend. Mit dem Bau eines einfachen tragbaren Instrumentes zur Durchführung von Klanganalysen kann deshalb die Industrie noch eine Lücke wertvoll ausfüllen. W. P.

Neue französische Strassenbahntriebwagen. Nach «Ind. voies fer. et transp. automob.», 1938, Nr. 375, hat die Strassenbahn Lille - Roubaix - Tourcoing neue Triebwagen in Dienst gestellt, die vor allem durch eine halb selbsttätige elektrohydraulische Steuerung bemerkenswert sind. Die Wagen, die 21 Sitz- und 59 Stehplätze bieten, haben zweiachsige Drehgestelle (Spurweite 1 m, Drehzapfenabstand 6 m, Achsstand im Drehgestell 1,25 m, Wagenkasten 11 m lang und 2,1 m breit) und wiegen 12,4 t. Jede Achse wird durch einen Motor von 22,5 PS und 300 V angetrieben. Für die selbsttätige Steuerung, für die Bremse, sowie für die Betätigung der Türen und der Trittschritte ist ein Druckkolkreis vorhanden. Die angeschlossenen einzelnen Geräte werden durch Magnetventile gesteuert, deren Steuerungspannung von 80 V eine Kadmium-Nickelbatterie von 14 Ah Leistungsfähigkeit liefert. Auf jedem der beiden Führerstände ist ein kleiner Führerschalter angeordnet, mit dem zwei Druckölmotoren gesteuert werden, die ihrerseits auf den unter dem Wagenboden angeordneten Fahrschalter einwirken, und zwar

der eine Druckölmotor auf die Hauptwalze, der andere auf die Fahrtrichtungswalze des (nur in einem Stück vorhandenen) Fahrerschalers. Der Fahrerschalter hat folgende Stellungen: Widerstandsbremse; Null; erste Reihenstellung (Verschiebestufe); Reihenfahrt; Parallelfahrt. Der Wagenführer stellt die Kurbel des Fahrerschalers auf die gewünschte Fahrstufe, worauf der Fahrerschalter mit gleichbleibender Geschwindigkeit sich bis auf die entsprechende Stufe bewegt. Vorgesehen sind 15 Fahrerschalterstufen, mit denen eine Anfahrbeschleunigung von 2 m/s^2 erreichbar wäre; um jedoch die Stromspitzen nicht zu gross werden zu lassen, ist die Anfahrbeschleunigung auf $1,4 \text{ m/s}^2$ begrenzt. Stellt der Führer die Kurbel des Fahrerschalers auf die Bremsstellung, so durchläuft der Fahrerschalter mit verminderter Geschwindigkeit drei Bremsstufen. Zur Bedienung der Druckölbremse dient ein Bremschalter mit vier Stufen: Lösen, Fahrt, Betriebsbremse, Schnellbremse. Zwei Wagen können gekuppelt und von einem Führerstand aus gesteuert werden; hierzu ist zwischen den beiden Wagen eine Starkstromkupplung (600 V) und eine 20-adrige Steuerstromkupplung nötig. Bei Versuchsfahrten wurde bei einem Haltestellenabstand von 260 m und je 10 s Haltezeit bei 35 km/h Höchstgeschwindigkeit eine Reisegeschwindigkeit von $18,35 \text{ km/h}$ erzielt.

Der Eidgen. Oberbauinspektor, Ing. Alex. v. Steiger, tritt kurz vor Vollendung seines 71. Lebensjahres und seines 40. Bundesdienstjahres auf Ende 1938 in den wohlverdienten Ruhestand. In Anbetracht des Anwachsens der Aufgaben des Eidgen. Oberbauinspektorates, hauptsächlich durch den Aus- und Neubau der Alpenstrassen, ist die Frage der Neubesetzung von allergrösster Wichtigkeit. Bereits hat sich die Tagespresse zum Königsmacher aufgeworfen¹⁾; so schreiben die «Basler Nachrichten» vom letzten Samstag: «Falls sich keine andere Lösung aufdrängt, kommt als Nachfolger in erster Linie der bisherige Adjunkt und Stellvertreter in Frage». — Nun drängt sich aber eben eine andere Lösung gebieterisch auf. Man braucht nur an den Mangel einer einheitlichen Leitung im Ausbau unseres Alpenstrassennetzes zu erinnern, um zu erkennen, dass der eidgen. Oberbauinspektor nicht nur über theoretische Kenntnisse und ein konzilientes Wesen verfügen muss, sondern auch über einen weiten Blick und über umfassende eigene Bauerfahrung, die ihm neben der amtlichen auch die *fachliche Kompetenz* verschafft und damit das Vertrauen der Technikerschaft und der Kantonsbehörden, mit denen er zu tun hat. Einen solchen Mann zu suchen und zu finden, das ist jetzt imperatives Gebot. Dieses Amt ist zu wichtig, die Befugnisse seines Inhabers zu einschneidend, als dass dieser durch blosses Nachrücken eines Stellvertreters gefunden werden könnte, der schon mit 29 Jahren in die Beamten-tätigkeit eingetreten ist und sie seit 20 Jahren ausübt. Wir wissen, dass wir im Namen vieler hervorragender Kenner der Sachlage sprechen, wenn wir den Ruf nach *Blutauffrischung* im Eidg. Oberbauinspektorat erheben. Geeignete Ingenieure, in der Vollkraft ihrer Jahre, sind sicher vorhanden; sie seien aufmerksam gemacht auf das «Bundesblatt» Nr. 40 (5. Okt.), wo die *Stelle des Eidgen. Oberbauinspektors zur Neubesetzung* ausgeschrieben ist. Erfordernisse: «ab-

geschlossene technische Hochschulbildung; umfassende Kenntnisse des Wasser- und Strassenbaues; Kenntnis der Amtssprachen; Gewandtheit in der Führung von Verhandlungen mit Behörden und technischen Instanzen». Der leider sehr knapp bemessene *Anmeldungs-Termin* ist der 25. Oktober 1938. 

Der Saurer-Autopostwagen «Walliser-Typ» der Eidg. Postverwaltung, der untenstehend abgebildet ist, kennzeichnet sich durch Einbeziehung des Motors in die allseitig geschlossene Karosserie, mit Führersitz rechts *neben* dem Motor. Bei 4,5 m Radstand, 1,58 m Spurweite und 7,5 m Chassislänge hat der Wagen (Typ 1 CRD) eine Gesamtbreite über hintere Kotflügel von 2,0 m und einen Ueberhang über die Hinterachse von 2,2 m. Das Chassisgewicht ist 2400 kg, das Gesamtgewicht des karossierten Wagens (mit $1 + 8 \times 3 = 25$ Sitzplätzen) 5600 kg. Der 4 Zyl. Dieselmotor, Typ CRD, von 105 mm Bohrung und 130 mm Hub, leistet bei 1800 U/min 55 PS. Die Kraftübertragung erfolgt durch Trockenplatten-Kupplung auf ein Wechselgetriebe mit einem Rückwärts- und fünf Vorwärtsgängen von 7,6-12,1-21,2-37 und $49,8 \text{ km/h}$ (bei $n = 1800$). Der Lenkradius über Mitte äusseres Vorderrad misst 7,8 m. Dreierlei Bremsen sichern das Fahrzeug: Oeldruck-Servobremse, Hinterrad-Handbremse und Saurer-Motorbremse. Für die Beleuchtung dient eine Lichtmaschine von 300 Watt bei 24 V, zwei Batterien von 12 V und 105 Ah; der Anlasser entwickelt 4 PS. Weiteres siehe Seite 197.

Eine dimensionslose Kennziffer K_s für hydraulische Kreiselmaschinen. Auf Seite 171 links oben sollte die «Typenkonstante» nicht mit K_1 , sondern mit K_D , bezeichnet werden, da sonst bei einem nicht ganz aufmerksamen Leser eine Verwechslung mit der früher verwendeten Grösse K_1 zu befürchten ist. R. Dubs.

WETTBEWERBE



Wandmalerei-Wettbewerb der Schweiz. Landesausstellung Zürich 1939. Zur Erreichung von Entwürfen für das grosse Wandbild am Haupteingang des rechten Ufers, Abtlg. Landwirtschaft (Abb. 2, S. 109 lfd. Bds.), ist unter den Malern der deutschsprechenden Kantone ein allg. Wettbewerb veranstaltet worden, der 183 Arbeiten gezeitigt hat. Das Preisgericht, bestehend aus Dir. Armin Meili, Nationalrat Reichling und Prof. O. Howald, den Architekten H. Hofmann und W. Henauer und den Malern Paul Bodmer, Carl Hügin, Pellegrini und Suzanne Schwob, hat folgende Preisverteilung beschlossen:

- II. Preis ex æquo (600 Fr.): Heinrich Binder, Zurzach
- II. Preis ex æquo (600 Fr.): Erna Joshida Blenk, Zürich
- III. Preis (500 Fr.): W. Schmid, Feldmeilen
- IV. Preis ex æquo (400 Fr.): H. Daniöth, Flüelen
- IV. Preis ex æquo (400 Fr.): Waltraud Hotz, Biel

Die Ausstellung der Entwürfe im Kunstgewerbemuseum dauert noch bis und mit Sonntag den 16. Oktober, geöffnet von 10 bis 12 h und 14 bis 18 h (sonntags bis 17 h).

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein Fachgruppe für Brückenbau und Hochbau KURS IN BAUSTATIK

Da sich innert nützlicher Frist mehr als 100 Teilnehmer gemeldet haben, wird der Kurs für Baustatik programmgemäss vom 20. bis 22. Oktober 1938 im Auditorium III der Eidg. Technischen Hochschule zur Durchführung gelangen. Verspätete Anmeldungen werden noch beim Sekretariat des S. I. A. unter Einzahlung des Kursgeldes auf Postcheck-Konto VIII 9108 oder im Kursbureau Zimmer 9c gegen bar entgegengenommen.
Zürich, 11. Oktober 1938. Das Sekretariat.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein Bericht über das Vereinsjahr 1937/38

1. Mutationen und Mitgliederbestand:		
Bestand am 1. Oktober 1937		565
Eintritte	33	
Uebertritte aus andern Sektionen	9	
Austritte (auch aus dem S. I. A.)		11
Uebertritte in andere Sektionen		9
Gestorben		5
	42	25
		17
Bestand am 30. September 1938		Total 582

Die einzelnen Berufe sind in dieser Zahl wie folgt vertreten: Architekten 181, Bau-Ingenieure 195, Elektro-Ingenieure 64, Maschinen-Ingenieure 120, Kultur- und Verm.-Ingenieure 13, Chemiker 9. — Die Sektion Zürich setzt sich ferner zusam-



Abb. 50. Neuester Bergpostwagen der Eidg. Post, sog. Walliser Typ

¹⁾ Solches «Prävenire spielen» in Wahlfragen ist umso bedauerlicher, als nicht nur der zuständigen Behörde in ihren sachlichen Erwägungen vorgegriffen, sondern auch der voreilig Genannte in für ihn sehr unangenehmer Weise blogestellt wird, sofern die Wahl nicht auf ihn fällt. Schliesslich erweckt ein derartiges unberufenes Vorgehen den misslichen Eindruck einer Wahlbeeinflussung oder dann eines fait accompli, das, wenn es wahr wäre, die erfolgte öffentliche Ausschreibung der Stelle zu einer farce herabwürdigende würde. Wir sagen dies, weil es nicht das erste Mal ist, dass die Tagespresse durch derartige Voreiligkeiten sachliche Entscheidungen erschwert hat.