

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 11

Sonstiges

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: 12.02.2026

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

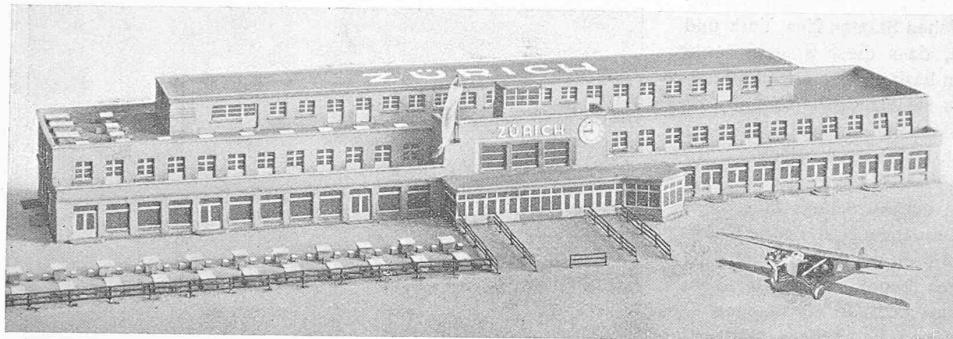


Abb. 2. Modellbild des projektierten Stationsgebäudes (4 in untenstehendem Plan).

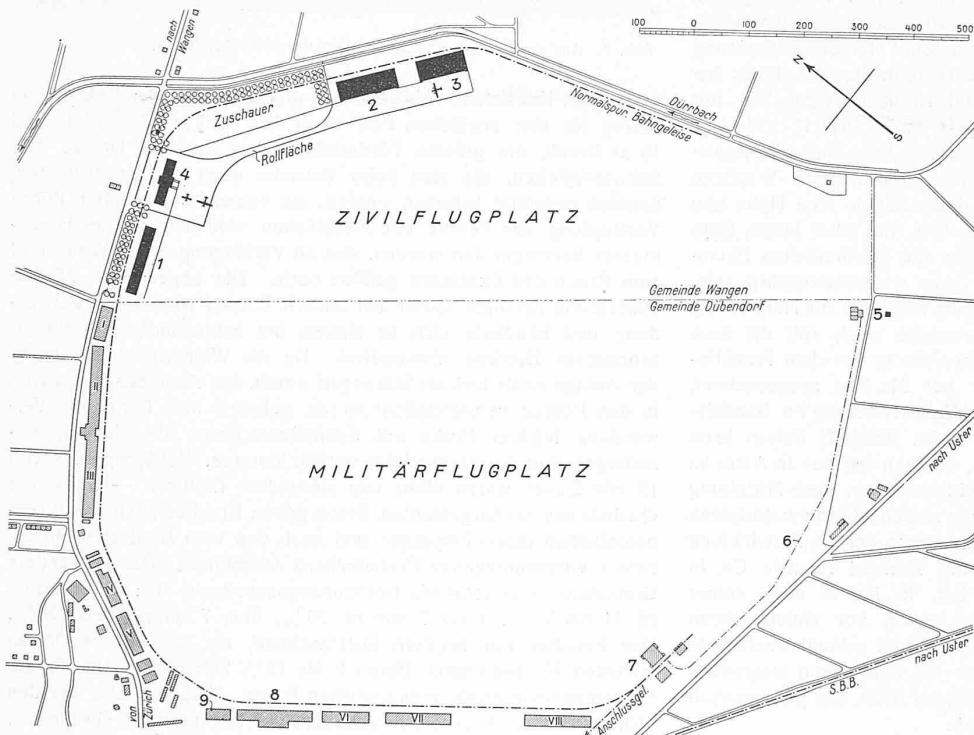


Abb. 1. Lageplan 1 : 12500 des Flugplatzes Dübendorf, mit der nordöstlichen Erweiterung für den Flughafen (Zivilflugplatz).

Legende: 1 Halle für Privat-Flugzeuge, 2 inländische Fluggesellschaften, 3 ausländische Fluggesellschaften, 4 Stationsgebäude, 5 Motoren-Prüfstand (rechts Zivil, links Militär), 6 Schmalspurverbindungs-Geleise, 7 alter städtischer Flugzeugschuppen, 8 Militär-Montagehallen, 9 Militär-Verwaltung, I bis VIII Militär-Flugzeug-Hallen.

Lichtkabel und Beleuchtung, Telefon- und Funkanlagen, Rohrpost, Tank- und Geleiseanlagen u.a.m.) mit 339 000, und die Umgebungsarbeiten (Rollflächen und dergl.) mit 443 000 Fr.

Die regierungsräthliche Weisung beruft sich einleitend auf das am 20. Mai 1928 vom Zürcher Volk mit 54 684 Ja gegen 34 011 Nein angenommene „Gesetz über die Förderung des Zivilflugverkehrs“, wonach der Kanton Zürich den Flugverkehr zu fördern hat durch: a) die Anlage und den Betrieb eines Flugplatzes nebst den dazugehörigen Einrichtungen¹⁾; b) die Schaffung und Erhaltung von Luftverkehrslinien, die Zürich mit den Hauptflugplätzen des In- und Auslandes verbinden. Nach diesem Gesetz wird auch der Betrieb des Zivilflugverkehrs subventioniert, bis er sich aus eigener Kraft wird erhalten können. Für die neuen Investitionen ist natürlich nicht von Anfang an eine volle Verzinsung zu erwarten; immerhin dürfen sie nach vorsichtiger Berechnung vorerst etwa 75 000 Fr. jährlich einbringen, später wesentlich mehr. Die geplanten Anlagen werden den Zürcher Flughafen in Dübendorf zum bedeutendsten der Schweiz machen.

Wie sehr das Bauvorhaben berechtigt, ja dringend notwendig ist, ergibt sich aus der ausserordentlich starken Entwicklung des kommerziellen Flugverkehrs wie überall so auch bei uns. Bemerkenswert dabei ist die besonders starke Vermehrung der hochtarifierten Transporte, wie Brief- und Paketpost, die im schweiz. Luftverkehr 1928 mit 82 900 kg, 1929 schon mit 102 950 kg ver-

¹⁾ Vergl. die Basler Flugplatzanlagen in Bd. 91, S. 305 (23. Juni 1928).

treten sind; ferner ist der Warentransport gestiegen von 253 t im Jahre 1928 auf 434 t im Jahre 1929. Und was den Personenverkehr betrifft, entnehmen wir der „Aero-Revue“ (August 1930) folgende Sätze über die „Flugfreudigkeit“ der Schweiz:

„... Durch einen systematischen Ausbau des Netzes, dauernde Verbesserung des Flugmaterials, hochqualifizierte und sichere Verkehrsorganisation und umfassende Propagandaarbeit hat sich das jüngste Verkehrsmittel auch bei uns im Laufe des Jahres das Vertrauen des Publikums erworben. Dies zeigt in deutlicher Weise die unten folgende Zusammenstellung, wobei für einige wichtige Luftverkehr-Städte des Kontinents die Einwohnerzahl und die Zahl der an diesen Orten ankommenden, abfliegenden sowie transitierenden Passagiere pro 1929 auf Grund zuverlässiger Angaben einander gegenübergestellt werden.“

An zweiter Stelle steht Zürich, das pro 1929 4030 Passagiere auf 100 000 Seelen aufweist. Zürich, die grosse Industrie- und Handelsmetropole der Schweiz, übertrifft mit seinen total 8948 Linienpassagieren den Verkehr auf dem Gemeinschaftsflugplatz Nürnberg/Fürth, und hält dem über 100 000 Einwohner grösseren Stuttgart und dem zweimal grösseren Dresden fast die Stange.“

Die Rekordzahl an beförderten Passagieren dürfte Dübendorf am 31. August d. J. anlässlich eines Besuches des Schweiz. Holzarbeiter-Verbandes erreicht haben. Unter Beteiligung W. Mittelholzers beförderte an jenem Sonntag die „Ad Astra“ mit drei dreimotorigen Fokker-Grossflugzeugen nicht weniger als 959 Menschen, davon 87 auf einstündigen Alpenflügen.

Ort	Einwohner	Linien-Passagiere	
		total	auf 100 000 Einwohner
Genf	130 000	3 275	2529
Basel	144 000	6 825	4739
Zürich	222 000	8 948	4030
Stuttgart	342 000	8 960	2619
Nürnberg/Fürth	467 000	8 195	1754
Frankfurt	468 000	15 420	3294
Dresden	619 000	8 980	1451
München	681 000	15 128	2219
Amsterdam	727 000	16 570	2279
Hamburg	1 079 000	16 135	1495

Angesichts solcher Verkehrsleistungen, und verglichen mit den z. T. um vieles grösseren Aufwendungen und Einrichtung obiger Städte dürfte es nicht mehr zu früh sein, auch Zürich einen seiner Bedeutung entsprechenden Flughafen zu verschaffen.

MITTEILUNGEN.

Der steigende Papierholz-Bedarf verlangt schnellwachsende Bäume. Der Bedarf an Holz für die Papierherstellung nimmt ständig zu. Schon heute sind weite Flächen, die dicht bewaldet waren, abgeholt worden, und ihre Aufforstung kann dem steigenden Bedarf nicht folgen, sodass die Sägewerke gezwungen sind, das Holz von weiter entfernten Waldgegenden zu beziehen

oder selbst dorthin überzusiedeln. Wie die „VDI-Nachrichten“ mitteilen, hat dies z. B. in den beiden östlichen Staaten New York und Pennsylvania der U.S.A. dazu geführt, dass diese Staaten heute weite, nur noch dünn bewaldete Flächen besitzen und etwa fünfzigmal soviel Holz verbrauchen als sie erzeugen. Und vor 80 Jahren war New York der führende Staat in der Holzerzeugung Nordamerikas, dem Pennsylvania nicht viel nachstand. Vor etwa drei Jahren hat nun der Staat New York einen Ausschuss zur Prüfung seiner Holzindustrie eingesetzt; der Ausschuss fand, dass dieser Staat mehr als 1200 Holzverbrauchende Industrie-Unternehmungen innert der letzten 15 Jahre verloren hatte. Etwa 2 Mill. ha Land, die früher bewaldet waren, liegen heute brach. Da es zu kostspielig ist, das Land dem Ackerbau nutzbar zu machen — vielleicht spricht auch die zum Teil schon vorhandene landwirtschaftliche Uebererzeugung dagegen — tauchte die Frage auf, ob man diese Flächen nicht wieder aufforsten könnte. Das langsame Wachsen der Bäume stand aber diesem Plan entgegen, denn wenn man zu lange auf den Ertrag warten muss, lohnt sich die Aufforstung dieser Flächen nicht. Nun hat sich die Technik dieser Aufgabe bemächtigt. In planmässigen Zucht- und Kreuzungsversuchen mit 14 000 Sämlingen 125 verschiedener Pappelarten hat Prof. R. H. Mc. Kee von der Columbia-Universität, New York, eine neue Bastard-Pappelart gezüchtet, die sich durch ausserordentlich rasches Wachsen auszeichnet. In fünf Monaten haben diese Bäume eine Höhe von 1,80 bis 2,15 m erreicht. Ihr Holz ist fest, hat aber lange, feste Fasern und nur wenig Astfehler. Gegen die gewöhnlichen Baumkrankheiten soll die neue Pappelart sehr widerstandsfähig sein. Der wilden Pappel, deren Holz in Amerika meistens zur Herstellung von Buch- und Zeitschriftenpapier verwendet wird, soll die neue Holzart noch überlegen sein. In seinem Vortrag vor dem Franklin-Institut in Philadelphia am 18. März hat Mc. Kee ausgerechnet, dass die neue Pappelart jährlich im Mittel 18 000 kg/ha handelsfähiges Holz, entsprechend rd. 9000 kg/ha Zellstoff liefern kann gegen nur rd. 250 kg/ha Holz jährlich, die man bei der in Amerika üblichen Aufforstung heute erzielt. Anschliessend an diese Mitteilung erinnern die „VDI-Nachrichten“ an den vor sieben Jahren verstorbenen deutschen Elektrophysiker Charles P. Steinmetz, der die Entwicklung der Elektrotechnik, besonders auch der General Electric Co. in Schenectady massgebend beeinflusst hat. Er hat in einer seiner weitschauenden Zukunftsbetrachtungen schon vor vielen Jahren den Gedanken ausgesprochen, dass die Technik schnell wachsende Holzpflanzen entwickeln müsste, wenn sie dem rasch steigenden Bedarf nachkommen wollte. Heute scheint sich das phantastisch klingende Zukunftsbild zu verwirklichen.

Pumpe zur Förderung von Beton. Beim Neubau des Deutschen Hauses in Flensburg gelangte ein neues Verfahren zur Erprobung, nach dem der Beton mittels Pumpe und Rohrleitung an seine Verwendungstelle gefördert wird, anstatt mit Hilfe von Giessturm und Rinne. Wie wir dem „Bauingenieur“ vom 30. Mai 1930 entnehmen, gehen die ersten Versuche, denen diese Idee zu Grunde lag, auf das Frühjahr 1928 zurück. Sie führten nach Ueberwindung grösserer konstruktiver Schwierigkeiten zum Bau einer Kolbenpumpe mit einer Leistungsfähigkeit von 10 m³/h durch die Eisenbetonfirma Max Giese, Kiel. Für den Antrieb diente ein Benzinmotor von 18 PS. Der Durchmesser der Rohre betrug 120 mm.

Wie Abb. 1 zeigt, besteht die Anlage aus dem Förderband F zur Beschickung der Mischmaschine mit den Zuschlagstoffen (der Handbetrieb erwies sich als unzureichend und betriebshindernd), das drei Mann Bedienung erfordert, der Mischmaschine T, bedient von einem Maschinisten und einem Hilfsmaschinisten, dem Einlauftank S für den fertigen Beton, dem Rührwerk R (in dem nach dem Silo eine nochmalige Durchmischung vorgenommen wird), der Pumpe P, der Rohrleitung R1 und dem Antriebsmotor Mt. Für die Verlegung und Instandhaltung der Rohrleitung waren zwei bis drei Mann erforderlich; zu diesem Personal kommt noch ein Zementträger. An der Verwendungstelle erfolgt der Zufluss des Beton stetig in der

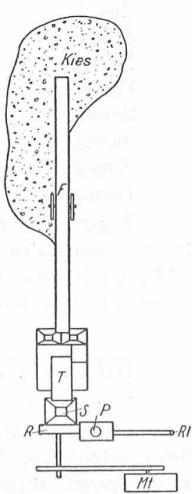


Abb. 1. Grundriss der Beton-Pumpenanlage.

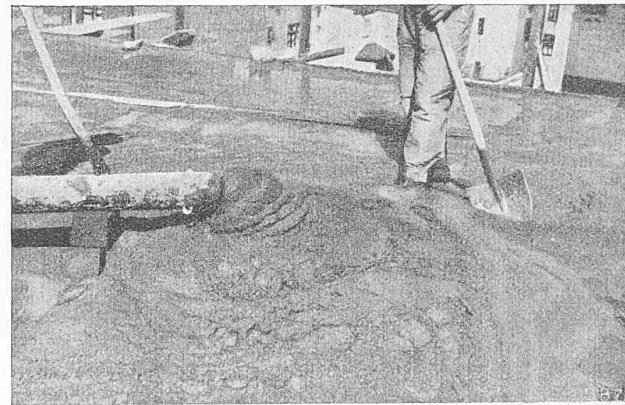


Abb. 2. Aus der Rohrleitung herausfliessender plastischer Beton.

verlangten Konsistenz (Abb. 2). Die grösste Länge der Rohrleitung betrug für den erwähnten Fall 90 m bei 5,10 m Förderhöhe und 15 at Druck, die grösste Förderhöhe 27 m bei 8 at Druck. Die Schwierigkeiten, die sich beim Betriebe noch eingestellt hatten, konnten endgültig behoben werden; sie waren hauptsächlich durch Verstopfung der Ventile mit Kiesstücken von über 40 mm Durchmesser hervorgerufen worden, was zu Verbiegungen der Welle und zum Bruch des Exzentrers geführt hatte. Die abgeänderte Förderanordnung gelangte später bei andern Bauten wieder zur Verwendung und bewährte sich in sieben- bis zehnstündigem ununterbrochenem Betriebe einwandfrei. Da die Wiederinbetriebsetzung der Anlage nach kleinen Störungen durch das Absetzen des Beton in den Rohren verunmöglicht wurde, gelangte man ferner zur Verwendung leichter Rohre mit Schnellverschluss, die leicht auseinandergezogen und gereinigt werden konnten. Betriebspausen von 15 min Dauer waren nicht von störendem Einfluss. — Ueber die Qualität des so hergestellten Beton gabten Bruchversuche an Eisenbetonbalken (nach Emperger und nach den vom Deutschen Betonverein vorgeschlagenen Probekörpern) Aufschluss. Der verwendete Grubenkies wies folgende Kornzusammensetzung auf: 0 bis 1 mm rd. 44 bis 50%, 1 bis 7 mm rd. 29%, über 7 mm rd. 20 bis 26%. Das Resultat war insofern überraschend, als die mittlere Druckfestigkeit für gepumpten Beton 6 bis 10% höher war, als für der Mischmaschine direkt entnommenen Beton. Während also bei den bisher üblichen Betonfördermethoden, vor allem mit der Giessrinne, die Gefahr der Qualitätsverschlechterung durch Entmischung vorliegt, lässt die beschriebene neue Methode infolge besserer Durchmischung auf dem Transport eine Qualitätsverbesserung erwarten. St.

Ueber den Weltschiffbau im Jahre 1929 macht „Engineering“ vom 7. Februar die folgenden Angaben, die sich auf Schiffe mit über 100 Brutto-Registertonnen beziehen. Von Stapel liefen in den wichtigsten sich mit Schiffbau befassenden Ländern insgesamt 1012 Schiffe mit 2793210 t, gegenüber 869 Schiffen mit 2699239 t im Vorjahr. Davon entfallen auf Grossbritannien und Irland 489 Schiffe mit 1522623 t, auf Deutschland 85 Schiffe mit 249077 t, auf Holland 77 Schiffe mit 186517 t, auf Japan 40 Schiffe mit 164457 t, auf die U.S.A. 63 Schiffe mit 126063 t, auf Dänemark 34 Schiffe mit 111496 t, auf Schweden 29 Schiffe mit 107246 t, auf Frankreich 16 Schiffe mit 81607 t, auf Italien 32 Schiffe mit 71497 t, auf Norwegen 51 Schiffe mit 39604 t, auf die British Dominions 50 Schiffe mit 33141 t, und auf die übrigen Länder 46 Schiffe mit 99882 t. Auf Grossbritannien und Irland entfallen somit 54,5% der Gesamttonnenzahl; davon waren 17,1% für ausländische Besteller. Unsere Quelle enthält eine ausführliche Zusammenstellung der in den genannten Ländern seit dem Jahre 1893 von Stapel gelassenen Schiffen.

Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke. Wie gewohnt, ging der Generalversammlung des S.E.V., über die auf S. 136 vorliegenden Hefte berichtet ist, jene des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke, V.S.E., voraus. In rascher Folge wurden unter Leitung des Präsidenten, Direktor F. Ringwald, die durch die Statuten vorgeschriebenen Geschäfte erledigt. An Stelle der eine Wiederwahl ablehnenden Direktoren F. Ringwald (Zentralschweiz. Kraftwerke Luzern) und G. Nicole (Forces Motrices des lacs de Joux et de l'Orbe) wurden neu gewählt die Direktoren Craner (St. Imier) und

R. Schmidt (E.O.S., Lausanne); neuer Präsident wird Dir. Schmidt. Die Versammlung hörte sodann einen Vortrag an von Ing. F. Grieb, Baden, über „Einige durch den Zusammenschluss elektrischer Netze bedingte Probleme“. An 112 Beamte, Angestellte und Arbeiter von Elektrizitätswerken konnte für bei der nämlichen Unternehmung während 25 Jahren treu geleistete Dienste das übliche Diplom verabreicht werden.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schifffahrtsamt Basel gibt den Güterumschlag im August 1930 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1930			1929		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
August . . .	107 166	14 290	121 456	64 694	4 930	69 624
Davon Rhein	97 264	14 290	111 554	—	2 601	2 601
Kanal	9 902	—	9 902	64 694	2 369	67 023
Januar bis Aug.	716 040	65 368	781 408	381 423	33 721	415 144
Davon Rhein	280 609	52 800	333 409	429	6 100	6 529
Kanal	435 431	12 568	447 999	380 994	27 621	408 615

Standseilbahn von Waldhaus-Flims nach dem Cauma-See. Mit Botschaft vom 29. August empfiehlt der Bundesrat der Bundesversammlung die Erteilung der vom Kur- und Verwaltungsverein Flims und Waldhaus-Flims ersuchten Konzession für eine elektrische Standseilbahn nach dem 100 m tiefer gelegenen Seebad. Die Bahn ist mit 583,5 m Länge und 24% Höchststeigung vorgesehen. Die beiden Endstationen liegen auf Kote 1110,5 m bzw. 1008,0 m. Die Gesamtkosten sind auf 260 000 Fr. voranschlagt.

Eidg. Technische Hochschule. Anlässlich des in Zürich abgehaltenen Internationalen Kongresses für Photogrammetrie hat die E.T.H. den Herren Prof. Dr. Seb. Finsterwalder (Wien) und Oberingenieur Heinrich Wild (Heerbrugg) den Titel eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber verliehen.

NEKROLOGE.

† Rudolf Wartmann. Nach kurzer Krankheit starb in Brugg am 2. September, im Alter von 58 Jahren, Ing. Rudolf Wartmann, Direktor der Eisenkonstruktions- und Brückenbauwerkstätten Wartmann, Valette & Cie. und Verwaltungsratpräsident der Maschinenfabrik Brugg A.-G.

† Paul Schucan. Am 5. September ist in Salta in Argentinien Ingenieur Paul Schucan, im Alter von 50 Jahren, an einer akuten Dysenterie verschieden.

WETTBEWERBE.

Neubau der Basler Kantonalbank in Basel (Bd. 95, S. 333). Das Resultat dieses Wettbewerbes ist nicht mehr rechtzeitig bekannt gegeben worden, um noch in dieser Nummer mitgeteilt zu werden. Die Pläne können bis zum 19. September in der Turnhalle des Steinenschulhauses täglich von 8½ bis 18 h besichtigt werden.

Neue katholische Kirche in Luzern (Bd. 95, Seite 216). Es sind insgesamt 68 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht wird erst Ende September zusammentreten.

LITERATUR.

Berichte der Zweiten Weltkraftkonferenz, Sonderband 21, Generalberichte. Drei Ausgaben (Deutsch, Englisch, Französisch), 150×238 mm, 271 S. Berlin 1930, V.D.I.-Verlag. Preis jeder Ausgabe in Leinen geb. 26 M. (V.D.I.-Mitglieder M. 23,40), bei Bestellung bis 1. November 1930 20 M.

Die grosse Zahl der zur Zweiten Weltkraftkonferenz eingegangenen Berichte — von 34 Ländern wurden 376 Beiträge eingesandt — machte eine eingehende Würdigung der Berichte selbst auf den einzelnen Fachsitzungen unmöglich. Daher wurden zusammengehörige Arbeitgebiete zu 34 Generalberichten zusammengefasst, die Vortragstoff auf den Fachsitzungen bildeten und als Diskussionsgrundlage dienten. Auch für den Einzelnen ist es infolge des Umfangs der Einzelberichte fast unmöglich, durch das Studium der Berichte einen Ueberblick über das Gesamtarbeitsgebiet der Weltkraftkonferenz zu erhalten. Eine Uebersicht in grossen Zügen lässt sich bereits aus den Generalberichten gewinnen. Deshalb sind alle Generalberichte in dem vorliegenden Sonderband noch einmal für sich zusammengefasst worden. Diese Generalberichte wurden

unter Berücksichtigung der von den einzelnen Ländern gegebenen Anregungen so aufgebaut, dass nach Möglichkeit nicht etwa die einzelnen Spezialgebiete gegeneinander abgekapselt wurden, sondern dass die gesamte Fachwelt der Energiewirtschaft gemeinsam unter dem Leitgedanken der billigen und sicheren Lieferung von Energie und der Energiemarktverbesserung zur Aussenwelt spricht.

Jeder einzelne der in dem Buch enthaltenen 34 Generalberichte umfasst die Inhaltangabe jedes zu diesem Generalbericht gehörenden Einzelberichtes, in der alle wesentlichen Angaben des jeweiligen Berichtes gewürdigt werden. Dem angeschlossen ist ein Abschnitt „Entwicklungslien“, der die bisherige Entwicklung des Gebietes, wie sie sich aus den Berichten ergibt, darlegt, und einen Ausblick auf die künftige Entwicklung und die für die nächste Zeit wichtigen Aufgaben gibt. Aus diesen Entwicklungslien heraus wurden Vorschläge für die Diskussion der Fachsitzungen gemacht, die ebenfalls in dem Band aufgenommen sind.

So bieten die Generalberichte eine einzigartige Gelegenheit, die Fülle der auf dem Gebiet der Kraftwirtschaft vorliegenden Aufgaben, sowie Mittel und Wege zu ihrer Bewältigung nach dem heutigen Stand umfassend kennen zu lernen. Die Möglichkeit wird nicht nur den Deutschsprachigen, sondern auch den englisch und französisch Sprechenden dadurch geboten, dass die Generalberichte ausser in einer deutschen, auch in einer englischen und in einer französischen Ausgabe herausgekommen sind.

Der vorliegende Band ist ein Teil der „Berichte der Zweiten Weltkraftkonferenz“. Der V.D.I.-Verlag hat sich nämlich bemüht, die Berichte in einer Form zu veröffentlichen, die ihre weite Verbreitung ohne erhebliche finanzielle Belastung des Einzelnen ermöglicht, um, getreu dem Ziel der Weltkraftkonferenz, der breiten Öffentlichkeit einen Einblick in die Fülle der Probleme zu vermitteln, die auf dem umfassenden Gebiet der Kraftwirtschaft die besten Köpfe unserer Zeit beschäftigen. Die Berichte sind deshalb in 18 Fachbände aufgeteilt, und zwar enthält: Bd. 1: Elektrizitätsverwendung (etwa 620 S.) / Bd. 2: Gaserzeugung und Gasverwendung (600 S.) / Bd. 3: Verwendung verschiedener Energiearten (320 S.) / Bd. 4: Wärmekraftanlagen (520 S.) / Bd. 5: Wärmekraftmaschinen (360 S.) / Bd. 6: Feste Brennstoffe und allgemeine Wärmewirtschaft (520 S.) / Bd. 7: Kessel und Feuerungen (360 S.) / Bd. 8: Öl- und Verbrennungskraftmaschinen (670 S.) / Bd. 9: Wasserkraftanlagen und -Maschinen (380 S.) / Bd. 10: Wasserkraftwirtschaft und wasserrechtliche Fragen (480 S.) / Bd. 11: Grosskraftspeicherung und Zusammenarbeit verschiedener Kraftwerke (370 S.) / Bd. 12: Elektrische Maschinen (350 S.) / Bd. 13: Elektrische Schaltanlagen (350 S.) / Bd. 14: Freileitungsanlagen (520 S.) / Bd. 15: Belastungsgebirge, Stromtarife und allgemeine Elektrizitätswirtschaft (450 S.) / Bd. 16: Allgemeine Probleme der Energiewirtschaft und gesetzliche Fragen (350 S.) / Bd. 17: Energiewirtschaft im Verkehrswesen (720 S.) / Bd. 18: Forschung, Normung, Statistik und Erziehung in der Energiewirtschaft (620 S.). Das Format dieser Bände ist 150×238 mm. Der Preis beträgt je nach dem Umfang 40 M. oder 26 M., bei Vorausbestellung bis 1. November 30 M. oder 20 M. Jedes Fachband sind in drei Sprachen die betreffenden Generalberichte, sowie auch die Diskussion selbst beigelegt.

Ausser diesen Fachbänden enthalten die Berichte Band 19: „Allgemeine Hauptvorträge“, in dem bedeutende Forscher und Wissenschaftler in leichtverständlicher Form über wissenschaftliche und kulturelle Fragen unserer Zeit sprechen (70 Seiten M. 7,50, bei Vorausbestellung 5 M.) und als Band 20 einen Index für die Bände 1 bis 19 (50 M., bei Vorausbestellung 40 M.).

Die gesamte Berichterstattung, umfassend die Bände 1 bis 20, ist für 350 M., bei Vorausbestellung für 300 M. erhältlich. Der Band „Generalberichte“ erscheint ausserhalb dieser Reihe.

Schnellaufende Dieselmotoren, Beschreibungen, Erfahrungen, Berechnung, Konstruktion, Betrieb. Von Prof. Dr. Ing. O. Föppel, Dr. Ing. H. Strombeck und Prof. Dr. tech. L. Ebermann. Berlin 1929, Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 16,50.

Das 1919 erstmals erschienene Buch, das seit der dritten Auflage einen weiteren Bearbeiter in Professor L. Ebermann gefunden hat, wird nicht mehr auf das gleiche Echo rechnen dürfen, das seiner ersten Auflage zuteil wurde. Damals, unmittelbar nach dem Kriege, wurde das Buch mit grosser Spannung entgegengenommen; enthielt es doch, aus unmittelbarer Erfahrung geschöpft, ausführliche Angaben über die Betriebserfahrungen mit den deutschen Unterseebootmotoren, über die bis dahin kaum etwas zu-