Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 14

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

nämlich dann, wenn ein langer nachgeschleppter Seilschwanz noch über Koepe- und Leitscheiben läuft. Soll der Auslöser nicht zur Unzeit funktionieren, so darf er nur auf die dritten Beschleunigungen ansprechen. Bemerkenswert ist ein Vorschlag von Schüssler und Fuhr auf Verbesserung des Königstangenauslösers. Ein solcher verwendet eine zwischen die (das Tragseil abschliessende) Königstange und den Fahrkorb geschaltete Feder, deren jähe Entspannung bei Seilriss den Fänger wenigstens jenes Korbes betätigt, über dem das Seil gerissen ist. Fraglich ist, ob die Verminderung der Seilspannung über dem andern, noch an der Seilscheibe hängenden Korb zur Betätigung auch seines Fängers genügt. Darum sieht der erwähnte Vorschlag eine Entspannung der Königstangenfeder ausser infolge Abfalls der Seilspannung zudem mittels einer elektromagnetischen Ausklinkvorrichtung vor: Der Auslösestrom schliesst sich bei Seilriss im zweiten Korb über Tragseil, Seilscheibe und das auf eine Kontaktplatte des Schachtbodens fallende Unterseil.

Reisegeschwindigkeiten bei den britischen Eisenbahnen. Zu Beginn des Krieges sahen sich die grossen britischen Eisenbahngesellschaften genötigt, die Geschwindigkeiten ihrer personenführenden Züge stark herabzusetzen; gleichzeitig wurde die Anzahl der Stationen für Schnellzüge erheblich vermehrt, um den Ausfall gewisser Züge wettzumachen, der auf einzelnen Linien bis zu 50 % erreichte. Ausserdem wurden die Stromlinienzüge aus dem Verkehr gezogen. Der Zweck dieser Massnahmen war, den ausserordentlich stark angewachsenen Güterverkehr sowie die Militärtransporte so wenig als möglich zu beeinträchtigen. Bei den schnellsten Zugsverbindungen lag im Oktober 1939 die Reisegeschwindigkeit im Durchschnitt 30 % unter jener vom Oktober 1938. Anderseits waren im Verkehrsnetz der Southern Railway, deren Hauptlinien fast durchwegs elektrifiziert sind, hinsichtlich der Reisegeschwindigkeiten die geringsten Modifikationen zu verzeichnen, obwohl sich gerade auf diesem Netz im Oktober 1939 und späterhin fast der gesamte Zugsverkehr mit Rücksicht auf die Armeen in Frankreich abspielte. Im Verlauf des Krieges brachte man die Reisegeschwindigkeiten wieder auf einen Stand, der rund 15 % höher lag als jener vom Oktober 1939. Als repräsentatives Beispiel diene London-Manchester (303,3 km): Oktober 1938 93 km/h, Oktober 1939 67 km/h, Mai 1941 73 km/h. Im Zusammenhang mit Vorstehendem sei erwähnt, dass vor dem jetzigen Krieg der schnellste Zug in Grossbritannien und im britischen Reich überhaupt der Stromlinienzug «The Coronation» war. Im normalen Verkehr betrug seine höchste Geschwindigkeit 115,68 km/h, auf einer Probefahrt am 3. Juli 1938 erreichte er die damalige Weltrekordgeschwindigkeit für Dampfzüge von 201,1 km/h.

Brisanzbomben-Zünder, wie sie A. Stettbacher in «Protar» vom Dezember 1941 in zwei Ausführungen durch Wort und Bild beschreibt, bestehen grundsätzlich aus zwei gegeneinander verschiebbaren, jedoch durch eine Zwischenfeder auseinandergehaltenen Trägheitskörpern, deren einer den Schlagbolzen, deren andere das Zündhütchen trägt. Bei den modernen «Allseits»-Zündern ist diese Gruppe, entsichert, in einem engen Hohlraum von geeigneter, z. B. Doppelkonus-Form, bei gegenseitiger Annäherung unter Ueberwindung der Federkraft, frei beweglich, ohne dass sich hierbei das Zündhütchen vom Flammkanal allzuweit entfernte. Beim Aufprall der, gleichgültig wie gestellten, Bombe bewirkt die Trägheit diese Annäherung und damit die Explosion. Das Hauptproblem besteht in der Sicherung gegen unzeitiges Losgehen durch zwischen die beiden Körper geschobene Sicherungsstifte oder -Riegel. Beim Zünder der belgischen S. A. Armat springen diese Sicherungsstifte beim Abwurf zurück, da hierbei die sie gegen Federdruck festhaltende Kappe losgerissen wird. Beim Allseitszünder der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke regelt ein beim Abwurf in Bewegung gesetzter Windpropeller mit Gewindespindel die Entriegelung: nach einer bestimmten Zahl von Umdrehungen des Windrads schnellt der Riegel in die Scharfstellung. Auch eine Einstellung der Entsicherung auf einen längeren oder kürzeren Fallweg ist möglich, sei es durch Aenderung der Flügelstellung am Windrad, sei es durch Zwischenschalten eines Getriebes. — Bei der Beseitigung von Blindgängern ist eine Vorstellung vom Zündermechanismus natürlich unerlässlich.

Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein. Eines der Hauptziele des Vereins, die Verwirklichung der Grosschiffahrt nach Basel, ist erreicht. Es stellte sich deshalb schon seit längerer Zeit die Frage, ob und in welcher Weise der Verein sich eine neue Zweckbestimmung geben soll. Nun besteht auch schon seit langem das Bedürfnis einer engern Zusammenarbeit mit dem Verband der Interessenten an der Schweiz. Rheinschifffahrt. Die Vorstände der beiden Vereine haben die Probleme erneut geprüft und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Zusammenschluss erwünscht wäre. Im gegenseitigen Einvernehmen wird daher vorgesehen, am Samstag den 24. Oktober in Basel den «*Verband für Schweizerische Schiffahrt*» zu gründen. Der Statutenentwurf nennt als Zweck des Verbandes die Entwicklung und tatkräftige Förderung der Schiffahrt zum Nutzen der Schweiz. Der Verband will insbesondere fördern: a) die Schiffahrt auf dem Oberrhein und den mit dem Rhein in Verbindung stehenden Wasserstrassen; b) die Bestrebungen zur Schaffung neuer Wasserwege zur Verbindung der Schweiz mit dem Meere und die Weiterführung bestehender Wasserstrassen unter Berücksichtigung des gesamten Landesinteresses; c) die aus der Einführung der Schweizerflagge zur See sich unserem Lande stellenden Aufgaben; d) die Zusammenarbeit zwischen der Schiffahrt und den übrigen für den Gütertransport in Frage kommenden Verkehrsmitteln.

Die Zürch. Vereinigung für Heimatschutz führt ihre Jahresversammlung morgen in Wädenswil durch. Nach einem Rundgang durch die Ortschaft und die Schlossanlagen ist ein Besuch der Burgruine Alt-Wädenswil vorgesehen, wo die nunmehr zum Abschluss gelangten Erhaltungsarbeiten besichtigt werden.

Das neue Schulhaus Zürich-Fluntern, das Arch. W. Niehus auf Grund seines Wettbewerberfolges (s. Bd. 111, S. 30, 1938) erbaut hat, ist letzten Samstag eingeweiht worden.

WETTBEWERBE

Billige Wohnhaustypen für Luzern (Bd. 119, S. 276, 288) Am 26. September hat das Preisgericht unter 41 eingereichten Entwürfen folgende *Prämiierung* vorgenommen:

1. Preis (3400 Fr.) Arch. Jos. Schütz und Rob. Winkler, Zürich.
2. Preis (2200 Fr.) Arch. Schaad & Leuenberger, Luzern.
2. Preis (2200 Fr.) Arch. Carl Mossdorf, Luzern.
3. Preis (2100 Fr.) Arch. A. Zeyer, H. Auf der Maur, M. Räber.
4. Preis (1600 Fr.) Arch. C. F. Krebs, H. v. Weissenfluh, Luzern.
5. Preis (500 Fr.) Arch. F. Jost, Olten.

Entschädigungen zu je 400 Fr. erhielten die Architekten Buholzer & Lehner (Horw), Dr. A. und P. Gaudy (Rorschach-Luzern), P. Hüsler (Solothurn), Gisbert Meyer (Luzern), Ant. Mozzatti (Luzern), Karl Müller (Bern), Gottfr. Reinhard (Luzern), Erich Rupp (Zürich), V. Schaefer (Rapperswil), W. Schmidli (Luzern), P. Schnarrwiler mit G. u. Fr. Wielandt (Luzern-Emmenbrücke), stud. techn. V. Stalder (Luzern), H. Stillhardt und A. Essig (Luzern), A. Stöckli (Luzern), Josef Wey (Luzern).

Die Ausstellung der beurteilten Arbeiten in der Ausstellungshalle Allmend dauert von Freitag 9. Oktober bis und mit Montag 19. Oktober d. J., je von 9 bis 11.30 und 13.30 bis 16.30 Uhr.

*

Als Rechtfertigung der lt. den neuen Grundsätzen (Ziff. 34) nicht mehr zulässigen ex aequo-Prämiierung ist zu sagen, dass hier vier verschiedene Grundstücke A, B, C und D zu bearbeiten waren, wobei einzeln prämiiert wurde. Aus der Addition der in den verschiedenen Gruppen erzielten Preise ergaben sich die oben genannten Gesamt-Preissummen, wobei zufällig zwei Bewerber auf die gleich hohe Summe von je 2200 Fr. kamen. Es handelt sich somit nur um eine scheinbare ex aequo-Prämiierung. Der Erstprämiierte hat in zwei Gruppen den I. Preis erzielt, daher sein grosser Preisabstand von den folgenden.

Bebauungsvorschläge und einfache Wohnbauten im Scheibenschachen, Aarau (Bd. 120, S. 59). Es waren 11 Entwürfe rechtzeitig eingereicht worden. Das Ergebnis ist folgendes:

1. Preis (1400 Fr.) Arch. Karl Schneider, Aarau.
2. Preis (1200 Fr.) Bruno Caprani, Dipl. Hochbautechn., Aarau.
3. Preis (1000 Fr.) Arch. Richner & Anliker, Aarau.

Ankäufe zu je 750 Fr. erzielten Arch. Richard Hächler, Aarau, und Arch. J. R. Thommen, Aarau.

Die Ausstellung der Entwürfe ist beits geschlossen.

LITERATUR

Die Lötschbergbahn 1913—1941. Teil I, von Prof. Dr. iur. F'r. Volmar. Heft 7 der Schweiz. Beiträge zur Verkehrswissenschaft[1]). Bern 1942, Verlag Stämpfli & Cie. Preis geb. 10 Fr.

Die Entstehung und die weiteren Schicksale der Eisenbahnen übten einen so ausgeprägten Einfluss auf die wirtschaftliche, politische und kulturelle Entwicklung unseres Landes aus, dass ihre Geschichte ein untrennbarer Bestandteil der Schweizergeschichte der bald 100 letzten Jahre geworden ist.

Während der grösste Teil der schweizerischen Normalbahnen heute in den SBB zusammengefasst ist, besitzt einzig der Kan-

[1]) Vgl. SBZ Bd. 119, S. 276.

ton Bern noch ein ausgedehntes, normalspuriges Privatbahnnetz, das eng mit der bernischen Staatspolitik und Staatsfinanz verbunden ist. Das ist eine Folge der historischen Entwicklung, die in ihrer letzten Konsequenz zur Gründung und Erstellung der Lötschbergbahn führte. Diese Entwicklung ist ausserhalb des Kantons nicht immer richtig verstanden worden. Es ist deshalb ein Verdienst von Prof. Volmar, z. Zt. Direktor der BLS, dass er es — schon frühzeitig beginnend — unternahm, die Geschichte des Lötschbergbahnnetzes herauszugeben. Den bisherigen Arbeiten, die die Entstehung dieses Netzes bis zur Betriebseröffnung der Hauptstrecke Frutigen-Brig im Jahre 1913 behandelten, ist nunmehr die weitere Geschichte bis 1941 gefolgt[2]).

Die vorliegende Betriebsgeschichte der BLS bietet eine Rückschau auf das erste Vierteljahrhundert dieser Bahn. Infolge der im Jahre 1942 durchzuführenden Sanierung der BLS wird diese ein wesentlich anderes Gebilde sein als bisher. Das Jahr 1941 ist somit das letzte der ersten Lebensperiode der BLS. Da möchte der Verfasser dem Berner Volk, das für seine Lötschbergbahn während langer Jahre ganz aussergewöhnlich grosse finanzielle Opfer brachte, gewissermassen einen Rechenschaftsbericht über die bisherigen Schicksale und Leistungen des Unternehmens ablegen.

Die 327 Seiten umfassende Arbeit behandelt in IX Kapiteln die Organisation und Verwaltung der BLS, ihre Beziehungen zu den Staats- und Gemeindebehörden, sowie zu andern Transportanstalten, den Erwerb, den Ausbau und die Elektrifikation, sowie den Betrieb der Spiez-Frutigen-Bahn (1907 bis 1912), die Konzessionierung und den Bau der Linie Münster-Lengnau, den mit der Eröffnung erfolgten weitern Grunderwerb, die Ergänzungsbauten, den Unterhalt, die Erneuerung und Bewachung der Bahnanlagen, das Rollmaterial, die Gutachten über den baulichen Zustand und die Betriebsführung der BLS, die Nachlassverträge von 1923 und 1932 und die endgültige Sanierung. Im letzten Kapitel wird noch die Frage der Möglichkeit der Verpachtung an die SBB aufgeworfen und in negativem Sinne beantwortet, und zum Schluss werden einige Betrachtungen betreffend einen allfälligen Rückkauf der BLS angestellt.

Wie bei jeder grossen Gebirgsbahn — es war auch so bei der Gotthardbahn — mussten jahrelang nach der Betriebseröffnung Ergänzungsbauten in grossem Umfang durchgeführt werden, Bach- und Lawinenverbauungen, Schutzbauten gegen Steinschlag, Sicherung von Rutschgebieten usw. Auf der Südrampe wurde auch eine Linienverlegung durchgeführt (Sevistein). Diese Arbeiten wurden zum Teil schon in der «Baugeschichte» beschrieben. Zu den daselbst erwähnten kamen noch kleinere hinzu, sodass das Baukonto der Strecke Frutigen-Brig sich um rd. 9,5 Mio Fr. für Schutz- und Ergänzungsbauten erhöhte. Durch diese Arbeiten, die sich in manchen Fällen über grosse Gebiete weitab von der Bahn erstrecken und von denen der Uneingeweihte meist keine Ahnung hat, ist aber die Lötschbergbahn in einen Zustand versetzt worden, der jene Betriebsicherheit gewährt, die von einer Gebirgsbahn nach menschlichem Ermessen vernünftigerweise verlangt werden kann und muss. Der Verfasser geht einlässlich auf diese mit grossen Opfern ausgeführten Arbeiten ein und verweist bezüglich des baulichen Zustandes und der betrieblichen Leistungen auf die fachmännischen Gutachten, die im Jahre 1941 vom EAV und von der bernischen Regierung darüber eingeholt wurden. Gestützt auf das bautechnische Gutachten verwahrt sich der Direktor der BLS mit Recht auch gegen das vielfach übertriebene Gerede betr. die Folgen des unglücklichen «Lötschitexperimentes», die übrigens heute zum allergrössten Teil behoben sind.

Die Vervollständigung der Bahn, sowie die Anstrengungen, auch die Traktionsverhältnisse auf jener Höhe zu halten, die allein eine volle Leistungsfähigkeit der Anlage gewährleistet, stellten natürlich eine gewaltige finanzielle Anstrengung seitens der schon übermässig hoch kapitalisierten Bahn dar. Die BLS hatte zudem das Unglück, kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges eröffnet zu werden, was sich katastrophal auswirken musste. Der Verfasser schildert eindrücklich die dadurch hervorgerufene Leidensgeschichte der Bahn und die infolgedessen notwendig gewordenen Sanierungen. Von der endgültigen, bevorstehenden Sanierung, die auch vom Kanton Bern neue Opfer verlangt, verspricht er sich eine sonnigere Zukunft der BLS. Da dieses Unternehmen nicht nur eine bernische Angelegenheit, sondern eine schweizerische ist, und die BLS eine Bahn, die niemand mehr missen möchte, so wünschen auch wir, dass sich seine Hoffnung erfüllen möge.

Der zweite Teil dieser Betriebsgeschichte, der bald folgen soll, wird sich, wie das Vorwort in Aussicht stellt, den allgemeinen Grundlagen des Betriebes, den Betriebseinnahmen und -ausgaben, der Betriebsgestaltung und einzelnen Betriebsfragen widmen. Es soll noch eine ausführlichere Geschichte der Linie Münster-Lengnau folgen, worauf die Gesamtgeschichte der BLS vorliegen wird als ein Teil Schweizergeschichte. C. Andreae.

[2]) Es erschienen in diesem Zusammenhang bis jetzt: Fr. Vollmar: Bernische Alpenbahnpolitik 1850 bis 1906, Bern 1911; der Entwicklungsgang der bern. Transitpolitik bis zur Gründung der B. L. S., Bern 1931; die Spiez-Frutigen-Bahn, Bern 1938; die Lötschbergbahn, deren Gründungsgeschichte, Bern 1938. C. Andreae: Die Baugeschichte der Lötschbergbahn, Bern 1940 (vgl. SBZ Bd. 118, S. 25). Fr. Vollmar: Die Thunerseebahn, Bern 1941 (vgl. SBZ Bd. 118, S. 304).

Gli elementi dell' architettura funzionale. Sintesi panoramica dell' architettura moderna. Dell' Architetto Alberto Sartoris. 38 Seiten Text, 1135 Abb. Mailand 1941, Verlag Ulrico Hoepli. Preis geb. 400 Lire.

Innerhalb von zehn Jahren ist dies die dritte umgearbeitete Auflage. Acht kurze Kapitel bilden die textliche Einführung, worin der Autor Themen wie: «Das rationalistische Programm, das Wesen der funktionellen, die Theorien der modernen Architektur, die Formeln des Funktionalismus» umschreibt. Eine nach Ländern geordnete Architekturschau in grossformatiger, drucktechnisch vorzüglicher Aufmachung ergibt den Hauptteil des seit der ersten Auflage auf den doppelten Umfang angewachsenen Bandes. — Sartoris bringt durch seine Auswahl vor allem jene Gestaltungselemente der modernen Architektur zur Darstellung, die in der konstruktiven abstrakten Malerei und Plastik wurzeln: das Kontrastieren von planimetrischen Figuren mit Fenster- und Wandvierecken, das Rhythmisieren von Flächen durch Glas und Putz, das Spielen mit plastischen Formen durch kubische Baukörper. Diese ästhetische Tendenz der Darstellung wird durch die Art der Bildauswahl bestätigt, sie stützt sich vorwiegend auf die Wiedergabe von Fassaden. Damit sind wohl Elemente, wenn auch nicht, wie der Titel verspricht, «die» Elemente der modernen Architektur erfasst. Trotz dieser Einseitigkeit, oder vielleicht gerade darum, wird das Buch jedem Liebhaber moderner Kunst Freude bereiten. H. Suter.

Géologie et eaux souterraines du Pays de Genève. Par E. Joukowsky. 110 S., 8°, 22 Abb. Genève 1941, Verlag Kündig S. A. Preis 5 Fr.

Der beratende Geologe der städtischen Wasserversorgung von Genf vermittelt in dieser im besten Sinne des Wortes populären Darstellung vorerst eine Zusammenfassung der Kenntnisse der Geologie der Umgebung von Genf, die namentlich durch die eingehend untersuchten Grundwasserbohrungen der letzten zehn Jahre bereichert worden sind. Daran schliesst sich eine Besprechung der regionalen und chemischen Verhältnisse der Grundwasservorkommen, die alle in den alten Alluvionen zwischen den Grundmoränen der Riss- und der Würm-Eiszeit auftreten, an. Auf die Diskussion der Herkunft des Grundwassers folgt die Besprechung der Entnahmestellen, der Methoden der Aufschliessung und Messung und der natürlichen Ueberläufe. Die sorgfältige Darstellung, die voller wertvoller Beobachtungen, Zahlenangaben und Ausblicke ist, wird das Interesse aller Ingenieure und Geologen finden, die sich mit quartärgeologischen Fragen beschäftigen. A. von Moos

Unser nationaler Rohstoff. Eine umfassende Orientierung über die aktuellen Fragen der schweiz. Elektrizitätsversorgung, unter besonderer Berücksichtigung der projektierten Grossakkumulierwerke am Hinterrhein und an der Reuss. Von Dr. Walter Berchtold und Dr. Nicolo Biert (Redaktoren der NZZ). 48 S. (20 × 26 cm) mit zwei Kartenskizzen. Sonderdruck aus der «Neuen Zürcher Zeitung» 1942, von der Expedition ihr zu beziehen für 2 Fr.

Eine allgemeinverständliche, umfassende Orientierung über Entwicklung und Aufbau unserer Landesversorgung mit elektr. Energie, die Grundlagen und Organisation der schweiz. Elektrizitätswirtschaft, das Kraftwerksbauprogramm u. a. m. Im zweiten Teil folgt eine Darstellung der beiden Grosskraftwerke Hinterrhein (Dreistufenprojekt 1942) und Ursern (generelles Projekt) in technischer und volkswirtschaftlicher Richtung. Eine Schlussbetrachtung ist der Elektrizität in der schweiz. Energiebilanz gewidmet. Wer sich über diesen wichtigen Fragenkomplex unterrichten will, wird in dieser Schrift sachliche Aufklärung finden.

Guide Gassmann, das bekannte Kursbuch in Westentaschenformat (93 × 68 × 11 mm) mit allen Kursen der SBB, Nebenbahnen und Schiffskursen, in klarer, gut lesbarer Schrift, ist auf Beginn des neuen Fahrplans 5. Okt. erschienen. Preis geb. 90 Rappen, bei allen Einnehmereien, an den Kiosken sowie beim Verleger Ch. Gassmann in Biel erhältlich.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Die Edelstähle. Von Dr.-Ing. Franz Rapatz. Dritte, stark umgearbeitete Auflage unter Mitwirkung von Dr.-Ing. Helmut Krainer und Dipl. Ing. Jos. Frehser. 482 Seiten mit 212 Abb. und 95 Zahlentafeln. Berlin 1942, Springer-Verlag. Preis geh. etwa 29 Fr., geb. Fr. 30,70.

Die Technik der Neuzeit. Herausgegeben von Friedrich Klemm, Bibliothekar am Deutschen Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik, München. Lieferung 4/5, Band II, Heft 2/3 «Vom Metallhüttenwesen zur Feinmechanik», Abb. 42/120. Potsdam 1942, Akadem. Verlagsgesellschaft Athenaion. Preis jeder Lieferung etwa Fr. 4,65.

Der KDF-Wagen von A bis Z. Von Adolf Meurer, Berlin. Reich illustriert. Berlin 1942, Verlag Volkswagenwerk. Preis kart. etwa Fr. 3,50.

Energiequelle Windkraft. Von Dr. Walter Schieber. Mit vielen Abbildungen und einer Karte. Berlin 1942, Fackelträger-Verlag. Preis kart. etwa Fr. 7,85.

Istruzioni per rilievi topografici. Del Ing. A. Pastorelli, assistente per fotogrammetria e topografia al Politecnico Federale. Traduzione libera dal tedesco di «Instruktion für topographische Aufnahmen» del Prof. Dott. M. Zeller, Lugano 1942, spedisce: Pastorelli, A., Ing., via Trevano 27. Prezzo 1 Fr.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 3 45 07