Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111/112 (1938)
Heft: 24

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: 14.12.2025

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

Abb. 1. Fünfplätziges Reiseflugzeug *Waco N* mit Bugrad, Spannweite 10,6 m, Länge 8,2 m, 300 PS, $v = 250$ km/h, Steigfähigkeit 4,1 m/sec, Nutzlast 620 kg

Abb. 2. Tandem-Zweisitzer *Rearwin Speedster*. Spannweite 9,8 m, Länge 6,7 m, 150 PS, $v = 260$ km/h, Steigfähigkeit 7,1 m/sec, Nutzlast 300 kg

des protestantischen Gemeindesaales ist die gedrungene Form gut; die Gänge sind jedoch zu schmal. Die rechtsseitige Belichtung des Unterweisungszimmers muss beanstandet werden. Der Gang der Abwartwohnung ist zu schmal und ungenügend belichtet. Die Baumasse ist einfach gehalten. Die Fassadengestaltung zeigt viel verschiedene Motive und ist dadurch zu wenig ausgeglichen. Unter den Projekten der engeren Wahl, die eine zweigeschossige Anlage mit Saal und Unterrichtszimmer im Obergeschoss vorsehen, ist diese Lösung die sparsamste. Baukubus 3172 m³.

Entwurf 11: Der Hauptbaukörper liegt mit richtigem Abstand an der Hallwylstrasse. Der Haupteingang an der nordöstlichen Ecke bedingt eine grössere Freitreppe. Die Führung dieser Freitreppe ist zudem unschön. Die Umgebungsarbeiten sind von beträchtlichem Umfange. Die Angliederung des Kindergartengebäudes erfordert in der vorgeschlagenen Form kostspieligen Landankauf. Die Grundrisse sind klar. Durch die Lage des Saales und des Unterrichtszimmers ergibt sich ein etwas langer Weg zu diesen Räumen; die Raumform des Saales ist zu länglich und bei Einbeziehung des Unterrichtszimmers entsteht ein unangenehmes Raumverhältnis. Die Lage der Abwartwohnung ist günstig; der Gang in der Wohnung ist zu dunkel. Der Kindergarten mit windgeschütztem Freiraum ist gut disponiert. Das direkte Anschneiden dieses Bauflügels an das Gelände ist jedoch unzulässig. Die Baumassen sind klar; die für das Aeussere gewählte Formgebung eines reinen Zweckbaues ist im Hinblick auf den kirchlichen Zweck des Gebäudes und auch mit Rücksicht auf die Umgebung nicht gerechtfertigt. Baukubus 3921,7 m³.

Unter Berücksichtigung der eingangs dargelegten allgemeinen Erwägungen entschliesst sich das Preisgericht, die folgenden drei Entwürfe[1]) wie folgt zu prämiieren:

I. Preis, Entwurf Nr. 9 (1300 Fr.): E. v. Ziegler, Arch.
II. Preis, Entwurf Nr. 3 (800 Fr.): Heinrich Riek, Arch.
III. Preis, Entwurf Nr. 11 (400 Fr.): Hans Uli Hohl, Arch.

Das Preisgericht empfiehlt der ausschreibenden Behörde, den Verfasser des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Projektes mit der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe zu betrauen.

St. Gallen, den 28. Oktober 1938.

Das Preisgericht:

Stadtrat Dr. Graf, Präs. der evangel. Kirchenvorsteherschaft, Kantonsbaumeister A. Ewald, Stadtbaumeister P. Trüdinger, Arch. E. Hunziker (Degersheim), Pfarrer Fr. Ganz (St. Gallen).

MITTEILUNGEN

Die erste elektrische «Micheline». Bis zum Ende des Jahres 1936 hat die Firma Michelin in Clermont-Ferrand über 100 Schienentriebwagen auf Pneus gebaut, die sämtliche von Benzinmotoren angetrieben werden[2]). Am 8. und 9. September dieses Jahres fanden nun Fahrversuche mit der ersten elektrischen Micheline für 650 V Gleichstrom und Stromzufuhr durch dritte Schiene statt und zwar auf den Pariser Vorortsstrecken Gare St. Lazare-St. Germain und Gare St. Lazare-Versailles der Région Ouest der S. N. C. F. Diese Wagen wurden im mechanischen Teil von Michelin gebaut, während die Cie. Electro-Mécanique in Paris die elektrische Ausrüstung lieferte. Der dreiteilige Wagen misst 38 m über Puffer und stützt sich auf insgesamt vier vierachsige Drehgestelle ab mit pneubereiften Rädern. Es sind 136 Sitzplätze und 44 Hilfssitzplätze vorhanden, sodass das Sitzplatzgewicht bei 32 t Totalgewicht (auf die elektrische Ausrüstung entfallen 7,2 t) 178 kg beträgt. Angetrieben wird der Wagen von vier selbstventilierten Motoren von zusammen 775 PS Stundenleistung, sodass die spezifische Leistung pro t Taragewicht 24 PS beträgt. Im Gegensatz zu den bisherigen Michelines mit thermomotorischem Antrieb zeichnet sich die elektrische Micheline naturgemäss durch grosse Ueberlastungsfähigkeit bei gleich guten Adhäsionsverhältnissen aus. So konnte auf der maximalen Steigung von 35 % auf der Strecke Paris-St. Germain vom Stillstand aus eine Geschwindigkeit von 80 km/h, nach 34 Sekunden bereits eine Geschwindigkeit von 70 km/h und in der Ebene als maximale Geschwindigkeit bei den Versuchen 122 km/h erreicht werden. Bei den Bremsversuchen wurden dank der guten Reibungsverhältnisse zwischen Pneu und Schiene mittlere Bremsverzögerungen bis zu 4,7 m/s² erzielt, während sich aus den verschiedenen vorgenommenen Fahr- und Auslaufversuchen für den Geschwindigkeitsbereich zwischen 60 und 90 km/h ein mittlerer Traktionskoeffizient von 15 kg/t ergab.

Die neue «Mauretania», die Ende Juli auf der Werft von Cammell Laird in Birkenhead vom Stapel gelaufen ist und im Sommer 1939 in den Dienst der Cunard White Star Line gestellt werden soll, hat 235 m Länge über alles, 27,3 m größte Breite, 34,9 m Höhe von Kiel bis Oberkante Aufbau, 9,37 m Tiefgang, eine Wasserverdrängung von 36 000 t und einen Bruttoraumgehalt von 34 000 B. R. T. Die beiden Manganbronze-Propeller mit einem Gewicht von je 25 t sollen dem Schiff eine Fahrgeschwindigkeit von 22 bis 23 kn erteilen. Jede der rund 74 m langen, 156 t schweren, mit Mitchell-Spur versehenen Propellerwellen wird durch einen Parsons-Getriebe-Turbinensatz, bestehend aus Hochdruck-, Mitteldruck- und Niederdruckturbine mit Rückwärtsturbine im Mittel- und Niederdruckgehäuse, mit einfacher Uebersetzung angetrieben. Die Ritzel greifen an einem gemeinsamen, doppelkränzigen Haupttriebrad von 85 t Gewicht an. Der Dampf von 30 kg/cm² und 385° C wird in sechs Yarrow-Wasserrohrkesseln mit Oelfeuerung und 1000 m² Heizfläche für eine Leistung von je 31,5 t/h erzeugt. Die Lüftungsanlage ist für eine Ansaugmenge von 100 000 m³/h bemessen und für eine Temperatursenkung in den Gesellschaftsräumen bis zu 12° C und eine Verminderung des Feuchtigkeitsgehaltes der Luft um etwa 35 % berechnet. («Engineering» 29. Juli und 5. August 1938 ,«The Engineer» 5. und 12. August 1938.)

Die Rectaflux-Kondensations-Dampfturbine unterscheidet sich von der üblichen Bauart dadurch, dass der Kondensator nicht unterhalb der Turbine, sondern dahinter senkrecht zur Turbinenaxe und mit seiner Oberkante bis an diese heranreichend aufgestellt ist. Dadurch wird die in vielen Fällen unbequeme und kostspielige Unterkellerung vermieden und zudem infolge der flachen Krümmung des Abdampfstutzens und des unmittelbar daran anschliessenden Kondensatorgehäuses eine sehr gute Zuströmung des Dampfes zu den Kühlrohren erreicht. Nach den von J. J. Spoerry in Heft 3/1938 der «Escher Wyss-Mitteilungen» gemachten Angaben wurde diese insbesondere für Hausturbinen und industrielle Betriebe geschaffene Bauart für Leistungen bis zu etwa 1500 kW bei reinem Kondensationsbetrieb und bis zu

[1]) Betr. Ausschluss eines Teilnehmers siehe Seite 246 lfd. Bds.

[2]) Vergl. «Entwicklung der Micheline Leichttriebwagen» in Bd. 110, Seite 62* (7. August 1937).

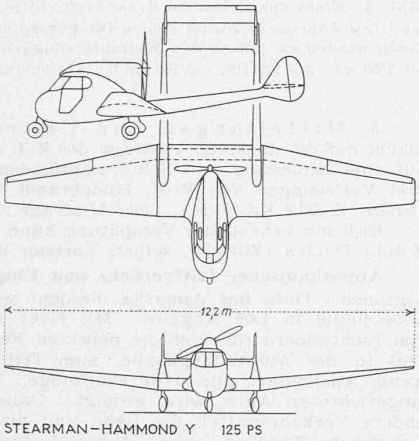

Abb. 3 und 4.
Ganzmetall-Flugzeug *Stearman Hammond Y.*
Besonders leicht zu fliegen («fool proof»).
Länge 8,2 m,
$v = 190$ km/h,
Steigfähigkeit 3,7 m/sec,
Nutzlast 340 kg
(zwei Plätze nebeneinander)

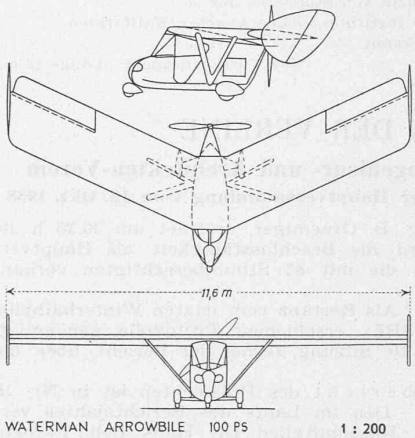

Abb. 5 und 6.
Waterman Arrowbile.
Geeignet für Strassenfahrt, indem die Flügel leicht abnehmbar sind und das Bugrad steuerbar ist entsprechend der Betätigung der Seitensteuerflächen, die an den Flügelenden sitzen.
Länge 5,9 m,
$v = 190$ km/h
Steigfähigkeit 3,3 m/sec,
Nutzlast 235 kg
(2 Plätze)

etwa 3000 kW bei Dampfentnahme entwickelt. Die Turbine wird auf einem Sockel abgestützt, derart, dass für den Kondensator nur eine verhältnismässig kleine Grube erforderlich ist. Bei Maschinen geringer Leistung kann der Kondensator sogar ganz über Boden aufgestellt werden, und es ist lediglich für die Kondensatpumpe eine kleine Aussparung vorzusehen. Die Vorteile dieser Bauart kommen an mehreren, a. a. O. anhand von Schnittzeichnungen, Abbildungen und schematischen Darstellungen erläuterten Ausführungsbeispielen zur Geltung.

Die Versenkung einer Abwasserleitung auf den Meeresgrund wurde in San Francisco, anlässlich der Vorbereitung der dortigen Weltausstellung, folgendermassen vorgenommen: auf der Leitung wurden als Schwimmer Röhren aus Wachspapier genau so befestigt, wie die Schiene an einem gebrochenen Bein mit Verbandstoff angelegt wird; an Stelle des Verbandstoffes dienten jedoch Banden von gewöhnlichem Papier, unter welchen man überdies eine Schnur direkt auf die Leitung und ihrer ganzen Länge nach einlegte. Alsdann wurde die Leitung ausgeschwommen und mit kleinen Betonblöcken beschwert, die man vermittelst kurzer Strippen rittlings über die Leitung legte. Durch Ziehen an der erwähnten Schnur konnte die Papierbandage aufgerissen werden und die Wachspapierröhren lösten sich von der absinkenden Leitung («Eng. News Record» vom 3. Nov., mit Bildern).

Persönliches. Prof. Dr. Gustav Gull, von 1900 bis 1929 Professor für Architektur an der E. T. H., feierte am 7. Dezember in voller körperlicher und geistiger Frische seinen 80. Geburtstag. Die Redaktion der «SBZ», die in frühern Zeiten manch harten Strauss mit dem heutigen Jubilaren ausgefochten, aber vor wenigen Jahren die Freude hatte, Gulls Erneuerungsarbeiten im Landesmuseum ihren Lesern vorzuführen, tritt in die Reihe der Gratulanten mit herzlichem ad multos annos dem allzeit aufrechten Kämpfer.

Der Schweiz. Acetylen-Verein veranstaltet vom 2. bis 7. Januar 1939 im neuen Hause der Schweisstechnik, St. Albanvorstadt 95, in Basel einen Kurs im autogenen und im elektrischen Schweissen *für Ingenieure* und Techniker. Der Kurs umfasst jeden Tag 1 bis 2 Stunden Vorträge und Besprechungen und 5 bis 6 Stunden praktische Uebungen im autogenen und elektrischen Schweissen. Ausführliches Programm und Teilnahmebedingungen durch den Verein.

Kunststipendien. Schweizerkünstler (Maler, Graphiker, Bildhauer und Architekten), die sich um ein Stipendium für das Jahr 1939 bewerben wollen, werden eingeladen, sich bis zum 21. Dezember 1938 an das Sekretariat des Eidgenössischen Departements des Innern zu wenden, das ihnen das vorgeschriebene Anmeldeformular und die einschlägigen Vorschriften zustellen wird.

Die neuesten amerikan. Kleinflugzeuge zeigen unsere Abbildungen 1 bis 8 auf diesen Seiten nach Photos von E. Dubs (vergl. Protokoll des Z. I. A.).

WETTBEWERBE

Tribüne für das Stadion St. Jakob in Basel. Ein auf fünf, mit 1000 Fr. fest honorierte Teilnehmer beschränkter Wettbewerb wurde von folgendem Preisgericht beurteilt: Reg.-Räte Dr. F. Ebi und Dr. F. Hauser, Kantonsbaumeister J. Maurizio, Kant.-Ing. E. Schaub, Arch. H. Beyeler (Bern) und Ing. K. Rudmann (Basel). Ergebnis:

1. Rang (250 Fr.): Arch. R. Preiswerk u. Ing. Riggenbach & Eger.
2. Rang ex aequo (je 225 Fr.): Arch. Bercher & Zimmer u. Ing. M. Glünkin. Arch. R. Glaser und Züblin & Cie.
3. Rang (200 Fr.): Arch. P. Zehntner und Ing. R. Hascha.
4. Rang (100 Fr.): Arch. E. Bühler und Ing. E. Handschin.
5. Rang (— Fr.): Arch. O. P. Frefel und Ing. A. Buss.

Die Ausstellung der Entwürfe im Hause Münsterplatz 16 dauert noch bis und mit morgen Sonntag, 11. Dezember, geöffnet 10 bis 12 und 14 bis 17 h.

Absonderungshaus des Bezirkskrankenhauses in Uznach. Das Preisgericht (Fachleute Kantonsbaumeister A. Ewald, Stadtbaumeister P. Trüdinger, Arch. P. Truniger sen., Wil und Arch. H. Balmer, St. Gallen) für diesen engern Wettbewerb hat die eingereichten 8 Entwürfe geprüft und folgende Prämiierung vorgenommen:

1. Rang (750 Fr.): Arch. Walter Blöchlinger in Uznach.
2. Rang (650 Fr.): Arch. Viktor Schaefer in Rapperswil.
3. Rang (400 Fr.): Arch. W. E. Blöchlinger in Rapperswil.

Die Projekte sind im Gerichtssaal des Rathauses in Uznach noch bis morgen, 11. Dezember, jeweils von 10 bis 12 und 14 bis 16 h zur Besichtigung öffentlich ausgestellt.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 34 507

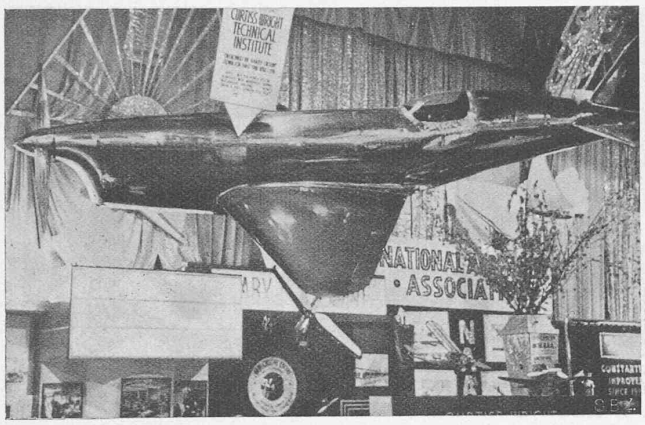

Abb. 7. *Crosby Racer,* gebaut von Studenten des «Curtiss-Wright Technical Institute» in Los Angeles, Kalifornien. Keine offiziellen Daten bekannt

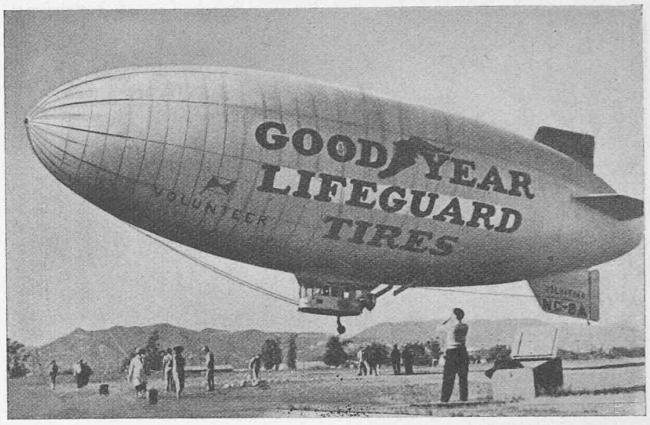

Abb. 8. Eines der sieben Goodyear-Luftschiffe, die in Akron (Ohio) und Los Angeles in Dienst stehen für Passagierfahrten und Reklame. Auch werden sie 1939 an den Weltausstellungen von San Francisco und New York gebraucht. Länge 42 m, Inhalt 3150 m³. 2 × 110 PS, $v = 100$ km/h. Aktionsradius 720 km, 4 Fahrgäste

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Protokoll der Hauptversammlung vom 19. Okt. 1938

Der Präsident, Ing. B. Graemiger, eröffnet um 20.25 h die Sitzung. Zunächst wird die Beschlussfähigkeit als Hauptversammlung festgestellt, die mit 83 Stimmberechtigten vorhanden ist.

1. Protokolle. Als Restanz vom letzten Winterhalbjahr werden vier in der «SBZ» erschienene Protokolle genehmigt, jene der 7., 8., 9. und 10. Sitzung, ferner der Bericht über die Hundertjahrfeier.

2. Der Jahresbericht des Präsidenten ist in Nr. 16 der «SBZ» erschienen. Den im Laufe des Berichtsjahres verstorbenen Mitgliedern, Ehrenmitglied Dr. Hans Behn-Eschenburg, Prof. K. E. Hilgard, Bau-Ing. Franz Köppel, Bau-Ing. Max Steiner und Bau-Ing. Gustav Thurnherr wird die übliche Ehrung erwiesen. Der Jahresbericht wird genehmigt.

3. Rechnungsabnahme und Voranschlag. Der Quästor, Ing. Werner Jegher, verliest seinen Bericht. Die Jahresrechnung 1937/38 ergibt bei 5754,55 Fr. Einnahmen und 9305,84 Fr. Ausgaben einen Rückschlag von 3551,29 Fr., begründet durch die Auslagen von 4141,00 Fr. für die Ausstellung «100 Jahre Z. I. A.». Das Vereinsvermögen betrug am 30. September d. J. 17 968,42 Fr. in laufender Rechnung und 33 554,55 Fr. im Baufonds. Der Saldo der Notopferstiftung beträgt im gleichen Zeitpunkt 29 013,50 Fr. Der Bericht der Rechnungsrevisoren wird verlesen. Die Versammlung genehmigt einstimmig Rechnung und Voranschlag und hat damit auch dem im Budget vorgesehenen Jahresbeitrag von 10 Fr. zugestimmt, dem gleichen Betrag wie im Vorjahr. Der Präsident verdankt dem Quästor seine Arbeit.

Der normale Jahresbeitrag wird jedoch im Hinblick auf die Landesausstellung noch eine Erhöhung erfahren. Der Präsident orientiert die Versammlung über die beabsichtigte Ausstellung des S. I. A. In drei ineinandergehenden Räumen (vergl. S. 127 lfd. Bds., Abb. 71 und 72) kommen die Arbeitsgebiete des Architekten, des Ingenieurs und des Maschineningenieurs zur Darstellung, jede Abteilung mit einem verantwortlichen Leiter, nämlich Arch. A. H. Steiner, Ing. Rob. A. Naef und Masch.-Ing. W. Schurter. Als Gesamtleiter ist Arch. Hans Naef bestimmt worden, als Finanzverwalter Kantonsbaumeister H. Peter. Das C. C. nimmt einen Kredit von 20 000 Fr. in Aussicht, wovon 5000 Fr. für eine Darstellung des S. I. A. in der Abteilung Volk und Heimat. 10 000 Fr. werden dem Vermögen entnommen, 10 000 Fr. haben die Sektionen aufzubringen, das sind 4 Fr. pro Mitglied. Für die Sektion Zürich soll der Anteil von 4 Fr. in zwei Jahresraten von 2 Fr. eingezogen werden als Sonderbeitrag, einzuziehen mit dem Jahresbeitrag. Die Versammlung heisst dieses Vorgehen einstimmig gut.

4. Wahlen. Die bisherigen Vorstandsmitglieder: Arch. E. F. Burckhardt, Arch. K. Hippenmeier, Ing. F. Fritzsche, Ing. Werner Jegher, Masch.-Ing. B. Graemiger und Masch.-Ing. A. Ostertag werden auf eine neue Amtsdauer wiedergewählt. Ueber die Präsidentenwahl orientiert der Quästor, Ing. Werner Jegher, die Versammlung. Der gemäss üblichem Turnus nachrückende Vize-Präsident Arch. A. Gradmann kann wegen Arbeitsbelastung durch die Landesausstellung das Amt nicht übernehmen. Der jetzige Präsident, Ing. B. Graemiger, hat sich überreden lassen, zur Ueberbrückung sein Amt noch ein Jahr zu behalten. Diesem Antrag des Vorstandes folgt eine ehrenvolle Wiederwahl des jetzigen Präsidenten; das Resultat wird von den Anwesenden mit Akklamation begrüsst. Von den Rechnungsrevisoren wird Ing. A. Wickart im Amte bestätigt und der zurücktretende Arch. R. Winkler ersetzt durch Elektro-Ing. H. W. Schuler.

5. Mitteilungen und Umfrage. Der Präsident macht auf die nächsten Vorträge des Z. I. A. aufmerksam, ferner auf eine Einladung von Schulratspräsident Prof. Dr. Rohn für drei Vorlesungen von Prof. Hildebrandt über Wandmalerei (s. «SBZ», S. 212 lfd. Bds.). Die Umfrage wird nicht benützt.

Erst mit erheblicher Verspätung kann der Vortragende, Herr Emil Dubs (Zürich), seinen Vortrag über:

Amerikanischer Luftverkehr und Flugsport

beginnen. Dubs hat Amerika besucht wegen einer Flugsport-Ausstellung in Los Angeles. Mit einer fast überreichen Fülle von Lichtbildern führt er die neuesten Flugzeugtypen vor, zum Teil in der Ausstellungshalle, zum Teil auf Flugplätzen, mit wenig Ausnahmen nur zivile Flugzeuge. Auch ein zum Fliegen eingerichtetes Auto wird gezeigt. Daneben erscheinen auch andere Verkehrsmittel, die Bahn und die schnellen Autobusse. Graphische Tabellen geben Auskunft über das gesamte zivile Flugwesen in Amerika. Sehr bemerkenswert sind die vielen farbigen Aufnahmen, unter denen sich besonders die Filme amerikanischer Provenienz durch ihre Schönheit auszeichnen.

Infolge der späten Stunde lichten sich gegen den Schluss die Reihen; erst um 11.25 Uhr schliesst der Vorsitzende den ersten Abend. In Vertretung des Aktuars: Alfred Mürset.

S. I. A. Basler Ingenieur- und Architekten-Verein

Protokoll der 2. Vereinsversammlung, 19. Oktober 1938

Anwesend rd. 60 Personen, Vorsitz Präsident W. Rebsamen, Beginn: 20.20 h. Vortrag von Dipl. Arch. *W. Kehlstadt,* Basel, über den **Neubau des Basler Schlachthofes.**

Ein Bericht über den Inhalt des Vortrages wird in der «SBZ» erscheinen. Die Diskussion wird nur wenig benützt und zeitigt keine zusätzlichen Gesichtspunkte. Schluss 22.30h. F. L.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER

14. Dez. (Mittwoch): B. I. A. Basel. 20.15 h im Braunen Mutz. Diskussion über «Der weitere Ausbau des Basler Strassenbahnnetzes (direkte Verbindung des Westplateau mit der Innenstadt)».

14. Dez. (Mittwoch): Z. I. A. Zürich. 20.15 h auf der Schmidstube. Vortrag von Prof. Dr. *H. Bernhard* (Zürich): «Die Kolonisation der Linthebene».

17. Dez. (Freitag): Sektion Bern des S. I. A. 20.15 h im Bürgerhaus. Vortrag von Ing. *A. Albrecht* (Basel): «Das Stahlskelett im modernen Hochbau».

An unsere Abonnenten

Wie üblich, laden wir Sie hiermit zur Erneuerung Ihres Abonnements ein. In der Schweiz kann der Betrag ganzjährlich, halbjährlich oder vierteljährlich durch Postcheckeinzahlung beglichen werden; bis 10. Januar 1939 nicht bezahlte Abonnementsbeträge werden wir durch Nachnahmekarte erheben. Aus speditionstechnischen Gründen muss der Einzahlungsschein allen Abonnenten in der Schweiz beigelegt werden, auch da, wo eventuell die Bezahlung schon erfolgt ist oder wo auf Ende des Jahres Rechnung gewünscht wird. Unsere ausländischen Abonnenten wollen den Betrag auf die ihnen am besten passende Weise entrichten; in Zweifelsfällen hierüber (Devisenschwierigkeiten) geben wir gerne Auskunft.

Zürich, Dianastr. 5, Postcheckkonto VIII/6110.

SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG