

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 87/88 (1926)  
**Heft:** 25

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

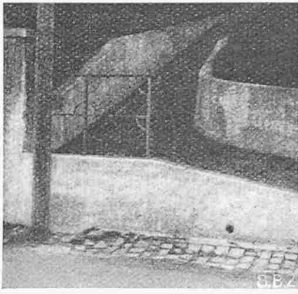
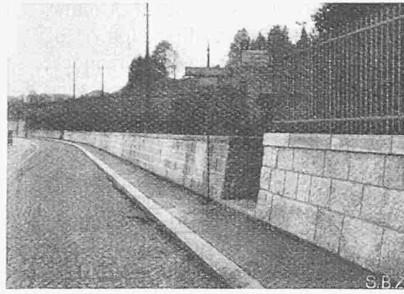


Abb. 5. Richtige, gesicherte Wegausmündung in Verkehrsstrasse.



Abb. 1 und 2. Ungesicherte Ausmündung des „Billoweg“ in die Seestrasse (Zürich-Enge), gefährlich, auch weil für Autofahrer sehr unauffällig.



lichen 'Situationen' einst heissen: Den Chauffeur trifft keine Schuld!

*Sicherung der Fussgänger*, diese wichtigste Aufgabe der öffentlichen Bauverwaltungen auf dem Gebietes der Verkehrsregelung ist auch identisch mit Sicherung des Autofahrers, des Verkehrs überhaupt. Das sollte zu Stadt und zu Land besser beherzigt werden als bisher.

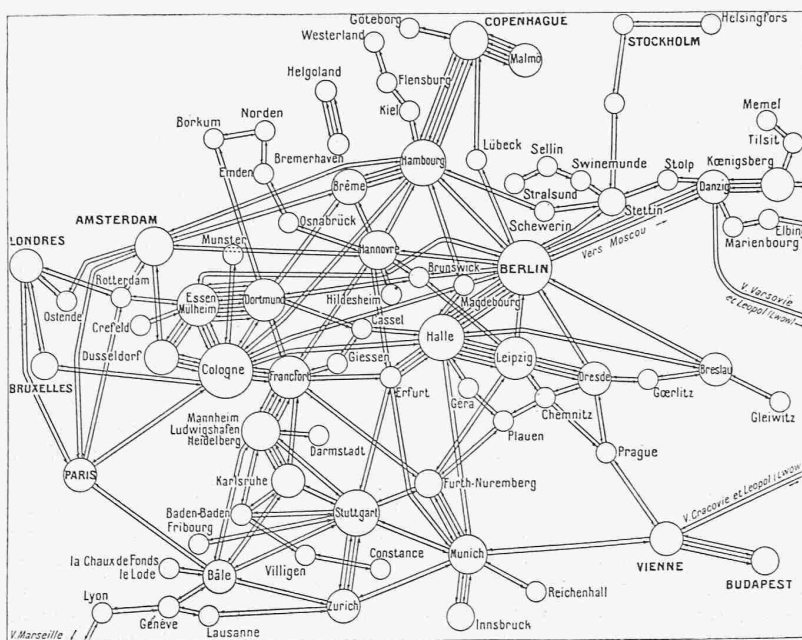
Miscellanea.

**Automobilverkehr und Strassenausbildung** (vgl. S. 250\*, 279, 290, 304 und 314\*). Kürzlich berichtete die „N. Z. Z.“ wieder von einem typischen Autounfall, der zwei Kindern in Zürich 6 zugestossen: „Die beiden sprangen den Gärtnerweg hinab, der in die Röschbachstrasse einmündet, direkt in das Auto hinein. *Den Chauffeur trifft keine Schuld.*“ — Genau so könnte es lauten z. B. vom Billoweg und der Seestrasse in Enge (Abb. 1 und 2): Der steil abfallende Weg mündet ganz unvermittelt und für die stadtauswärts rechts fahrenden Autos ganz unauffällig in die Seestrasse; Mauer und Grünhecke zur Sichtmaskierung fehlen natürlich auch nicht. Ein geradezu krasser Fall des nämlichen Typus findet sich gleich ausserhalb der Stadtgrenze an der gleichen Strasse: die Ausmündung des „Rennweg“ bei der Schiffstation Mönchhof (Abb. 3 und 4); auch hier benimmt die neuerdings gepflanzte Tujawand jegliche Sicht. Zum Ueberfluss hört das Gelände mit Handleiste ein paar Meter oberhalb der Ausmündung auf, sodass man im Winter noch haltlos ins Gleiten kommt. Der Name „Rennweg“ besagt übrigens deutlich, in welchem Tempo dieser einzige Zugang des ganzen grossen obern Quartiers zur Schiffstation benützt zu werden pflegt. In Rüslikon dagegen treffen wir an der alten Landstrasse eine richtig „verschleuste“, *gesicherte* Ausmündung eines Privatweges, Abb. 5: Rechtwinklige Abbiegung entgegen der gefährlichen Fahrrichtung der Strasse, sei es mit Rampe wie hier, sei es kürzer mit ein paar Stufen, aber so, dass der Fussgänger geschützt ist vor dem direkten Hineinlaufen in die Fahrbahn. Wie jene Kinder am Gärtnerweg, so springen eben Kinder, besonders wenns in die Schule pressiert, solche Rennwege im Laufschrift hinunter; da genügt auch ein schmaler Trottoirstreifen wie unten am Billoweg nicht als Sicherung. Mit gleichem, vollem Recht wird es wie beim Gärtnerweg auch beim Billoweg und dem Kilchberger Rennweg und ähn-

Zur Beleuchtung der Tragweite sei hierzu noch mitgeteilt, dass in Berichtigung einer Pressemeldung das städtische statistische Amt am 19. v. M. erklärte, es seien in Zürich vom Januar 1926 bis Mitte November nicht, wie fälschlich behauptet worden 35, sondern bloss 18 Menschen durch Verkehrsunfälle ums Leben gekommen, davon 14 durch Autos. Das ist immerhin durchschnittlich *alle 18 Tage ein tödlicher Unfall*, das Anderthalbfache der letztjährigen Häufigkeit.

**Elektrische Verschiebe-Lokomotive mit eigener Stromerzeugung.** Die „General Electric Review“ berichtet in ihrem Novemberheft 1926, Seite 762, über eine elektrische Verschiebelokomotive, die ihren Energiebedarf teils aus einer in ihr untergebrachten Akkumulatorenbatterie, teils durch einen mit Benzinmotor angetriebenen Generator deckt. Die Verknüpfung dieser beiden Stromerzeuger ist für den betreffenden Zweck neuartig, kann sich aber für bestimmte Traktionszwecke gut eignen und Vorteile gegenüber anderer Betriebsweise bieten. In erster Linie liefert der mit 1000 Uml/min laufende sechszylinderige Benzinmotor über einen Compoundgenerator Energie für die vier Trammotoren. Verlangt das Zugsgewicht eine höhere Leistung als 203 PS, so wird der Ueberschuss durch die Batterie aufgebracht; umgekehrt wird eine allfällig vorhandene Ueberschussleistung des Benzinmotors automatisch für die Aufladung der Batterie verwendet. Die Batterie, die in zwei langen Vorbauten untergebracht ist, wiegt 35,5 t; ihre Ladung genügt für einen eintägigen Verschiebedienst. Der Benzinmotor ist in seiner Leistung so bemessen, dass er in den Betriebspausen die Batterie immer wieder aufzuladen vermag. Auf diese Weise erreicht man, dass die relativ lange Ladezeit dahin fällt, und die Lokomotive ohne Unterbruch ausgenützt werden kann; zur Bewältigung eines bestimmten Verkehrs sind also weniger Lokomotiven gemischter Art nötig, als reine Akkumulatoren-Lokomotiven. Bei einer Länge von 16 m über Puffer beträgt das Totalgewicht der Lokomotive rund 105 t, wovon auf den mechanischen Teil 45 t, auf Benzinmotor und Generator 3,6 t fallen. Die Zugkraft, die die Batterie eine Stunde lang allein entwickeln kann, ist 7800 kg, bei 15,3 km/h. Dies entspricht einer Stundenleistung aller vier Triebmotoren zusammen von rd. 325 kW, bzw. einschl. des Benzinmotors von 435 kW. Lnn.

**Ueber die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland** entnehmen wir der Pariser Zeitschrift „L'Illustration“ vom 4. Sept. 1926 die nebenstehende Karte, in der jede eingezeichnete Linie einen täglich zwischen zwei Städten, nach der einen oder der andern Richtung, ausgeführten Flug darstellt. Nicht weniger als 60 deutsche Städte werden durch den Flugverkehr bedient, und auf den 52 Luftverkehrslinien werden von 120 Flugzeugen täglich 38 000 km zurückgelegt. Der Korrespondent der „Illustration“ gibt interessante Einzelheiten über Finanzierung und Verkehrsfrequenz, und hebt besonders die Leistungen der deutschen Zivil-Flottille „om bau- und betriebstechnischen Standpunkt hervor. Immerhin warnt er vor blinder Nachahmung eines derartig ausgedehnten Luftverkehrs in andern Ländern, da es in verschiedener Hinsicht auf ganz besondere, anderswo nicht zutreffende Verhältnisse zurückzuführen sei, wenn in Deutschland, wenigstens bis jetzt, die für ein derart entwickeltes *inländisches* Luftverkehrsnetz nötigen Mittel aufgebracht werden konnten.



Übersichtskarte des deutschen Luftverkehrsnetzes 1926 (nach „L'Illustration“).

**Motorschiffe mit Still-Motoren-Antrieb.** Die Erfahrungen mit dem ersten, mit Still-Motoren ausgerüsteten Motorschiff „Dolius“ sind derart befriedigend ausgefallen, dass die Firma Alfred Holt & Co., Liverpool, bei der Scott's Shipbuilding and Engineering Co., Greenock, ein weiteres mit gleichem Antrieb, aber von grössern Abmessungen in Auftrag gegeben hat. Der Still-Motor ist wie erinnerlich ein kombinierter Diesel- und Dampfmotor, wobei die Abgase des Dieselmotors zur Dampferzeugung verwendet werden<sup>1)</sup>. Das neue Zweischrauben-Schiff wird nach „The Engineer“ vom 30. Juli 1926 rund 137 m Länge über Alles, 16,5 m Breite und 6500 Brutto-Tonnen haben und mit zwei Still-Motoren von zusammen rund 5000 PS<sub>e</sub> bei 102 Uml/min ausgerüstet sein, die ihm eine Geschwindigkeit von 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Knoten verleihen werden. Während bei der ersten Ausföhrung der Dampf auf der Rückseite des Dieselmotorkolbens wirkte, erhält die vorliegende Maschine fünf einfachwirkende Diesel-Zylinder von 685 mm Durchmesser und zwei doppeltwirkende Dampfzylinder von 610 mm Durchmesser, alle mit einem Hub von 1145 mm. Der Brennöl-Verbrauch des Motorschiffs „Dolius“ (122 m ü. A., 15,8 m Breite) soll auf einer Fahrt von Liverpool nach Port Said bei 11,53 Knoten Geschwindigkeit nur 167 g pro (metr.) PSh betragen haben. z.

**Neues Postdienstgebäude beim Hauptbahnhof Zürich.** Der Ständerat hat in seiner Sitzung vom 15. Dezember den vom Nationalrat bereits genehmigten Kredit von 8051 000 Fr. für die Errichtung eines Dienstgebäudes für Post, Zoll und S. B. B. beim Hauptbahnhof Zürich ebenfalls einstimmig gutgeheissen. Die Ausföhrung erfolgt nach den Plänen der Arch. Gebrüder Bräm in Zürich, mit dem Bau soll im Frühjahr 1927 begonnen werden.

## Literatur.

**Der Eisenbetonbau. Seine Theorie und Anwendung.** Von Dr. Ing. e. h. E. Mörsch, Prof. an der Techn. Hochschule Stuttgart. II. Band, erste Hälfte. Vollständig neu bearbeitete und vermehrte Auflage. Mit 593 Textabbildungen. Stuttgart 1926. Verlag von Konrad Wittwer. Preis geb. 27 M.

Im Februar 1926 ist, gleichzeitig mit dem Erscheinen der dritten Lieferung des II. Bandes, die erste Hälfte des II. Bandes herausgegeben worden. Dieser Band umfasst einen Teil der Anwendungen des Eisenbeton auf den verschiedensten Gebieten. Der erste Abschnitt ist der Herstellung der Bauten aus Eisenbeton gewidmet. Es werden die Werkpläne, das Biegen und Einlegen der Eisen, die Schalung, sowie Zubereitung, Transport und Einbringen des Beton besprochen. Die Darstellung bezieht sich auf das wichtigste Gebiet des Eisenbetonbaues: die mehrgeschossigen Hochbauten. Die bei andern Bauten etwa noch zu beachtenden Regeln werden in den betreffenden Abschnitten angegeben.

Der Verfasser geht dann über zu den Anwendungsgebieten des Eisenbeton und behandelt die mehrgeschossigen Hochbauten mit den Treppen, die Shed- und Hallendächer, die Gewölbe des Hochbaues, Kuppeln und Zeltedächer. Die weitem Abschnitte enthalten die Gründungen mit Hilfe von Fundamentplatten, Senkbrunnen und Pfählen, die Stütz- und Ufermauern, die Maschinenfundamente, die Schornsteine, Kalk- und Kühltürme, die Maste und Ständer, sowie einen Nachtrag über die Pflzdecken.

Wie der Verfasser im Vorwort sagt, benützt er bei den gut ausgewählten Beispielen Ausföhrungen der Wayss & Freytag A.-G., in welcher Firma er zwölf Jahre lang leitend tätig war, oder aber solche Bauten, bei denen er als Projektverfasser oder Gutachter mitwirkte. An mannigfaltigen Beispielen wird in vorbildlicher Weise alles Wesentliche besprochen, worauf es beim Entwurf von Eisenbetonkonstruktionen ankommt. Wo es Mörsch nötig erscheint, wird die Beschreibung der Konstruktionen durch statische Angaben und Berechnungen ergänzt, die für jeden Eisenbetonkonstrukteur von besonderem Wert sind. Es seien hier angeführt die Berechnungsangaben für Pflzdecken, für Treppen, für in Mauerwerk eingespannte Konsolen, für Sheddächer und Dachbinder, des weitem für Fundamentgurten und Fundamentplatten, sowie Pfahlfundationen. Die Berechnung von Winkelstützmauern ist durch eigene Modellversuche des Verfassers klargestellt. Neuartige wichtige Beispiele enthält der Abschnitt über Maschinenfundamente, unter anderem auch Berechnungsangaben über die Berücksichtigung der Schwingungen bei Fundamenten für Dampfturbinen. Die Berechnung von Eisenbetonschornsteinen mit besonderer

<sup>1)</sup> Vergl. „S. B. Z.“ Band 75, Seite 123 (13. März 1920), ferner „Engineering“ vom 27. Juli 1923, Seite 128 und vom 23. November 1923, Seite 639.

Berücksichtigung der Spannungen aus ungleicher Erwärmung ist eingehend behandelt.

Die in diesem Band besprochenen Anwendungen des Eisenbeton sind vom Verfasser, der den Stoff infolge seiner jahrzehntelangen, reichen Erfahrung vollkommen beherrscht, in mustergültiger Weise dargestellt worden, so dass die Fachwelt dem Erscheinen der zweiten Hälfte des II. Bandes mit grossem Interesse entgegen sieht.

\*

Obwohl die V. Auflage des I. Bandes und von der ersten Hälfte bereits die VI. Auflage des selben Werkes von Mörsch beim gleichen Verlag schon vor einiger Zeit erschienen ist, soll deren Besprechung in diesem Zusammenhang hier nachgeholt werden<sup>1)</sup>.

Der I. Band behandelt die Theorie des Eisenbetonbaues. Die erste Hälfte gibt zunächst in einem allgemeinen Teil Begriffe und allgemeine Eigenschaften und die Bauelemente des Eisenbeton; der zweite Abschnitt behandelt die Baustoffe Eisen und Beton und ihre Eigenschaften. Bei der Besprechung der Zemente werden neben dem Portlandzement auch der Eisenportland- und der Hochofenzement eingehend erörtert, ebenso die Verwendung von Hochofenschlacke zur Betonbereitung. Ueber das Verhalten des Beton gegen chemische und elektrische Einflüsse, sowie den Rostschutz, ist in dieser Auflage ein neuer Abschnitt aufgenommen worden, da diesen Fragen infolge der Ausdehnung des Eisenbetonbaues immer mehr Bedeutung zukommt. Anschliessend werden besprochen die Festigkeitseigenschaften des Beton, ebenso wird sein Schwinden und Schwellen ausführlich behandelt. Ein neues Kapitel ist der Wärmeausdehnungszahl und der Feuersicherheit des Eisenbeton gewidmet, wobei im besondern die Brandversuche des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton besprochen werden und daraus folgernd die Massnahmen zur Erreichung eines möglichst feuersicheren Eisenbetonbaues.

Es folgt der Hauptabschnitt, der sich auch in der zweiten Hälfte fortsetzt, die *Theorie des Eisenbeton*. Einleitend stellt der Verfasser den Grundsatz auf: „Nur eine genaue Kenntnis der Baustoffe und ihres Zusammenwirkens in den einzelnen Baugliedern bis zum Bruch befähigt den Eisenbeton-Ingenieur, die gebräuchlichen Rechnungsarten dem Einzelfall richtig anzupassen, und auf eigene Verantwortung schwierige Eisenbetonbauten zu entwerfen und auszuführen.“ Der Verfasser legt den grössten Wert darauf, die Theorie des Eisenbeton auf die Versuchsergebnisse aufzubauen. Es werden deshalb das reichhaltige Versuchsmaterial des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton, sowie die in den frühern Auflagen enthaltenen Versuche mit grösster Gründlichkeit und Sachkenntnis besprochen, sodass wohl gesagt werden kann, dass bis jetzt eine ähnlich umfassende Arbeit über die Auswertung des vorhandenen Versuchsmaterials nicht geleistet worden ist.

Im Abschnitt über die Theorie des Eisenbeton werden nacheinander die axiale Druckbeanspruchung und Knickung, dann die einfache Biegung und Biegung mit Axialkraft behandelt. In der zweiten Hälfte folgen die Kapitel über die Wirkung der Schubkräfte bei Biegung, die Mitwirkung der Decke bei den Plattenbalken, die Schubspannungen bei Biegung mit Axialdruck und die Wirkung der Drehung bei unbewehrten und bewehrten Betonkörpern. Das Torsionsproblem wird durch neue Versuche des Verfassers abgeklärt. In einem nächsten Kapitel über die Ermittlung der äussern Kraftwirkungen, Schnittkräfte und Schnittmomente, wird zunächst an Hand von Versuchsergebnissen gezeigt, dass statisch unbestimmte Tragwerke nach den Methoden der Elastizitätslehre berechnet werden dürfen mit der Schwerlinie der Betonquerschnitte als Systemaxe. Aus den Versuchen mit kreuzweis bewehrten Platten werden die Schlussfolgerungen für die Bemessung gezogen und anschliessend daran Versuche für die mitwirkende Deckenbreite unter einer konzentrierten Last ausgewertet. Weiter werden Pflzdecken besprochen, über die im II. Band ein Nachtrag enthalten ist, dann die Stossverbindungen der Eisen und die Berechnung von Einsenkungen. Ein kurzer Abschnitt ist der geschichtlichen Entwicklung des Eisenbeton gewidmet. Vom Verfasser besonders berechnete, dem Eisenbetonbau angepasste Tabellen über den kontinuierlichen Träger bilden den Schluss des I. Bandes.

Die Literatur des Eisenbeton ist durch die neu erschienene Teilaufgabe des Werkes von Mörsch in hervorragender Weise ergänzt worden. Sowohl für den Theoretiker als auch für den ausführenden Ingenieur ist es unentbehrlich. Der Name des Verfassers, dessen wissenschaftliche Gründlichkeit und reiche praktische Erfahrung bekannt sind, bietet die beste Empfehlung für sein Werk. E. R.

<sup>1)</sup> Die beiden „Hälften“ des I. Bandes kosten geb. je 18 M.

Red.

**Der Rahmen.** Ein Hilfsbuch zur Berechnung von Rahmen aus Eisen und Eisenbeton mit ausgeführten Beispielen. Von Dr. Ing. W. Gehler, o. Professor an der Techn. Hochschule und Direktor des Versuchs- und Materialprüfungsamtes Dresden. Dritte, neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 18 M., geb. M. 19,50.

Die vorliegende, dritte Auflage des in Ingenieurkreisen stark verbreiteten Buches über die Statik der Rahmentragwerke zeigt gegenüber der zweiten Auflage folgende wesentlichen Erweiterungen: Im ersten Teil wurde der Rahmenstab mit Eckstäben und ein Abschnitt über wagrechte Verschiebungen von Rahmen eingefügt. Ausgebaut wurden ferner die Abschnitte über das Drehwinkelverfahren und seine Anwendungen, unter besonderer Berücksichtigung auch der Stockwerkrahmen. Auch der eiserne Rahmen ist neben dem Eisenbetonrahmen ausführlich zur Darstellung gelangt.

Gehlers Buch behandelt die statische Seite der Rahmenkonstruktionen in vorbildlicher, gründlicher Weise; die direkte statische Untersuchung, ohne fertige Formeln, wird in einfacher Art entwickelt, und ein guter Ueberblick geboten über die verschiedenen Berechnungsmethoden. Neben den Büchern, die in erster Linie auf die Angabe fertiger Formeln für eine rasche Bemessung abzielen, ist das vorliegende Buch ganz unentbehrlich, denn es vermag wohl allein das tiefere Eindringen in das statische Arbeiten einer beliebigen Rahmenkonstruktion anzuregen und zu fördern. Damit hilft es auch dem entwerfenden Ingenieur neue Rahmengebilde, die sich nicht in einen vorhandenen Normaltypus hineinzwängen lassen, in den Bereich seiner Studien zu ziehen. Die theoretischen Untersuchungen nehmen überall auf die praktischen Anwendungsmöglichkeiten gebührend Rücksicht.

Mit Interesse wird der statisch weitergebildete Leser des Buches davon Kenntnis nehmen, dass der Verfasser, wie er im Vorwort erwähnt, das ältere Verfahren der Formänderungsarbeit neben dem Drehwinkelverfahren als gleichbedeutend erachtet. Die Rahmenstatik ist zu mannigfaltig, als dass ein einziges Verfahren für alle Fälle als das zweckmässigste angesprochen werden könnte. Welches Verfahren in jedem Fall zu wählen ist, das wird derjenige, der Gehlers Buch durchstudiert hat, ohne grosse Mühe selber entscheiden können, ja er wird wahrscheinlich gelegentlich finden, dass auch eine Kombination (einzelne Elastizitätsgleichungen auf Grund der Kraftmethode, die noch fehlenden auf Grund der Deformationsmethode aufgestellt) der zwei grundlegenden Methoden den Rechnungsgang noch weiter abzukürzen vermag.

Auch in der neuen Auflage ist Gehlers „Rahmen“ ein für die Praxis unentbehrliches Buch.

**Spanlose Formung.** Schmieden, Stanzen, Pressen, Prägen, Ziehen. Band IV der Schriften der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betriebsingenieure. Herausgegeben von Dr. Ing. V. Litz. 151 Seiten mit 163 Textabbildungen und 4 Zahlentafeln. Berlin 1926. Verlag von Julius Springer. Preis M. 12,60.

In dem Buche, das die Veröffentlichung einer Reihe von Vorträgen darstellt, behandeln fünf Verfasser, alle Betriebsingenieure der Berliner Maschinenindustrie, die im Untertitel genannten Gebilde der spanlosen Formung. In den einzelnen Kapiteln werden die Hand- und Maschinenwerkzeuge, die verwendeten Werkzeugmaschinen und Hilfseinrichtungen beschrieben und eine Anzahl Arbeitsverfahren an Hand von Beispielen erläutert. Diese entstammen, entsprechend der Berufstätigkeit der Verfasser, bei den Kapiteln über das Schmieden dem allgemeinen Maschinenbau, bei den übrigen zumeist dem Apparatebau der Elektrotechnik. Wir haben somit eine vorwiegend beschreibende Darstellung vor uns, wobei das Hauptgewicht auf die Werkzeuge und ihre Wirkungsweise gelegt wurde. Die Werkzeugmaschinen sind meist durch Katalogbilder wiedergegeben, ohne dass auf deren konstruktive Einzelheiten eingegangen wird. Ein tieferes Eindringen in die Vorgänge der plastischen Verformung und eine Abklärung damit zusammenhängender Fragen lag nicht in der Absicht der Verfasser.

Das Buch wird demjenigen, der sich über die zur Zeit vorhandenen Möglichkeiten spanloser Formung von Maschinenteilen unterrichten will, gute Dienste leisten und ihn gegebenenfalls zu vergleichenden Kostenrechnungen anregen. Die Ergebnisse solcher Rechnungen sind für einige Beispiele angegeben. Die Rechnungsgrundlagen müssen im Einzelfalle durch sorgfältige Versuche ermittelt werden, wobei Herstellungskosten und Haltbarkeit der Werkzeuge die Hauptrolle spielen.

G.

**Farbe und Dasein.** Von Wilhelm Steinfels. Aus: Gott-Natur, Schriftenreihe zur Neubegründung der Naturphilosophie. Herausgegeben von Wilh. Rössle. 235 Seiten, mit Konstruktions-Zeichnungen und zahlreichen Farbentafeln. Jena 1926. Verlag von Eugen Diederichs. Preis geh. 9 M., in Leinen geb. 12 M.

Das Buch beginnt mit der Untersuchung des Ostwald'schen Farbenkörpers, der auf ein reguläres Axenkreuz bezogenen Kugel, deren horizontale Pole rot-grün und gelb-blau sind, die Vertikalen aber weiss und schwarz. Die verschiedenen Zonen dieser Kugel, und besonders ihre ebenen Schnitte werden zunächst auf ihren empirischen Erlebniswert untersucht, dann werden die Ergebnisse (sehr plausible Ergebnisse) vertieft, indem die Gesamtheit der psychischen Erlebnisse nach dem Vorbild der Farbenkugel zu einer „Bewusstseinskugel“ geordnet und auf das gleiche Axenkreuz bezogen werden; in einem dritten Teil endlich wird diese Anschauungsform ins Kosmische hinaus projiziert, oder, umgekehrt gesehen, das Weltganze diesem System eingeordnet. Das Buch wird hier angezeigt, weil gerade Architekten oft Neigung haben, ihr Bedürfnis nach sozusagen kristallhafter Ordnung ins Metaphysische zu verfolgen, und weil ihre Kunst in den gleichen Grenzgebieten zwischen Physis und Metaphysis, zwischen Empirie und Symbol zu Hause ist; das Buch trägt denn auch mit Recht den Untertitel „Grundzüge zu einem symbolischen Weltbild“, denn es sieht das Ganze im Spiegel des Einzelnen, und im Einzelnen den Bezug aufs Ganze. Sehr gross wird der Kreis derer, an den sich Steinfels wendet, nicht sein, aber es sei denen, die sich auf dem Gebiet des Symbolischen mit der nötigen Vorsicht und dem Bewusstsein der Gefahr dieser doppelten Böden zu bewegen wissen, bestens empfohlen.

P. M.

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

## Vereinsnachrichten.

### Bündner Ingenieur- und Architekten-Verein. Jahresbericht 1925/26.

#### I. Mitgliederbewegung.

	Dem S. I. A. angehörend:			Freie Mitglieder	
	Architekten	Ingenieure	Total	Mitglieder	Total
Bestand Ende 1924/25	16	38	54	19	73
Bestand Ende 1925/26	17	39	56	15	71

Neueingetreten sind in unsere Sektion: Arch. Weber-Boehm, Ragaz, früher Sektion Zürich; Ing. Alex. Bernhard, Landquart Fabriken; Ing. J. Fontana, Samaden, früher Freimitglied; Ing. K. Grütter, B. K. Samaden. — Ausgetreten sind: Ing.-Chem. Büeler-Deflorin, Monfalcone (wegen Domizil-Verlegung in Ausland) und Ing. H. Studer (Uebertritt in die Sektion Zürich).

Von den Freimitgliedern sind ausgetreten: Masch.-Techn. Guhl, Landquart, und Ing. Rovida, Wädenswil. — Durch den Tod haben wir verloren Obering. C. Peterelli, Savognino, der unsere Sektion am 31. Mai 1877 gründen half und jahrzehntelang ein eifriges Mitglied war.

#### II. Vereinstätigkeit.

- In sieben Sitzungen sind folgende Traktanden behandelt worden:
4. Dez. Generalversammlung. Der Vorstand wird bestätigt wie folgt: Präsident: H. L. v. Gugelberg, Ingenieur, Maienfeld; Vize-Präsident: J. E. Willi, Architekt, Chur; Kassier: G. Lorenz, Ingenieur, Thusis; Aktuar: Hans Conrad, Ingenieur, Chur; Beisitzer: O. Good, Kulturingenieur, Chur, und W. Sulser, Architekt, Chur. — Als Delegierte werden gewählt: Oberingenieur J. Solca (bisher) und Oberingenieur E. Bernasconi (neu). — Anschliessend: Vortrag von Ing. H. Conrad: „Ueber den Bahnhofumbau Chur“.
  18. Dez. Prof. C. Andraea, E. T. H. (Zürich): Lichtbildervortrag „Ueber Probleme der Alpendurchstiche“.
  29. Jan. Ing. F. Gugler, Direktor N. O. K. (Baden): Lichtbildervortrag „Einige Bauverfahren beim Wäggitalwerk“.
  13. Febr. Gemeinsame Sitzung mit der Naturforschenden Gesellschaft: Linder, (Viscose, Emmenbrücke): Lichtbildervortrag mit Demonstrationen „Ueber Kunstseide“.
  26. Febr. Lichtbildervortrag von Kulturingenieur O. Good: „Land- und alpwirtschaftlicher Hochbau unter besonderer Berücksichtigung der Bündner Verhältnisse“.
  26. März. Dr. A. Meuli & Ing. F. Prader: „Die projektierte Bernhardsbahn“ (mit Lichtbildern).
  5. Juni. Oberelektroingenieur W. Dürler: Lichtbilder aus Japan.
- Der Vorstand erledigte seine Geschäfte in drei Sitzungen. An der D-V des S. I. A. in Aarau vom 5. Dezember war unsere Sektion vertreten durch Ing. v. Gugelberg und Ing. H. Conrad und an derjenigen vom 28. August in Basel durch Obering. Solca und Ing. v. Gugelberg. An der 50. G-V des S. I. A. vom 28. bis 30. September in Basel waren von unserer Sektion acht Mitglieder anwesend.