

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 109/110 (1937)  
**Heft:** 4: Internationales Flugmeeting Zürich-Dübendorf, 23. Juli bis 1. August

## 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:** 05.04.2026

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

digkeitseinschränkungen bis 120 km/h dahinfallen. Diese Geschwindigkeit ist aber andererseits dank der neueren Bremsausrüstungen ohne Aenderung der Signalabstände als zulässig anzusehen.

Massgebend für diese Programmverwirklichung ist, immer nach Deischl, die Entgleisungsgefahr, Kippgefahr und Ruhe des Laufes. Bei der heute bestehenden Geleiseüberhöhung ist mit den gebräuchlichen Fahrzeugbauarten eine dreifache Kippsicherheit für obige Geschwindigkeitsregel noch zu erreichen. Bedeutend mehr Mühe bereitet die Verminderung der seitlichen Reaktionen zwischen Rad und Schiene, die die Ursachen einer Entgleisung oder Schienenverlagerung, die ihrerseits Ruhe und Sicherheit des Laufes stark herabsetzen kann, sein können. Wie aus zahlreichen bekannten theoretischen Arbeiten von Prof. Dr. Heumann, Prof. Jahn, Dr. Bäseler hervorgeht, zerfallen diese Reaktionen in einen statischen und dynamischen Führungsdruck. Der erste ist von der Achsanordnung und der Kurven-einstellung des Fahrzeuges abhängig, der zweite von der Drehbeschleunigung des ganzen Fahrzeuges beim Kurvenlauf. Durch eine sachgemässe radiale Achseinstellung kann der statische Führungsdruck auf Null herabgesetzt werden; durch eine geringe Uebersteuerung der Achsen kann theoretisch auch der dynamische Anteil stark vermindert werden. Die Vorschläge Deischls enthalten ferner einen pendelnd aufgehängten Wagenkasten. Die Arbeit Deischls bildet gewissermassen eine für die Praxis geschaffene Zusammenfassung der vielen in den letzten Jahren durchgeführten Studien und Versuche über den Lauf von Fahrzeugen, über die hier ebenfalls berichtet wurde (vgl. Bd. 105, S. 291\*, Bd. 106, S. 22\*, Bd. 107, S. 178\*, 188\*, Bd. 108, S. 163\*. Red.)

Massgebend ist also schlussendlich die *Achssteuerung*, und es dürfte für den Leser interessant sein festzustellen, dass diese konstruktiven Anregungen von Dr. Deischl sich mit den bereits in der Schweiz ausgeführten Drehgestellen der Bauart SIG-VRL (Schweiz. Ind. Gesellschaft Neuhausen und Internat. Gesellschaft zur Ausbeutung der Erfindungen Liechty für Geleisefahrzeuge A.-G. Neuenburg) decken. Aus Abb. 1 ist schemat. dessen Durchbildung ersichtlich. Zwei zusammengekoppelte Lenkgestelle bewirken in Abhängigkeit der Verdrehung des Drehgestells gegenüber dem Wagenkasten, d. h. proportional dem Kurvenradius die radiale Achseinstellung. Ein grosser Drehgestellradstand und ein mit zusätzlicher Reibung behafteter Drehring sowie eine Achsdruckausgleichvorrichtung sind die weiteren Kennzeichen, die aus Abb. 2 ersichtlich sind. Das kleine Mehrgewicht dieses Drehgestells wird durch den bedeutend kleineren Kurvenwiderstand bei weitem aufgehoben.

Die Richtigkeit des ganzen Gedankenganges ergibt sich aus den guten Erfahrungen, die während einem 1 1/2-jährigen strengen Betrieb mit dem in Abb. 2 abgebildeten Drehgestell gesammelt werden konnten. Der geringe Radreifen- und Schienenverschleiss, Bogenwiderstand, Unterhalt und insbesondere der ruhige Lauf veranlassten die Bahngesellschaft, bei der Anschaffung von drei Triebwagenzügen nach Abb. 3 wiederum das Drehgestell SIG-VRL zu verwenden. Ein weiterer Triebwagen wird mit einem solchen Triebdrehgestell ausgerüstet. Für den Schnellverkehr zwischen den Jurastädten Biel-Chaux-de-Fonds - Le Locle und Neuenburg rüsten die SBB aus Mitteln der Stiftung «Jurapfeil» einen Triebwagen mit den gleichen Drehgestellen aus.

Schliesslich zeigt Abb. 4 ein Drehgestell mit gesteuerten Achsen, bestimmt für einen Schnellzugwagen für die SBB. Ausser der mit Querspiel versehenen Wiege besitzt es alle bereits genannten Merkmale. Die Zahl der ausgeführten Drehgestelle mit gesteuerten Achsen wird demnach 16 betragen. Ihren Erfolg verdanken sie nicht zuletzt den langjährigen guten Betriebsergebnissen mit einer Anzahl einachsiger Lenkgestelle der Bauart VRL, die bereits alle Vorteile der gesteuerten Achsen darlegten.

Es sind damit die mechanischen Grundlagen geschaffen, um den von der Natur uns gestellten Schwierigkeiten begegnen zu können und die Einführung eines wirtschaftlichen und angenehmen Schnellverkehrs auch auf diesem Wege zu fördern.

R. Liechty.

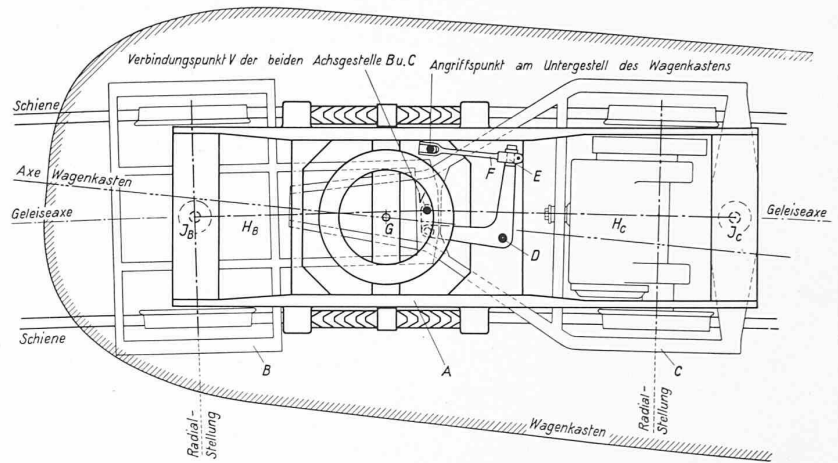


Abb. 1. Schema 1:50 des Drehgestells mit gesteuerten Achsen System Liechty

*Anmerkung der Redaktion.* Auf den hier zitierten Artikel Dr. Ing. Deischls hat Ing. R. Liechty der «Verkehrstechnischen Woche» eine kurze Mitteilung eingesandt, ungefähr obigen Inhalts, um zu zeigen, wie weit die Vorschläge Deichels in der Schweiz bereits verwirklicht werden. Sonderbarerweise hat die Schriftleitung der Mitteilung Liechty's ohne irgendwelche Begründung die Aufnahme verweigert, weshalb wir ihren Inhalt hier bekannt geben; eine durch diesen Umstand bedingte teilweise Wiederholung wollen unsere Leser frdl. entschuldigen.

## MITTEILUNGEN

**Unwetterfeste Wohnhäuser.** Wir entnehmen «Beton und Eisen» vom 20. Mai 1937 folgende Mitteilungen über eigentümliche Bauweisen in den U. S. A. Ueber einen etwa 35 km langen, mit seinem Nordende ungefähr 80 km von dem bekannten Luxuskurort Miami entfernten schmalen Streifen der Halbinsel Florida brauste im September 1935 eine Sturmflut, bei der 4,5 m hohe Wellen fast alle Gebäude auf diesem Geländestreifen zerstörten; 700 Menschen büssten dabei ihr Leben ein. Die Regierung bemühte sich, nach diesem Unglück die dort alteingesessenen Familien an anderer, weniger gefährdeten Stelle anzusiedeln, doch weigerten sich diese, ihre Tomatenfelder, Zitronenhaine und Fischplätze aufzugeben, und man kam ihnen dann dahin entgegen, dass man für sie Häuser in einer Bauart errichtete, die eine Wiederholung eines solchen Unglücks ausschliessen soll. Mittlerweile sind von den 90 dort ansässigen Familien 29 in solchen festen Häusern untergebracht. Die neuen Häuser entsprechen in der Grösse denen, an deren Stelle sie getreten sind und haben infolgedessen zwei bis sieben, meist fünf Zimmer. Als Baustoff diente Beton; Gründung, Wände, Decken und Dach sind als ein einheitlich zusammenhängendes Gebilde hergestellt, so dass von den Häusern gesagt wird, sie seien so steif, als ob sie aus einem Felsblock herausgearbeitet worden wären. Die Umfassungsmauern bestehen aus Beton mit schwerer Eisenbewehrung. Sie sind 30,5 cm dick und mit Hilfe von schwalbenschwanzartig tief in den Untergrund eingreifenden Gründungen fest in dem dort anstehenden Korallenfels verankert. Die Innenwände, ebenfalls aus Eisenbeton, sind 15 cm

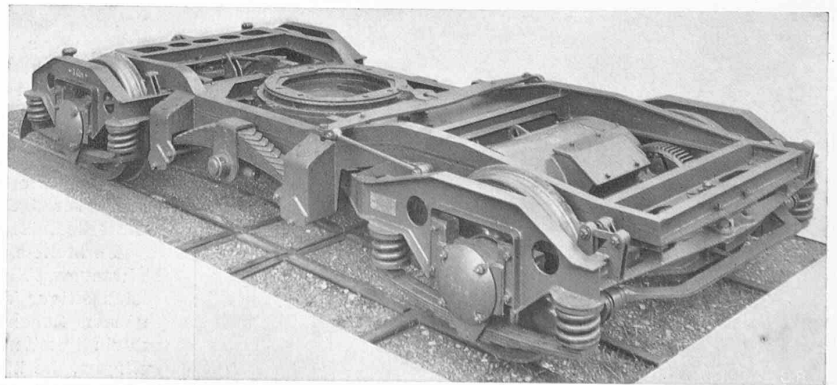


Abb. 2. Liechty-Lenk-drehgestell mit 3400 mm Radstand, erbaut von der S. I. G. Neuhausen

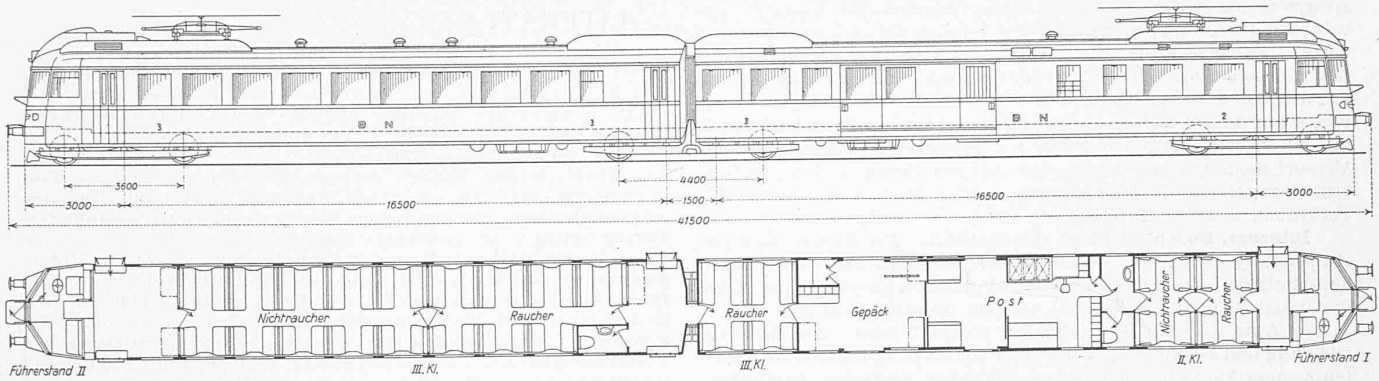


Abb. 3. Zweigliedriger Leichtzug Serie ECFZe  $\frac{4}{6}$ , gebaut von der Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen für die Bern-Neuenburg-Bahn und für die Berner Alpenbahn-Gesellschaft. — Totalgewicht 67,5 t, Sitzplatzgewicht 535 kg, Hohlwellenantrieb von Sécheron mit  $4 \times 200$  PS,  $V_{\max}$  110 km/h. Drehgestelle mit gelenkten Achsen System SIG-VRL; mittleres Drehgestell trennbar (Patent SIG).

dick. Ebenso ist das Satteldach ausgeführt, und zu der inneren Versteifung des Hauses dient schliesslich noch die kräftige Platte, die Fußboden und Decke bildet. Damit diese Häuser nicht etwa im ganzen vom Winde umgeweht werden können, ist unter ihrem Fussboden, der 1,5 m über Gelände liegt, ein Wasserbehälter eingebaut, der z. B. bei einem Fünfzimmerhaus ungefähr 100 m<sup>3</sup> Wasser fasst und zur Folge hat, dass der Schwerpunkt des Hauses sehr tief liegt. Der Wasservorrat, der durch Regenwasser gebildet und ergänzt wird, dient zugleich zur Versorgung der Bewohner.

Ein Umstürzen dieser Häuser bei einer Sturmflut, die immer mit einem Orkan verbunden ist, hält man für ausgeschlossen, und auch Beschädigungen sind bei ihrer Bauart nicht zu erwarten. Bei Sturm werden die Fenster durch feste Läden geschützt; zur Lüftung dienen dann Luftöffnungen unmittelbar unter dem First. Die Häuser haben bereits eine Probe bestanden. Als bekannt wurde, daß ein Sturm im Anzug sei, versammelten sich die Familien, für die noch keine sturmfesten Häuser vorhanden sind, in den neuen Häusern und blieben dort ungefährdet, bis das Unwetter vorüber war.

**Kreiselpumpen für Schlamm und Abwasser.** Ein Aufsatz von Dr. R. Dziallas in «Z. VDI» Nr. 8/1937 behandelt die allgemeinen Gestaltungsgrundsätze für Kreiselpumpen zum Fördern von ungeklärten städtischen Abwässern, von Schlamm und Abwasser in der chemischen Industrie, von Zuckerlösungen, Zellstoff, Schlacken, Zementschlamm und dergl. Es werden die meist gebräuchlichen Laufradformen besprochen und anhand von Schnittzeichnungen einige Ausführungsbeispiele gezeigt: eine Pumpe für Schlamm mit groben, aber wenig schmirgelnden Verunreinigungen, eine Pumpe mit auswechselbaren seitlichen Schleifwänden für Schlamm mit schmirgelnden Bestandteilen, eine Schlackepumpe mit vollständig auswechselbarem Einsatzgehäuse und eine Zementschlammpumpe mit ebenfalls auswechselbarem Inneneinsatz. Sämtlichen Bauarten gemeinsam ist die fliegende Anordnung des Laufrades, bei der die günstigste Zuströmung sowie beste Zugänglichkeit erreicht wird und nur eine Stopfbüchse erforderlich ist. Bei der erwähnten Zementschlammpumpe ist diese sogar dadurch ganz vermieden, dass der Laufradeintritt nach der Lagerseite zugekehrt wurde. Zur Vermeidung von Verstopfungen müssen die Laufradkanäle namentlich bei grob verunreinigtem Fördergut möglichst grosse Querschnitte haben. Dies führt zu Rädern mit sehr geringer Schaufelzahl bis herab zu zwei Schaufeln oder mit einem einzigen S-förmigen Kanal. Die Ausführung mit zwei Schaufeln ist strömungstechnisch dem Einzelkanal vorzuziehen; die bei-

spielsweise dargestellten Kennlinien einer Schlammpumpe mit zweischaufeligem Laufrad für 3000 l/min zeigen einen sehr flachen Verlauf der Wirkungsgradkurve bei einem Gipfelwert von 65 %, bezogen auf reines Wasser. Die Laufräder werden sowohl mit wie auch ohne seitliche Begrenzungswände ausgeführt, bisweilen werden diese Wände auch nur teilweise weggeschnitten. Die Stopfbüchsen sind je nach Erfordernis entweder mit Fett oder mit Wasser geschmiert. Bei stark schleifenden Beimengungen des Fördergutes werden auch Rückenschaufeln auf beiden Laufradaussenwänden angebracht, um die Rückströmung zur Stopfbüchse bzw. zur Spaltabdichtung des Laufrades möglichst klein zu halten, zudem wird den Spalten Frischwasser zugeführt.

**Modellversuche an Dampfturbinen-Elementen.** Unsere Leser erinnern sich der Veröffentlichung «Die Verwendung von Luft als Untersuchungsmittel für Probleme des Dampfturbinenbaues» von J. Ackeret, C. Keller und F. Salzmann («SBZ» Band 104, S. 259\*, 275\*, 292\*). Sie hat Schule gemacht: Modellversuche mit Luft bilden, seit man über die einzuhaltenden Ähnlichkeitsregeln Bescheid weiss, ein unentbehrliches und bequemes Aufklärungsmittel des Dampfturbinenkonstruktors. Schon in dem erwähnten Aufsatz sind solche Versuche im Einzelnen geschildert; weitere Anwendungsbeispiele führt C. Keller in den «Escher Wyss-Mitteilungen» 1937, Nr. 1 an: Untersuchungen der Leitapparat-Strömungen, des Nietkopfwiderstandes, der Druckverteilung im Zwischenraum von Leit- und Laufradscheibe. Z. B. wurde die Ursache einer plötzlichen Aenderung im Charakter der Leitradströmung durch experimentelle Feststellung eines bei sinkender Reynolds'scher Zahl sich bildenden Totluftgebietes an der einen Austrittskante ergründet und Vorkehrungen gegen diese Ablösungerscheinung durch Versuch auf ihre Tauglichkeit geprüft. — Bei der Einführung der hier in Bd. 105, S. 117\* im Schnitt gezeigten Leitradbauart mit gefrästen Kanalstücken und vorgesetzten Tragstegen war der Einfluss dieser Stege zu untersuchen. Wie das Experiment zeigt, stören sie die Strömung kaum. — Zum Zweck des Druckausgleichs zwischen den beiden Radseiten erhalten die Laufradscheiben von Gleichdruckturbinen oft Ausgleichlöcher. Der Luftversuch gab Aufschluss darüber, dass schon zwei Löcher den Axialschub beträchtlich vermindern; eine weitere Versuchsreihe bewies, bei geeigneter Anordnung der Löcher, ihre Unschädlichkeit für den Wirkungsgrad. — Auch über die Druck- und Geschwindigkeitsverhältnisse in dem Ringspalt zwischen Leit- und Laufschaufel schafft der Luftversuch Klarheit und ermöglicht es, die Schaufelung richtiger zu gestalten und Verluste infolge falscher Beaufschlagung zu vermeiden.

**Benzineinspritzung.** Ein kürzlich der Académie des Sciences vorgelegter Bericht von Labarthe und Ponomareff (abgedruckt in «Génie Civil» vom 29. Mai 1937) betrifft Versuche an einem Explosionsmotor mit Benzineinspritzung, nämlich äusserer Einspritzung in die Ansaugleitung und innerer Einspritzung in den Zylinder. Bei Zweitaktmotoren vermeidet die Einspritzung gegenüber der Brennstoffzufuhr durch Vergaser die Verluste während des Spülvorganges. Sie erlaubt zudem eine genauere Brennstoffregelung an der Förderpumpe als die Gemischdrosselung am Vergaser. Bei der Einspritzung in den Zylinder wurde der höchste mittlere Druck bei Einspritzung in der Mitte des Saughubes erreicht, der geringste Brennstoffverbrauch bei Ein-

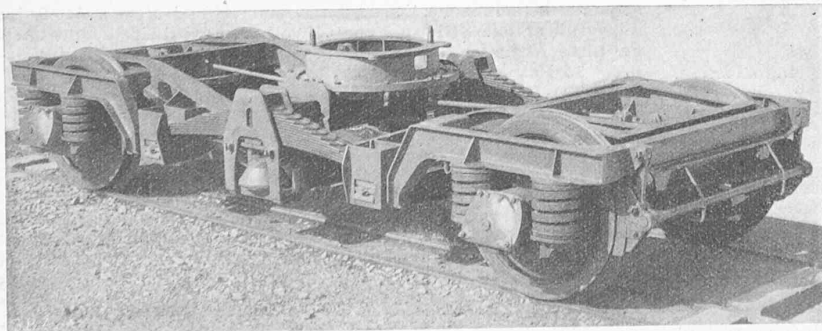


Abb. 4. Neuestes Liechty-Drehgestell des SBB-Wagens AB<sub>6</sub> Nr. 2772

spritzung am Anfang des Saughubes, wogegen die Einspritzung während des Kompressionshubes die Neigung zum Klopfen verminderte. Das Einspritz-Problem scheint mindestens so verwickelt wie beim Dieselmotor. In Funktion der Drehzahl nahm die Leistung im Bereich von 1750 bis 3000 U/min bei Einspritzung fast geradlinig von 8 auf 12 PS zu, gegenüber einer konvexen Zunahme von 7 auf 10 PS beim gleichen Motor mit Vergaser. Bei sonst gleichen Versuchsbedingungen betrug der mittlere Druck  $8\frac{1}{2}$ –7 kg/cm<sup>2</sup> im ersten gegenüber  $7\frac{1}{2}$ –6 kg/cm<sup>2</sup> im zweiten Fall. Der Brennstoffverbrauch war bei Einspritzung um 7% günstiger.

**Internat. Bodenkundliche Gesellschaft.** Die Kommission für Anwendung der Bodenkunde in der Kulturtechnik hält unter dem Patronat des «Schweiz. Kulturingenieur-Vereins» vom 1. bis 9. August d. J. ihre 3. Tagung ab, die Montag 2. August 9.30 h in der Aula der E. T. H. in Zürich eröffnet wird. Am Montag, Dienstag und Donnerstag wird unter Beteiligung namhafter Fachleute amerikanischer, belgischer, dänischer, deutscher, englischer, finnischer, französischer, holländischer, italienischer, österreichischer, polnischer, tschechischer, türkischer, schweizerischer und anderer Nationalität in Zürich verhandelt, während Mittwoch bis Samstag der Besichtigung kulturtechnischer Werke der Kantone Zürich, Bern und Wallis gewidmet sind. Die Schluss-sitzung findet statt Montag 9. August im Senatsaal der Universität Lausanne. Das vom Schweiz. Kulturingenieur-Verein herausgegebene, sorgfältig redigierte und mit Planbeilagen und Bildern illustrierte Programmheft bildet für die Teilnehmer ein aufschlussreiches Vademecum von bleibendem Wert. Anfragen und Anmeldungen an Kulturing. Rob. Zollikofer, Kant. Meliorationsamt Zürich.

**Die Béni-Bahdel-Staumauer in Algerien** ist eine Gewölberienmauer von 60 m grösster Höhe und 20 m Gewölbespannweite, die am Oued Tafna im Département Oran, nahe der marokkanischen Grenze, auf sehr schlechtem Baugrund errichtet worden ist. Der Projektverfasser, Ing. Prof. A. Stucky (Lausanne), hat daher umfangreiche geotechnische Aufnahmen, parallelgehend mit Laboratoriums-Untersuchungen, durchgeführt. Besondere Sorgfalt wurde, wie wir dem «Bull. Technique» Bd. 62, Nr. 15 entnehmen, auch dem Bauvorgang gewidmet. Die Gewölbearmierung besteht aus geschweisster Profileisenkonstruktion, die die Schalung trug, und der Beton wurde mit Pumpen eingebracht. Zur Erhöhung seiner Verarbeitbarkeit hat man ihm — zum ersten Mal bei einem Bau von diesem Ausmass — Plastiment zugesetzt. Prof. Stucky wird in einer ausführlicheren Veröffentlichung die interessanten Einzelheiten dieses Bauwerkes, das er bereits zum Gegenstand eines Fachgruppenvortrages gemacht hatte, schildern.

**Drahtseilbrücke für Automobile.** In der «Z. VDI» vom 8. Mai 1937 schlägt Hartung eine interessante Seilbrücke für Autos vor, die für militärische Zwecke und Expeditionen in unwegsamem Gelände von Bedeutung ist. Die Brücke besteht zur Hauptsache aus zwei Drahtseilen mit den notwendigen Einrichtungen zum Verankern und gleichmässigen Spannen der Seile, mit deren Hilfe die Seile parallel und in vorgeschriebenem Abstand über das Hindernis gespannt werden. Die Felgen der Autos sind seitlich dauernd oder nur vorübergehend für diesen Zweck mit Seilscheiben versehen, deren Durchmesser kleiner ist als jener der Luftreifen. Die Scheiben besitzen Keilrillen, sodass auf diese Weise auch mässige Steigungen befahren werden können. Die Zufahrt erfolgt über kurze Rampen mit seitlicher Führung, sodass die Seilscheiben die Seile nicht verfehlen können.

Eine Internat. Ausstellung für Bau- und Wohnungswesen in Luxemburg veranstaltet die Vereinigung der Unternehmer öffentlicher und privater Arbeiten. Sie wird vom 25. September bis 4. Oktober 1937 in der Ausstellungshalle auf dem Limpertsberg, nebst Anbauten und Freigelände zur Durchführung gelangen.

## WETTBEWERBE

**Gemeindehaus in Emmen (Luzern).** Unter vier eingeladenen, mit je 500 Fr. honorierten Teilnehmern ist ein Wettbewerb durchgeführt worden. Als Architekten gehörten dem Preisgericht an M. Kopp (Zürich), H. Schürch (Luzern) und A. Ramseyer (Luzern). Das Urteil lautet:

1. Rang (800 Fr.) Arch. K. Mossdorf, Luzern.
2. Rang (200 Fr.) Arch. A. Berger, Luzern.
3. Rang (200 Fr.) Arch. J. Troxler, Gerliswil.

Das Preisgericht empfiehlt, dem Verfasser des erstprämierten Entwurfes die Weiterbearbeitung zu übertragen in Rücksicht darauf, dass der Entwurf nicht nur am Masstab des vorliegenden Wettbewerbs gemessen, sondern ganz allgemein ausgedrückt ein sehr hohes Niveau aufweist.

## LITERATUR

**Schweizerischer Baukalender 1937,** Redaktion Dr. W. Hauser, Arch., Zürich; **Schweizer. Ingenieurkalender 1937,** Redaktion M. Aeubi, dipl. Ing., Zollikon-Zürich; **Anhang.** 58. Jahrgang. Zürich 1937, Schweizer Druck- und Verlagshaus. Preis für alle drei Teile geb. 17 Fr., ein Teil mit Anhang geb. 10 Fr.

Der Schweiz. Bau- und Ingenieur-Kalender von 1937 behandelt wieder in drei Bänden die wesentlichsten Gebiete des Bauingenieurwesens. Im «Anhang» finden sich wertvolle Tabellen mathematischen, physikalischen und baukonstruktiven Inhaltes. Ferner enthält er gedrängte Angaben über die wichtigsten Formeln der Mathematik und Mechanik, sowie wertvolle Unterlagen über die Bindemittel und die Eisenbetonkonstruktionen. Im «Anhang» sind ausserdem alle heute gültigen Normen und Bedingungen und Messvorschriften des S. I. A. aufgeführt. Im eigentlichen Ingenieurkalender werden die Ingenieurgebiete wie Vermessungswesen und Kulturtechnik, Erdbau, Fundationen und Brückenbauten in Eisenbeton, Stahl und Holz, der Strassenbau, Bahnbau und Wasserbau und die Elektrotechnik, sowie die Gasversorgung behandelt. Neu aufgenommen wurden Kapitel über Baugrunduntersuchungen und bauliche Luftschutzmassnahmen.

Im allgemeinen erfüllt der Bau- und Ingenieur-Kalender in knapper und präziser Form die Aufgabe, dem Fachmann als Hilfsmittel zu dienen, um ein Bauwerk rasch anordnen und bemessen, ja sogar die Baukosten überschlägig berechnen zu können.

Die neuesten Verbesserungen deuten darauf hin, dass die Redaktion des Kalenders bestrebt ist, die einzelnen Gebiete des Ingenieurwesens in gedrängter Form, der Neuzeit angepasst und durch klar lesbare Strichzeichnisse illustriert, dem Fachmann darzubieten. Der Kalender kann daher den Architekten wie den Ingenieuren bestens empfohlen werden. Wickart.

**Schweizerisches Bau-Adressbuch** (Technisches Adressbuch). 25. Ausgabe, 950 Seiten mit 40 000 Adressen des schweizerischen Baugewerbes, der Maschinen- und Elektroindustrie. Herausgegeben unter Mitwirkung des S. I. A. und S. B. V. vom Verlag A.-G. der Unternehmungen Rudolf Mosse in Zürich. Vorzugspreis für Mitglieder des S. I. A. 10 Fr. Ladenpreis 20 Fr.

Im Adressen-Teil sind die Adressen nach Kantonen, Orten und Branchen zusammengestellt (mit Angabe der Telefonnummern). Das Branchen-Register wiederholt sämtliche Adressen in berufsgruppenweiser Anordnung. Ein «Spezialitäten-Verzeichnis» registriert die von den Inserenten offerierten Artikel und bildet einen nützlichen Behelf zur Ermittlung von Lieferanten bestimmter Spezialitäten. Verzeichnisse der eidgenössischen, der kantonalen und kommunalen Behörden, Verzeichnisse des Lehrkörpers der höheren technischen Lehranstalten, sowie ein vollständiges Mitgliederverzeichnis des S. I. A. ergänzen das praktische Nachschlagewerk, das in Fachkreisen seit vielen Jahren den besten Ruf genießt und keiner weiteren Empfehlung bedarf.

**Schweizer Baukatalog 1937.** 8. Jahrgang. Herausgegeben vom *Bund Schweizer Architekten.* Redaktion: Alfred Hässig, Architekt. Zürich 1937, Geschäftsstelle Rämistrasse 5. Für Architektur- und Baubureaux (selbständige Firmen) gratis.

Prospektteil, Gewerbenachweis und Technischer Anhang erscheinen zusammen 668 Seiten stark in bisheriger Aufmachung und Anordnung. Zirka 70 Seiten sind neu, während die bisherigen Prospektblätter die auf den Ausgabetermin notwendigen Aenderungen und Ergänzungen erfahren haben. Im Leitfaden für die Aufstellung von Kostenvorschlägen sind die Richtpreise, bezogen auf den Platz Zürich, auf Anfang des Kalenderjahres richtig gestellt. Die umfangreiche Registeranlage ist neu organisiert. Der Baukatalog wird nicht verkauft, sondern nur als *Leihgabe* abgegeben und zwar gratis an alle Architektur- und Baubureaux der Schweiz (unbekannte Firmen haben einen Ausweis über die Führung eines eigenen Bureau beizubringen), sodann gegen eine jährliche Leihgebühr von 8 Fr., bei einem Depositum von 20 Fr., soweit Vorrat an weitere Interessenten. Die aus der Praxis zurückgezogenen Exemplare werden in beliebiger Anzahl an die technischen Lehranstalten, einschliesslich Gewerbeschulen, ebenfalls leihweise gratis ausgeliefert.

**Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen.** Geschichtlich-technische Darstellung von Alfred Moser, Alt-Lokomotivführer der SBB in Basel. Zweite, umgearbeitete und nachgeführte Auflage, rd. 400 Seiten Text, 300 Abb. *Subskriptionspreis* 15 Fr., späterer Preis 22 Fr.

*Das Erinnerungswerk über die Dampflokomotiven der Schweiz,* das vor 15 Jahren in erster Auflage erschien, war schon kurz nach seiner Herausgabe vergriffen. Die Nachfrage hat in den Jahren seit seiner Veröffentlichung nie aufgehört, und so hofft der Verfasser mit der Herausgabe einer zweiten Auflage den vielen Interessenten dienen zu können. Die Bestellungen sind an den Verfasser, Alfred Moser, Gundeldingerstrasse 81, Basel, oder an den Verlag E. Birkhäuser & Cie., Basel 10, einzusenden. Es ergeht die Einladung zur recht regen Bestellung des schönen und preiswerten Buches; denn nur bei genügender Zeichnung wird die Auflage nochmals erfolgen können.

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