Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111/112 (1938)
Heft: 17

Artikel: Zwei Wohnhäuser am Zürichsee: Arch. W.J. Tobler, Küsnacht-Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-49937

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

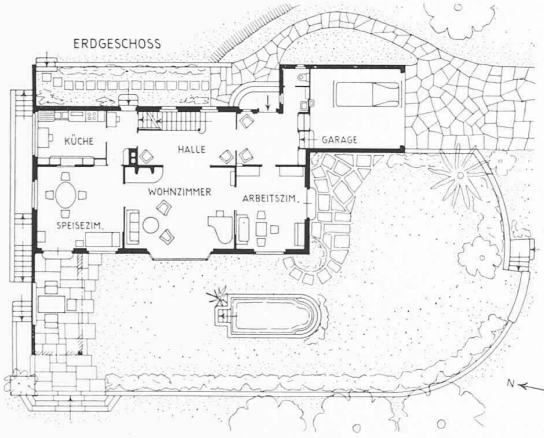
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Abb. 5. Kaminecke im Wohnzimmer

Abb. 6. Blick vom Wohnzimmer in die Halle



Haus am Lärchenweg
in Küsnacht bei Zürich
Arch. W. J. TOBLER, Küsnacht

Abb. 1 und 2. Grundrisse 1 : 400
Photos M. R. Hintermann, Zürich

Abb. 9. Im südlichen Badezimmer

Zwei Wohnhäuser am Zürichsee

Arch. W. J. TOBLER, Küsnacht-Zürich

Obwohl die beiden Häuser, die wir heute hier zeigen, nahe beieinander liegen und ungefähr gleiche Wohnansprüche befriedigen, sind sie in der Raumverteilung sehr verschieden. Es rührt dies z. T. von der verschiedenen Bodengestalt der zwei Bauplätze her: das Haus am Lärchenweg liegt auf der sogenannten Allmend, einer ebenen Terrasse in 110 m Höhe über dem Seespiegel, während Prof. de Vallière unmittelbar am Rand dieser Terrasse, bereits am stark abfallenden Hang gebaut hat.

Was den Architekten, der das *Haus am Lärchenweg* selbst bewohnt, zu der nicht ortsüblichen Stellung des Firstes parallel zum Hang bewogen hat, ist der Umstand, dass die nähere Umgebung des Hauses im Norden ansprechender ist als im Süden[1]); dass es also schade gewesen wäre, durch eine Stellung ähnlich wie beim Haus de V. das Schwergewicht des Gartenraums auf die Südseite des Hauses zu verlegen und sich damit vom Zusammenhang mit der Nordumgebung abzuschliessen. Vielmehr ist versucht worden, durch die Orientierung des Baukörpers von den Haupträumen aus möglichst den Sektor von Süd über West bis nach Norden zu umfassen, wobei durch die gedeckte Terrasse und dem Winkel zwischen Arbeitszimmer und Garage doch noch

[1]) Daher auch ohne Bedenken die Anordnung eines Badezimmers in der Südecke des Obergeschosses.

Abb. 7. Das grosse Wohnzimmer (Fensterbank mit Aquarium)

Abb. 8. Durchblick von der Halle zum Speisezimmer

Abb. 14. Ostseite: Wirtschaftstrakt, Eingang und Garage

Abb. 15. Haus und Gartenterrasse aus Süden

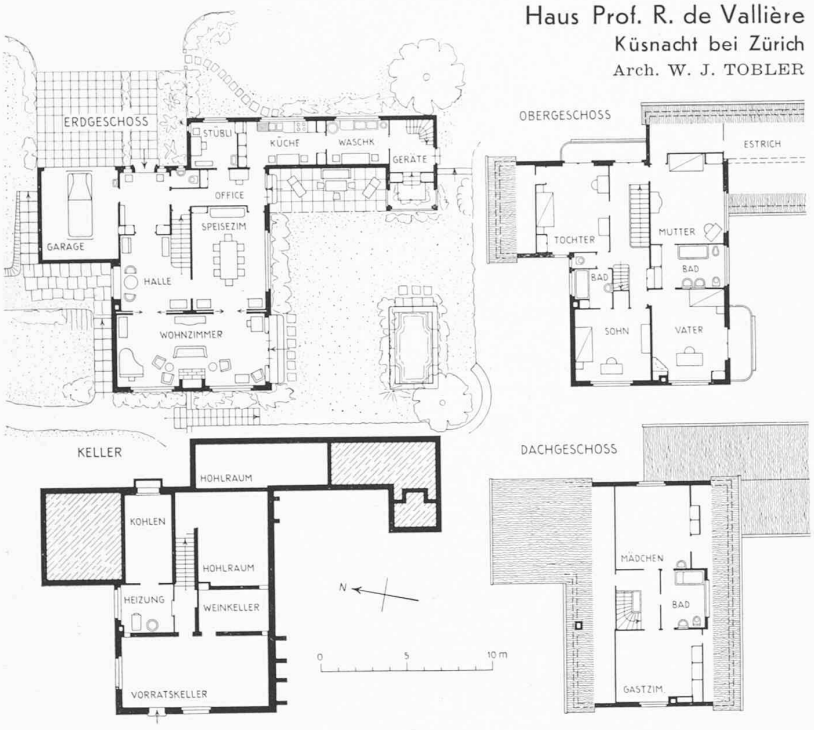


Abb. 10 bis 13. Grundrisse. — Masstab 1 : 400

zwei gegen Nordwind geschützte Aufenthaltsplätze im Freien sich ergeben haben. — Die ästhetischen Unebenheiten der Fensterverteilung an der Westfassade sind geschickt überbrückt durch das sichtbare Riegelwerk im ersten Stock.

Bei der Raumaufteilung im Innern hat der Architekt Wert gelegt auf grosse Wandöffnungen und Durchblicke durch die Raumgruppen: diagonal vom Eingang zur Terrasse, wie auch längs vom Arbeitszimmer zum Esszimmer. Eine weitere seiner Lieblingsideen hat er im Obergeschoss verwirklicht: den direkten Zusammenhang zwischen einem Badezimmer und je zwei Schlafzimmern, wobei erst noch die WC und Badezimmer unabhängig voneinander benutzt werden können. Als Nachteil dieser vielleicht etwas zu sehr «betriebstechnisch» aufgefassten Grundrissgestaltung ergibt sich, dass die Terrasse durch das Badezimmer vom Schlafzimmer abgetrennt wird, statt dessen unmittelbare «Fortsetzung im Freien» zu sein.

Die technische Ader Toblers zeigt sich übrigens auch in zahlreichen konstruktiven Einzelheiten, an Schwellen, Fenstern, Treppen usw., die er auf Grund eigenen Studiums erfolgreich verbessert hat. Ueber den Toiletten sind statt Tablars geräumige Kästen in die Wand eingelassen, als Verschluss dienen Mattglas-Schiebetürchen (Abb. 9).

Die Fenster des ersten Geschosses besitzen Doppelverglasung aus 3 mm-Scheiben mit 40 mm Abstand voneinander, die seeseitigen haben Holzgeläufe innerhalb des Riegelwerkes. Die Räume im Erdgeschoss sind sämtlich mit Kristallglas 10 mm stark verglast, das bei sehr guter Isolierung immer ungetrübten Ausblick in die Natur ermöglicht; nachts werden sie ausschliesslich durch Wandleuchten erhellt, wobei im Wohnzimmer ein Leuchtrohr am Blumenfenstersturz Pflanzen und Aquarium anstrahlt. Die Fussböden dieser Räume sind eine schachbrettartige Kombination von Eichen- und Teakholz; die Aufgangstreppe ist aus Eichenholz. Der Lieferanteneingang führt ins Office, das von der Küche durch eine Glaswand getrennt ist.

Das Dachgeschoss ist vorläufig nicht ausgebaut, bietet aber Platz für zwei bis drei Zimmer samt Bad und WC. Es ist mit Schindelunterzug und engobierten Pfannenziegeln gedeckt. Im Untergeschoss befinden sich die reichlichen Wirtschaftsräume, sowie die automatische Kleinkohlen-Gebläsefeuerung mit Thermostat und Regulierung vom Erdgeschoss aus.

Die Wasserbecken sind bei beiden Häusern rd. 1,5 m tief, sodass sie vollwertig als Badebecken benützt werden können.

Konstruktives. Das Aussenmauerwerk im Unterbau ist Beton, der Oberbau besteht aus Tonsplit-Kammersteinen 25 cm, mit Hintermauerung von 6 cm starken Zellton- oder Gipsplatten. Die Decken über dem Unterbau sind Betonbalken mit Tonhourdis, über Erdgeschoss Eisenbeton-Hohlsteindecken, übrige Decken Holzgebälk mit Putzarmierung. Die Fassaden sind zum Schutz des Verputzes längs den Bodenanschlüssen mit einem 20 cm hohen Sockel aus farbigen Findlingen (Rotackersteinen) verblendet, der an einigen Stellen des Hauses auch höher reicht.

Rauminhalt rd. 1400 m³, Gesamtkosten für das Haus samt allen Umgebungsarbeiten, Bepflanzung, Architektenhonorar und Gebühren (ohne Landkosten) 95 000 Fr., reine Baukosten 60 Fr. pro m³. Erbaut wurde das Haus 1937/38 in acht Monaten.

*

Das Haus *Prof. de Vallière* ist eine reichere Fassung der Disposition, die der Architekt schon 1926 beim Haus Schäfer (siehe Bd. 95, S. 8) getroffen hat, man kann sie fast als die klassisch gewordene Lösung für ein habliches Einfamilienhaus in dieser Lage bezeichnen. Sehr interessant ist aber ein Vergleich mit dem Haus B. in Küsnacht, das Arch. M. E. Haefeli im «Werk» Heft 1/1935 veröffentlicht hat: Bei grundsätzlich gleicher Grundrissgestaltung hat er dort durch Verzicht auf traditionelle Form eine Freiheit erlangt, die eine ganze Reihe von Vorteilen gegenüber der hier vorliegenden Lösung bringt. Man sollte diese Häuser im Einzelnen vergleichen, um sich darüber klar zu werden, was man alles der traditionellen Erscheinung opfert. Doch war in diesem Falle der Wille dazu ausgesprochen vorhanden, wofür auch der stark englisch beeinflusste Innenausbau mit reichlicher Verwendung von Holzwerk zeugt.

Konstruktives. Das Aussenmauerwerk im Unterbau ist Beton, der Oberbau Tonsplit-Kammerstein 25 cm, mit Isolierplatten-Hintermauerung. Auch die übrigen Einzelheiten sind ähnlich ausgebildet wie beim Haus am Lärchenweg.

Rauminhalt 1450 m³. Gesamtkosten rund 98 000 Fr., reine Baukosten 60 Fr./m³. Erbaut 1935/36 in 7 Monaten.

Abb. 16. Gartenterrasse mit freiem Sitzplatz

Haus de Vallière in Küsnacht-Zürich

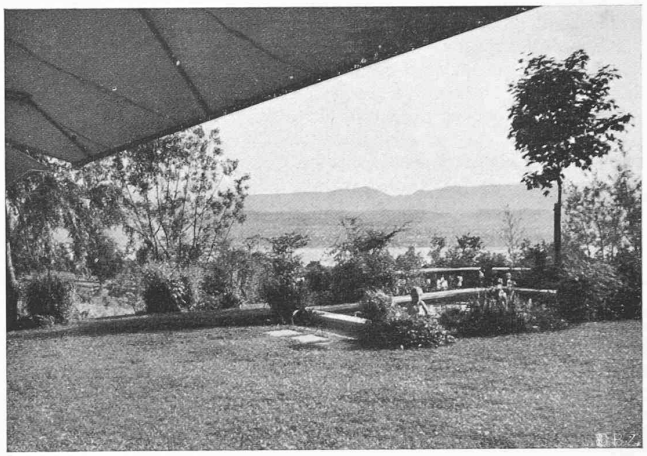


Abb. 17. Aussicht gegen Süden (Zürichsee und Albis)

Eidgenössisches Luftamt

Dem Berichte des Amtes über seine Geschäftsführung im Vorjahr entnehmen wir die folgenden Angaben.

Das Amt hat sich, wie in frühern Jahren, an den Arbeiten der verschiedenen internationalen Kommissionen, die sich mit Luftfahrt befassen, beteiligt.

Fluglinien. Das Hauptnetz ist das gleiche geblieben wie 1936, mit der Ausnahme, dass der Zwischenhalt in München der Wienerlinie aufgehoben worden ist, sodass nunmehr Zürich und Wien in direktem Fluge verbunden werden. Die Ostschweizerische Aerogesellschaft hat auf den Betrieb der Linie St. Gallen-Innsbruck verzichtet; diese ist durch eine neue, von der Swissair betriebene Linie Zürich-St. Gallen-München ersetzt worden. Die Air France hat versuchsweise während 3 Monaten eine neue direkte Linie Genf-Paris betrieben.

Technische Kontrolle. Die laufende Ueberwachung, an Stelle der periodischen Kontrolle und der Prüfung nach Ueberholung, wurde auch für die Privatflugzeuge endgültig eingeführt, wie dies für Verkehrsmaschinen schon bisher der Fall ist. Der Chef der Flugmaterialkontrolle, Ing. Ed. Amstutz, wurde zum Professor an die E. T. H. berufen; er wird als Experte dem Luftamte weiter zur Verfügung stehen. Infolge Vermehrung des Personals im Bureau Veritas kann nun auch die Durchführung der Baukontrollen als genügend gesichert betrachtet werden.

Flugpolizei und Ausbildung. Am 1. April 1937 trat der revidierte Anhang D zum Pariser Luftverkehrsabkommen vom 13. Oktober 1919 in Kraft. Dieser Anhang D enthält die Vorschriften über Lichterführung und Signale sowie die Verkehrsregeln für die Luftfahrt. Die Reglemente der schweizerischen Zollflugplätze wurden im Sinne seiner Bestimmungen revidiert. Für die Sportfluglehrer sowie die Teilnehmer der höheren Ausbildung, Stufe III, wurden Kurse über moderne Navigation durchgeführt. Ueber den Stand der Ausbildung gaben verschiedene Konkurrenzen Aufschluss, so die erste nationale Kunstflugmeisterschaft für Sportflieger und die Staffelkonkurrenz des 4. internat. Flugmeetings in Zürich. Im übrigen wurde die höhere Ausbildung, die nun auch Funktelegraphieunterricht umfasst, durch einen Experten für Motorflug laufend überwacht. Gemeinsam mit der Flugplatzgenossenschaft Bern und dem Aero-Club der Schweiz wurden die Vorarbeiten für die Schaffung einer flugtechnischen Lehrwerkstätte, verbunden mit einer Segelflug- und Navigationsschule, aufgenommen.

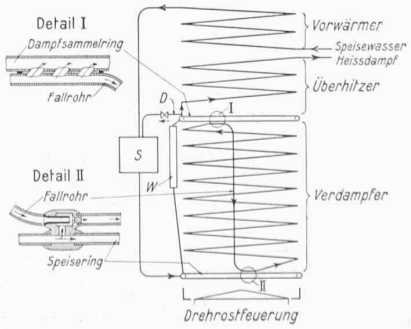
Flugsicherungsdienst. Die Einrichtung einer Verkehrskontrollstelle auf dem Flugplatz Dübendorf hat sich bewährt; der Kontrollingenieur des Luftamtes konnte, nachdem diese Organisation sich eingespielt hat, nach Bern zurückversetzt werden. Nach Abklärung der technisch-organisatorischen Fragen ist die Tätigkeit der Verkehrskontrolle vorwiegend polizeilicher Natur; sie wurde daher vom technischen Dienst des Luftamtes abgetrennt und der Flugpolizei angegliedert. Die Ausrüstung der Zentralfunkstation Dübendorf wurde weiter verbessert; man hat modernere Empfänger beschafft, die gleichzeitig die als Flughindernis unerwünschte Hochantennenanlage unnötig machen. Für die Zentralsendestation Kloten konnte eine Stromreservegruppe für alle Sender mit einfachsten Mitteln geschaffen werden. Die Zentralisation mit 6 Sendern hat sich betrieblich und wirtschaftlich ausgezeichnet bewährt. — Erfahrungen mit nachteffektfreien Peilern nach dem Impulssystem sind in Basel und Zürich gewonnen worden; ein Versuch mit dem Adcocksystem neuer Ausführung ist angebahnt, ebenso die Benützung der neuen, die Raumstrahlung unterdrückenden Antenne von Beromünster als Funkfeuer für nachteffektfreie Eigenpeilung an Bord. Versuche mit Radiokompassen zum Aufbau einer neuartigen Allwetter-Kurzstreckennavigation sind eingeleitet, ebenso solche für Eigenpeilnavigation in der Flugtouristik.

Landungsplätze. Gestützt auf Elemente der internat. Regelung im Luftverkehr und auf praktische Erfahrungen hat das Luftamt ein Exposé über die Standardisierung der schweizerischen Normalflugplätze für internat. Allwetterverkehr herausgegeben. Die beratende Mitwirkung bei Flugplatzumbauten und Neuanlagen machte einen grossen Teil der Gesamtarbeit des technischen Dienstes aus. Arbeiten von Bedeutung mussten besonders für die Frage der Verlegung des Flugplatzes Basel, der durch den Rheinhafen verdrängt wird, geleistet werden. Die Verbesserung des Flugplatzes Genf schreitet fort, in Zürich wurde die Betonstartpiste verlängert. Die Schaffung neuer Flugplätze bei Luzern, bei Locarno und bei Samaden wurde vorbereitet.

MITTEILUNGEN

Trommelloser Hochdruckkessel mit natürlichem Wasserumlauf. Mehrjährige Versuche führten die Schmidt'sche Heissdampfgesellschaft in Kassel-Wilhelmshöhe zu einer beachtenswerten Lösung des trommellosen Hochdruckkessels mit natürlichem Umlauf, der ein neuartiges Verdampfungsverfahren zu Grunde liegt. Dieses beruht auf der Erkenntnis, dass in einem nahezu waagrechten Teil eines Verdampferrohres der Dampf ausscheidet und in eine Erweiterung des gleichen Rohres oder in ein anderes Rohr abgeführt werden kann, wenn dieses mit dem obern Teil des Verdampferrohres verbunden ist (siehe Detail I in der Abb.).

Zwischen einem oben liegenden Dampfsammelring und einem unten angeordneten Speisering sind eine Anzahl Verdampferschlangen eingeschweisst, deren Anfang und Ende je durch ein Fallrohr verbunden sind. Das Dampf-Wassergemisch steigt in den Verdampferschlangen auf, der Dampf wird in den Sammelring abgeführt und das Wasser fällt zurück zum Anfang des Verdampfers. Durch Zufluss aus dem Speisering wird das verdampfte Wasser ersetzt. Trotz der Einfachheit des Dampfabscheiders und des kleinen Inhaltes des Dampfsammlers wurde der Wassergehalt des Dampfes zu nur 0,5 bis 1 % gemessen. Die Wasserführung erfolgt ohne Aenderung der Bewegungsrichtung, sodass sich minimale Widerstände ergeben, und weil jede Rohrschlange einen in sich geschlossenen Kreislauf hat, ist eine gegenseitige Störung ausgeschlossen. Da die Gemischgeschwindigkeit im obern Teil des Verdampfers 2,5 bis 3 m/sec beträgt, wird die Fallbewegung des Wassers nicht nur durch die Differenz der Dichte bewirkt, sondern noch durch die Trägheitswirkung



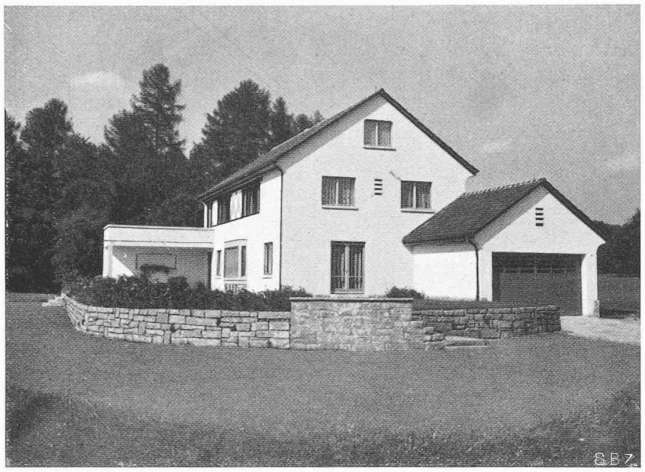


Abb. 3. Haus am Lärchenweg in Küsnacht-Zürich aus Süden und

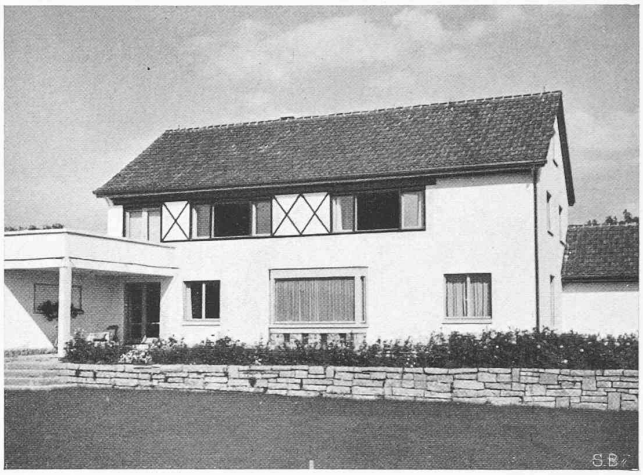


Abb. 4. Aus Westen

Arch. W. J. TOBLER

Ausbau könnte ein Schleppzug bestehend aus dem Schlepper mit einem Kahn geschleust werden, ohne dass ein Zerlegen des Schleppzuges notwendig wäre. Beim mittleren Ausbau wäre dieses Zerlegen notwendig. Der kleine Ausbau würde allen Selbstfahrern die Durchfahrt ohne weiteres gestatten und ist deshalb für Selbstfahrer am vorteilhaftesten. Dagegen können nur Schleppzüge mittlerer Grösse zerlegt geschleust werden. Das Amt hat es übernommen, in Verbindung mit den beteiligten Kantonen und Vereinigungen und unter Beiziehung privater Ingenieurbureaux die Frage des wirtschaftlichsten Ausbaues abzuklären[5]). Zu Ende des Berichtsjahres lag bereits die Studie vor über die Leistungsfähigkeit des grossen, des mittleren und des kleinen Ausbaues.

Ausbau der Rhone. Der Regierungsrat des Kantons Genf hat dem Amt die Pläne für das sog. Kraftwerk III[6]) zur Genehmigung unterbreitet. Durch diesen Ausbau soll das noch unausgenutzte Gefälle der Rhone auf Schweizergebiet unter Einbezug des veralteten Kraftwerkes Chèvres nutzbar gemacht werden. Für die Schiffahrt ist am rechten Ufer ein Kanal mit Schleuse vorgesehen, der die Stauhaltung unmittelbar oberhalb des neuen Wehres mit dem obern Ende der Stauhaltung des unterhalb liegenden französisch-schweizerischen Kraftwerkes Chancy-Pougny verbindet. Untersuchungen darüber, wie der Schiffahrtsweg zwischen diesem Kraftwerk und dem obern Stauende des französischen Kraftwerkes Génissiat, wenn möglich in Verbindung mit Kraftnutzung, einmal gestaltet werden soll, sind im Gange. Infolge starker Geländerutschungen ist es sehr schwer, eine zweckentsprechende Lösung zu finden.

Die Präsidenten der schweizerischen und der französischen Abordnungen in der französisch-schweizerischen Kommission für den Ausbau der Rhone traten in Génissiat zu einer Besprechung zusammen. Dem Präsidenten der französischen Abordnung sind der Entwurf für eine schweizerisch-französische Vereinbarung über die künftige Rhoneschiffahrt, sowie die schweizerischen Projekte für die neue Genferseeregulierung und für die Anlage eines Schiffahrtsweges auf Schweizerboden zugestellt worden.

Tessinische Grenzgewässer. Im Zusammenhang mit der Projektbearbeitung für die Regulierung der Seestände des Luganersees sind bei den Durchflussöffnungen des Seedammes Melide-Bissone Sondierbohrungen angeordnet worden.

Regulierung des Bodensees. Anlässlich der Besprechungen zwischen der Schweiz, Deutschland und Oesterreich im Jahre 1935 wurde gewünscht, dass der durch die Hochwasserabsenkung sich ergebende Nutzen so weit als möglich in eingehender Weise absolut ermittelt werde. Zu diesem Zwecke wurde eine sog. Bodenwertschätzungskommission bestellt. Schweizerischerseits wurde für die Bewertung des Bodens das Schätzungsamt des schweizer. Bauernverbandes beigezogen, das im Berichtjahr ein Gutachten über zwei Gemeinden im Thurgau abgegeben hat. Der Mehrwert der Gebäude wird durch besondere Schätzungen ermittelt.

Gegen die im Projekte des Amtes für Wasserwirtschaft in Aussicht genommenen Bauarbeiten wurden seitens der beiden andern beteiligten Staaten keine Einwendungen erhoben. Anlässlich der erwähnten Besprechung zwischen den drei Staaten hatte Deutschland gewünscht, dass ein früheres Abfallen der Rheinwasserstände im Herbst vermieden werde. Die Untersuchungen über die Auswirkungen eines Wehrreglementes mit tieferer Herbststaugrenze wurden im Jahre 1936 abgeschlossen und den schweizerischen Delegierten zugestellt. Eine Besprechung zwischen Deutschland und der Schweiz über die Auswirkungen einer andern Regulierungsweise des Sees auf die Wasserstände des Rheins ist in Aussicht genommen.

Der baufällige Moserdamm in Schaffhausen soll durch ein bewegliches Wehr ersetzt werden; gleichzeitig ist die Korrektion des Rheins durchzuführen, um den Stadtteil bei der Schifflände und flussaufwärts von den Ueberschwemmungen bei Hochwasser zu befreien. Diese Arbeiten müssen so vorgesehen werden, dass sie sich in einen Gesamtausbauplan einfügen, der auch die spätere umfassende Wasserkraftnutzung, sowie den Ausbau dieser Stufe für die Grosschiffahrt umfasst. Die Grundsätze, nach denen der Gesamtausbauplan erfolgen soll, wurden in mehreren Besprechungen zwischen Vertretern des Bundes, des Kantons und der Stadt Schaffhausen bereinigt.

Regulierung der innerschweizerischen Seen. Das Projekt für eine Korrektion der Reuss in Luzern und ein neues Regulierwehr, das von zwei Ingenieurfirmen unter Beteiligung des Bundes, der Seeuferkantone und der Stadt Luzern aufgestellt wurde, liegt vor und wurde den Beteiligten zugestellt. Kanton und Stadt Luzern prüfen noch eine andere Lösung, wonach nicht nur ein einziges Wehr, sondern ein Hauptwehr sowie ein Vorwehr erstellt würde. — Dem von der Stadt Zürich aufgestellten und vom Kanton dem Bunde unterbreiteten Projekt für die Regulierung des Zürichsees wurde grundsätzlich zugestimmt. Es ist die Korrektion der Limmat und die Erstellung eines neuen Regulierwehres in Zürich vorgesehen. Der Kanton Zürich ersuchte um Bundesbeiträge an die auf 4,45 Mill. Fr. devisierten Kosten [inzwischen bewilligt].

Ausbau der internen Flussläufe. Im Berichtjahr wurden vier Wasserkraftprojekte genehmigt: Umbau des bestehenden Elektrizitätswerkes der Gemeinde Schuls; Ausnützung der Jougnenaz bei Vallorbe[7]); Umbau des Stauwehres des bestehenden Elektrizitätswerkes der Gemeinde Arosa; Ausnützung des Baches der Val Plattas in Medels. — Es wurden weiter genehmigt: a) Hochspannungsleitungen: Aareüberführungen beim Kraftwerk Ruppoldingen und bei Wangen a. A.; Kabelleitungen im Zürichsee zwischen Utoquai und Alpenquai und im Kleinen Rhein bei Rheinau; Rheinüberführung bei Rheinau. b) Brücken: Zweite Aarebrücke (Strassenbrücke) in Aarau.

Wasserwirtschaftsstatistik. Im Laufe des Jahres 1937 wurden zwei neue Kraftwerke in Betrieb gesetzt: das Bannalpwerk mit 5000 kW und das Etzelwerk mit einem 1. Ausbau von 80 000 kW grösstmöglicher Spitzenleistung (Ausbaugrösse). — Das Kraftwerk Rekingen mit einer vorgesehenen Spitzenleistung von 33 000 kW, dessen Energie je hälftig der Schweiz und Deutschland zukommen wird, ist seit Mitte Oktober 1937 im Bau. Die Inbetriebsetzung ist auf Ende 1941 vorgesehen. — Die Untersuchungen über die Speicherungsmöglichkeiten zur Erzeugung von Winterenergie wurden zeitweise dringlicherer Arbeiten wegen zurückgestellt. — Das Amt hatte sich bereit erklärt, im Rahmen der Arbeiten der Studienkommission für schweizerische Energiewirtschaft zu untersuchen, wieviel Energiemengen und zu welchen Preisen diese aus schweizerischen Wasserkräften noch erzeugt werden können, wenn angenommen wird, dass hinsichtlich der Energieabgabe im Sommer und Winter das Verhältnis dasselbe bleibe wie bisher.

[5]) Vergl. S. 25 lfd. Bds., Vortrag Blattner.

[6]) Ein Bericht der «SBZ» hierüber befindet sich in Vorbereitung.

[7]) Ausführlich beschrieben in einem Sonderdruck des «Bulletin Technique», Librairie Rouge, Lausanne.