

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 123/124 (1944)  
**Heft:** 3

## 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:** 14.01.2026

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

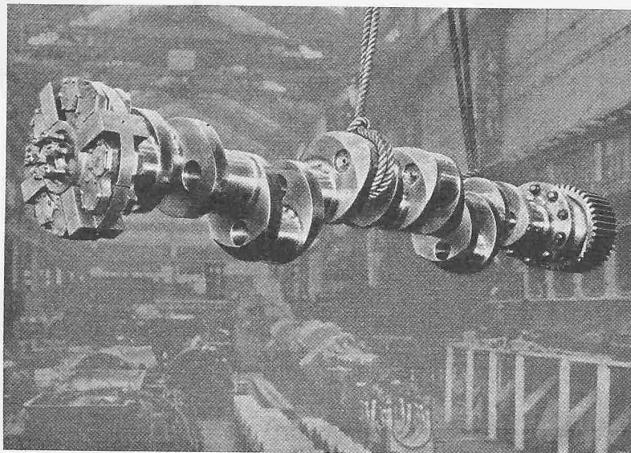


Abb. 5. Kurbelwelle für Doppelreihenmotor einer Sulzer-Diesel-Lokomotive. Am Kopfende links dynamischer Schwingungsdämpfer, Bauart Sulzer-Sarazin

einstückigen Wellen nicht auftritt. Er erlaubt, zugunsten grösstmöglicher Pressfläche und Lagerfläche, den Verzicht auf die Hohlkehle. Es zeigt auch diese Arbeit, welche überraschenden Möglichkeiten bei systematischer Forschung, selbst an scheinbar einfachen Maschinenelementen, erzielt werden können.

## MITTEILUNGEN

**Der Umbau bestehender alter Wasserkraftanlagen**, ein Vortrag von Vizedir. J. Moser (Escher Wyss) im Schosse des Energiekonsumenten-Verbandes, liegt im «Energie-Konsument», Bd. 24 (1944), Nr. 5, S. 102—117, gedruckt vor. Ausbau und Verbesserung mittlerer und kleiner bestehender Wasserkraftanlagen ist eine der nächstliegenden, raschwirkenden Massnahmen zur Verbesserung unseres Energiehaushaltes<sup>1)</sup>. Für die Beurteilung der Verbesserungsmöglichkeit sind stets Gefälle, Wassermenge und Nutzeffekt zusammen zu untersuchen. Gefälleeinbussen durch hohe Geschwindigkeiten in Zu- und Ablaufkanälen, durch Sand- und Geschiebeansammlungen, durch scharfe Umlenkung der Wasserströmung, durch schiefe und seitliche Anströmung von Rechen sind vermeidbar. Zu kleinen Rechen müssen kontinuierlich oder kurzperiodisch gereinigt werden. Die kleinen Gefälle von 2 bis 15 m verlangen spiralförmige Ausbildung der Turbinenkammern und den bewährten Saugrohrkrümmer, unter Umständen einen konischen Leitapparat. In Hochdruckleitungen sind Kugelformstücke und scharfe Krümmer durch strömungstechnisch bessere Formen zu ersetzen. Die für die Berechnung der Turbinengröße massgebende Wassermenge entspricht etwa dem vierfachen Wert der mittleren minimalen Wasserführung, sofern kein Speichersee vorhanden ist. Die Kaplan-turbine verarbeitet Belastungswechsel von 1 bis 4 noch günstig, die Freistrahl-turbine sogar solche von 1 bis 5, während die Francisturbine nur solche von 1 bis 3 noch wirtschaftlich erlaubt. Der Scheitelpunkt der Nutzeffektkurve liegt heute bei 90 %; wichtiger als dessen Steigerung ist aber ein flacherer Verlauf der Kurve, d. h. der geringere Leistungsabfall bei Teillast neuer gegenüber alten Turbinen, was Kraftgewinnen von 20 bis 30 % entspricht, und zwar zu Zeiten niedrigen Wasserstandes, wo die grossen Laufwerke Produktionsausfälle haben. Von den über 6000 Wasserkraftanlagen der Schweiz kommen etwa 350 alte Anlagen mit zusammen rd. 85 000 PS für einen Umbau in Betracht. Man könnte noch weiter gehen, wenn man alte Francisturbinen für Gefälle von nur 2 bis 15 m durch Kaplan-turbinen ersetzen wollte. Mit einer durchschnittlichen Leistungserhöhung von 60 % würden rd. 51 000 PS gewonnen, ungefähr die Leistung von zwei Grosssturbinen, oder ein Leistungszuwachs von 100 Mio kWh oder ungefähr 8 % des Zuwachsbedarfes. Das ist wenig, erspart also keineswegs die Erstellung neuer Grosskraftwerke, aber es ist mehr als nichts und ganz besonders vom Standpunkte rascher Wirkung und für die Arbeits- und Materialbeschaffung dennoch von Bedeutung. Untersuchungen an 25 ausgeführten Umbauten ergaben, bei grossen Schwankungen, an Kosten-Mittelwerten: für den hydraulischen Teil 215 Fr., für den elektrischen Teil 138 Fr., für den baulichen Teil 265 Fr., zusammen 618 Fr. pro PS der neuen Totalleistung. Auf eine Gesamtleistung der kleinen Anlagen von

nur 66 000 PS bezogen, ergäbe das Gesamtkosten von rd. 41 Mio Franken, wovon 60 bis 65 % Löhne und Saläre, also eine hervorragende Arbeitsbeschaffung. Die Auslösung dieser Umbauarbeiten wird gefördert durch Subventionen, vor allem aber durch Uebernahme des Ueberschusstromes zu angemessenen Preisen in öffentliche Netze, Erleichterungen in steuerlicher Hinsicht für die Anlagekosten oder Zugeständnisse grösserer Abschreibungen. Materialseitig bringt der Umbau grosse Ersparnisse, da die Einheitsgewichte moderner Turbinen 40 % gegenüber Jonval- und 27 % gegenüber ältern Francisturbinen niedriger liegen. Dazu kommt der Wegfall der Transmissionen. Bei 35 kg/PS Gewichtersparnis brächten obige 66 000 PS ausser den Neuanlagen gewichten noch 2300 t zusätzlichen Materialgewinn, allein für die Turbinen, wahrscheinlich das Doppelte bei Einschluss der Transmissionen. Der Kanton Zürich will in dieser Aktion vorbildlich vorgehen, indem er die Kosten der Vorprüfung solcher Modernisierungen übernimmt und 50 % der Projektierungskosten des maschinellen Teils, sowie einen Anteil der betriebsingenieurkosten trägt, die vom Bauherrn nur zurückzuerstatten sind, wenn die Umbauten durchgeführt werden.

**Eine neue Methode zur Berechnung des Wärmeaustausches durch Strahlung**, entwickelt von G. L. Pollak in einer Dissertation des Energie-Institutes in Moskau 1938, bespricht W. Ordinanz im «Schweizer Archiv» Bd. 10 (1944) Nr. 4. Diese rein analytische «Strahlungsalgebra» operiert mit den beiden Grundbegriffen: Winkelkoeffizient und wirksame Oberfläche. Beide sind an ein Körperpaar gebunden. Winkelkoeffizient (auch als Winkelverhältnis oder Bestrahlungskoeffizient bezeichnet) ist das Verhältnis des auf den bestrahlten Körper entfallenden Strahlungsanteils zur Gesamtstrahlung des strahlenden Körpers. Wirksame Oberfläche des Körpers I bezüglich Körper II ist der zahlenmäßig dem Winkelkoeffizienten gleiche Teil der strahlenden Oberfläche des Körpers I. Zahlenmäßig sind also beide gleich, nur ist der Winkelkoeffizient dimensionslos, die wirksame Oberfläche dimensionsbehaftet. Pollak legt dann seiner Strahlungsalgebra, für die er eine Art vektorieller Schreibweise benutzt, fünf Strahlungsgesetze zugrunde, nämlich: die Strahlung eines Körpers zu verschiedenen hintereinander liegenden Körpern ist, unabhängig von der Entfernung, gleich, wenn sie nach Raumwinkel und Lage gleich ist. Der gesamte Strahlungsaustausch zwischen Körpераn ist gleich der arithmetischen Summe der zwischen ihnen einzelnen Teilflächen ausgetauschten Strahlungen. Befindet sich zwischen zwei Körpераn ein strahlungsundurchlässiges Mittel (Schirm), so ist der Strahlungsaustausch null. Ist ein strahlender Körper 1 von (m - 1) Körpераn umgeben, so ist die Summe der von diesen empfangenen Strahlung gleich der Gesamtstrahlung dieses Körpers. Für schwarze Körper gleicher Temperatur ist die gegenseitige Strahlung, unabhängig von räumlicher Anordnung und dazwischen liegendem Medium, gleich. Diese Strahlungsalgebra erleichtert das Rechnen außerordentlich. Die Originalarbeit, Diss. Pollak, gibt eine Zusammenstellung von 43 ausgerechneten Winkelkoeffizienten.

**Bitumen** (Asphalt-Erdharz-Erdpech) betitelt Prof. E. Thomann (ETH) einen Uebersichtsaufsatz in der NZZ vom 17. Mai 1944. Asphaltal sind natürliche oder künstliche Gemische von Bitumen mit Mineralstoffen; dabei sind unter Bitumen zu verstehen die Erdölrückstände und die in Schwefelkohlenstoff löslichen Anteile der Naturasphalte und Asphaltgesteine. Im Altertum ist Asphalt als Mörtel, Kitt- und Klebstoff oder als wasserabweisender Schutzanstrich viel verwendet worden, nur wurde er als Erdpech und Erdharz bezeichnet. Die durch verschiedene Destillationsverfahren heute erzielten Qualitätsunterschiede ermöglichen eine ungekannte Vielseitigkeit von Produkten, eine ebensolche Vielseitigkeit der Anwendungen und eine weltweite Verteilung. Die grossen Vorteile liegen in dem hohen Klebe- und Bindevermögen, in seiner Plastizität und Unveränderlichkeit gegenüber Säureangriffen und nicht zuletzt in den wasserabweisenden Eigenschaften. Zuerst hatte sich nach dem Bekanntwerden der altägyptischen Anwendungen der Hoch- und Tiefbau seine Vorteile zunutze gezogen und erst hernach die Industrie. Von den vielen Anwendungen in Industrie und Bautechnik seien nur angedeutet: die verschiedenen Isolierpappen, Fugen- und Muffenvergussmassen, die Anstrichmassen und Tränkmittel, besonders auch in der Elektrotechnik und chemischen Industrie, die Industrie der Ersatzwerkstoffe, die Abdichtungen und Hartbeläge im Strassen- und Brückenbau, Eisenbahn- und Wasserbau. Die gegenwärtigen Einführschwierigkeiten haben den Verbrauch stark gedrosselt, doch ist mit dem Ende des Krieges eine verhältnismässig rasche Erholung des Marktes zu erwarten und ebenso eine weitere Verfeinerung in der Anwendung, mit einer Abstufung der Ausführungsarten nach der wirtschaftlichen Tragbarkeit.

<sup>1)</sup> Vgl. Dipl. Ing. Gg. Gruner in SBZ Bd. 119, S. 63\*; Bd. 122, S. 13\*.

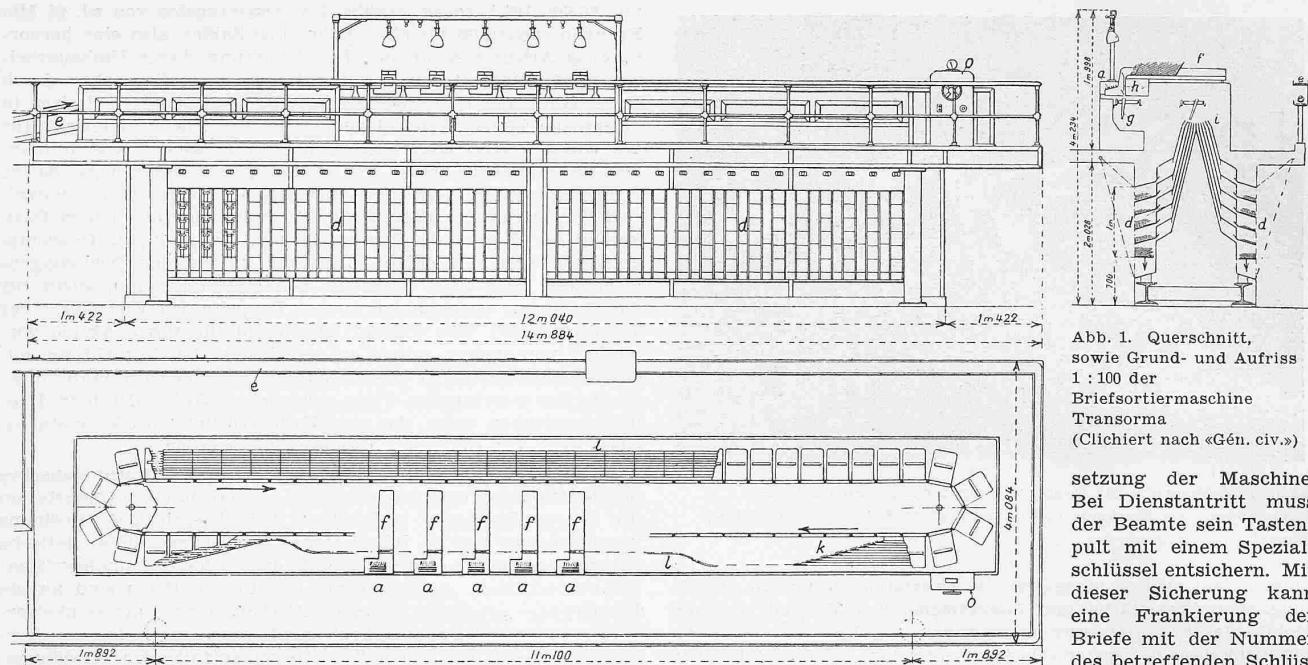


Abb. 1. Querschnitt, sowie Grund- und Aufriss  
1 : 100 der  
Briefsortiermaschine  
Transorma  
(Cliquiert nach «Gén. civ.»)

setzung der Maschine. Bei Dienstantritt muss der Beamte sein Tastenpult mit einem Spezialschlüssel entsichern. Mit dieser Sicherung kann eine Frankierung der Briefe mit der Nummer des betreffenden Schlüssels und eine Zählung ver-

bunden sein, was eine Kontrolle der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Bedienungsmannschaft und des Postverkehrs überhaupt gestattet. Eine Maschine mit fünf Tastenpulten, also fünf Sortierbeamten kann  $5 \times 3000 = 15\,000$  Briefe in der Stunde auf 300 verschiedene Fächer (Bestimmungsorte) verteilen. Die Abb. 1 und 2 geben einen Begriff vom Aufbau und der Grösse dieser Sortiermaschinen, die schon in vielen Ländern benutzt werden. Betr. Paketsortiermaschinen vgl. SBZ Bd. 97 (1931) No. 13 (Beschreibung der Sihlpost in Zürich).

Anlässlich Georg Agricolas (Gg. Bauers) 450. Geburtstag wurde im VDI in Berlin am 24. März 1944 eine Feierstunde gehalten, an der der gegenwärtige Kurator Hans Malzacher, laut «Z. VDI» 1944, Nr. 13/14, eine Würdigung der Zeit und Umwelt, des Lebenswerkes und der Persönlichkeit des frühesten Forschers von Bergbau und Hüttenwesen vortrug, die ihn als Vorbild für die heutige Technikernschaft darstellt. Wir halten folgende allgemein gültigen Gedanken daraus fest.

Es gilt nicht nur im Geiste Agricolas das erworbene Wissen jedem Wissbegierigen zugänglich zu machen, sondern die stark passive Gemeinschaft der Fachgenossen zu einer aktiven Arbeitsgemeinschaft für systematische Forschung zusammenzuschliessen. Es müsse verhindert werden, dass gute Gedanken ungedacht bleiben, weil den dazu Fähigen Richtung und Ziel unbewusst sind. Was Agricola in seinen zwölf Büchern an Erfahrungsgut über Berg- und Hüttenwesen seinerzeit zusammengetragen, das tut noch heute die technische Fachpresse, aus der jeder mit der nötigen Bildung und aufgeschlossenem Sinne schöpfen kann. Von den 60 000 Ingenieuren des VDI stünde die Mehrzahl der Vereinsarbeit wohl interessiert, aber leider doch nur aufnehmend gegenüber. Heute müssten jedoch die offenen Fragen erfasst und an alle willigen und fähigen Köpfe eines Volkes herangeführt werden, damit das, was bisher von Ausschüssen und Arbeitsgemeinschaften ehrenamtlich geleistet wurde, zum Handeln des ganzen grossen Verbandes werde. Die Aufgaben und Probleme, die die technische Entwicklung fördern oder hemmen, gelte es aufzuspüren, klar zu formulieren und die Wege der Zusammenarbeit so zu ebnen, dass auch noch unbekannte fähige Köpfe Anreiz zu aktiver Mitarbeit finden und so das eingehende Wissen durch ein ebensolches Können gekrönt werde. — Wir pflichten unsseits dieser Auffassung durchaus bei.

**Probleme des Wiederaufbaues.** Im «Camp universitaire italien de Lausanne» sind italienische Internierte und Flüchtlinge vereinigt, unter denen Architekten und Ingenieure besonders zahlreich vertreten sind. Um ihre Zeit und Arbeitskraft nutzbringend zu verwenden, haben sie sich zum Ziel gesetzt, die Fragen des Wiederaufbaues der kriegsgeschädigten Länder zu studieren; sie haben dafür die Form eines «Centre d'étude pour le bâtiment» (case postale 803, St. François) geschaffen. Die ersten Früchte dieser Tätigkeit sind im «Bulletin» Nr. 1 vom Juni 1944 gesammelt, das unter dem Patronat der «S.I.A.-Architektenfachgruppe für internationale Beziehungen» erscheint. Nach einer Einführung von Prof. G. Colonetti, Rektor des Hochschullagers

**Briefsortiermaschinen.** Im «Génie Civil» vom 24. Juni 1939 und vom 15. März 1943 sind die Postsortiereinrichtungen der Pariser Bahnhöfe St. Lazare und Nord beschrieben. In der Nummer vom 15. Februar 1944 (Bd. 71, No. 4) werden jene Ausführungen durch eine eingehende Beschreibung der Briefsortiermaschine «Transorma», Bauart Marchand - Andriessen, Ersteller Werkspoor-Amsterdam, ergänzt, der wir die nachfolgenden Angaben und Abbildungen entnehmen. Die Briefe werden in Behältern auf Förderbändern *e* zur Bedienungsbühne gebracht, dort in Schubfächer *f* abgefüllt, worauf die Behälter wieder zur Frankiermaschine oder zu Vorklassierten zurücklaufen. Im Schubfach werden die Briefe durch Federkraft gegen eine Anlassvorrichtung gerückt, die in der Minute 50 mal öffnet und dem Sortierbeamten einen Brief gewissermassen in die rechte Hand drückt, der ihn in einen Schlitz *h* der Sortierzettelung einführt, wo er festgehalten wird, bis der Beamte mit der linken Hand auf einem Tastenpult *a* mit zwei Reihen zu neun Tasten (Zehner und Einer) und drei Balken (Hunderter) die Nummer des Bestimmungsortes (d. h. seines Faches) gedruckt hat. Ist falsch operiert worden, oder war die Adresse unleserlich oder ungenügend, so wird der Brief in ein Sammelfach dirigiert zur nochmaligen Handsortierung. Unter dem Sortiertisch befindet sich die Rollbahn, auf der eine grössere Zahl Wagen eine endlose Kette bilden. Jeder Wagen trägt einen kleinen Briefkasten *g*, der auf je fünf verschiedene Neigungen beidseits der Vertikalen eingestellt werden kann. Der Briefkasten wird unten durch zwei Riegel zugehalten, die sich beim Anhalten vor dem Ziel öffnen und den Inhalt mit Federdruck in die Rutschbahnen *i* ausschleudern. 30 Haltepunkte und 10 Neigungen ergeben insgesamt 300 verschiedene Bestimmungsorte. Die Transportwagen kommen von rechts, die Kasten in senkrechter Stellung unter das Tastenpult, nehmen einen Brief auf und setzen sich an ihren Bestimmungsort in Bewegung. Da fünf Wagen gleichzeitig beschickt werden, gehen diese auch gleichzeitig unter den Tastaturpulten durch. Zu Pult 1 gehören Wagen 1, 6, 11, 16..., zu Pult 2: 2, 7, 12, 17 u. s. f. In  $1\frac{1}{2}$  s sind sie beschickt und reisen ab; wenn sie sich gegenüber den Tastenpulten befinden, überfahren sie einen Rechen *i*, gebildet durch die Rutschbahnen zu den darunterliegenden Fächern *d*. Bevor die Wagen wieder zu den Pulten zurückkehren, werden die Briefkästen an den Punkten *k* und *l* wieder in gleiche Linie und senkrechte Lage gerückt. Die Fächer sind nummeriert und mit dem Bestimmungsort beschriftet; die vier oberen sind je 20 cm hoch, das unterste mit Federboden für veränderliche Höhe ist bestimmt für Orte mit viel Post. Ein volles Fach wird durch Signallampen angezeigt und muss zur Verhinderung von Störungen sofort entleert werden. Den Antrieb, von einer Schaltstange *o* aus gesteuert, besorgt ein Motor von 1,5 PS über ein Treibrad, das Anhalten bei Stromabschaltung oder -Unterbruch eine Bandbremse. Beim Anlernen kann die Umlaufgeschwindigkeit durch einen Regulierwiderstand herabgesetzt werden; bei Falschmanipulationen oder Störungen sorgen Sicherheitsvorrichtungen für sofortige Ausschaltung und Still-

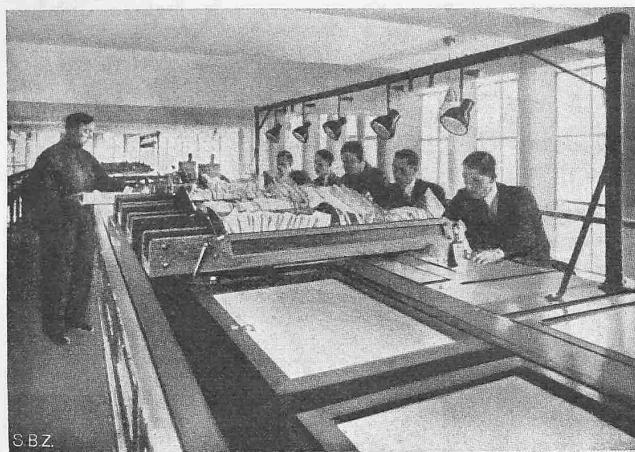


Abb. 2. Arbeitstisch der Briefsortiermaschine

Lausanne, wird das Programm umrissen: Wiederaufbau (Stadtbau), Normalisierung (Erzeugung von Fertighäusern), Techn. Organisation, Baustoffe, berufliches Bildungswesen. Es sollen zunächst die Verhältnisse in der Schweiz, und sodann vor allem jene Italiens untersucht und einer Lösung entgegengeführt werden, zu welchem Zweck eine Kartothek in Bildung begriffen ist. Um diese zu vervollständigen, bittet das «Centre d'étude» dringend um Ausfüllung des Fragebogens, den es jedem Interessenten auf Anfrage an obenstehende Adresse hin gerne zusellt. Mitteilungen über Wiederaufbaumassnahmen in Frankreich, Polen und Norwegen beschliessen das Heft.

**Mischungsverhältnis von Zementmörtel für Ueberzüge.** Auf Seite 191 letzter Bandes hatten wir in einer kurzen Notiz auf das «Cementbulletin» Nr. 3 (März 1944) hingewiesen mit lesewerten Winken für die Ausführung. Nun werden wir von einem erfahrenen Bauingenieur darauf aufmerksam gemacht, dass jene «Winkel» bezüglich der Dosierung sich gefährlich auswirken müssen, da das dort angegebene Mischungsverhältnis von «1 Sack Zement auf 2½ bis 3½ Karetten Grobsand» irreführend sei. Ein Sack Zement enthält nur 38 bis 40 l, und nicht 50 bis 60 l wie eine «Krette», die an sich schon ein ungenaues Mass darstellt. Eine Mörteldosierung von 1:3, auf die Karette bezogen, müsste zu verstehen sein als 1 Krette (nicht Sack!) Zement auf 3 Karetten Sand. Korrekterweise müssten die Komponenten, Zement und Sand, in kg gemessen werden, um das vorgeschriebene Mischungsverhältnis zu erhalten. Gestützt auf einen uns geschilderten Fall aus der Praxis, in dem der Unternehmer nach «Cementbulletin» kalkuliert hatte und dadurch schwer zu Schaden gekommen ist, macht unser Gewährsmann Unternehmer wie Bauleiter auf diesen leider weitverbreiteten Irrtum aufmerksam. Wir ersuchen unsere Leser, hiervon Kenntnis zu nehmen.

**Ein unbekanntes Gutachten von L. Navier** veröffentlicht F. Stüssi im 7. Band der «Abhandlungen» der I. V. B. H. Er hat es anlässlich seiner Durchsicht der Manuskripte von General Dufour in den Genfer Archiven aufgefunden. In diesem Gutachten vom 20. Mai 1826 analysiert Navier ein Projekt des späteren Generals Dufour für den Grand Pont in Fryburg. Das Gutachten ist einerseits bemerkenswert, weil es einen charakteristischen Einblick in die technisch-konstruktive Denkweise Naviers erlaubt, in eben jene Denkweise, der die Aufstellung einer eigentlichen Baustatik durch Navier<sup>1)</sup> in seinen beiden Hauptwerken «Rapport et mémoire sur les ponts suspendus» 1823 und «Résumé des leçons sur l'application de la mécanique» 1826 zu verdanken ist. Anderseits ist bemerkenswert, dass Navier in diesem Gutachten schon ganz eindeutig das Erfindungsmerkmal des armierten Betons ausspricht: «Pour qu'il fut permis de compter sur la masse entière de la pile, il serait nécessaire que la maçonnerie fut pénétrée de bas en haut par des tiges de fer...»

**Druck-Volumen-Kennlinien vielstufiger Axialverdichter.** In diesem Aufsatz von S. 13/16 der letzten Nummer sind leider infolge eines Versehens die Abbildungsunterschriften weggelassen worden. Die Bedeutung der Bilder ist zwar im Wesentlichen aus dem Text ersichtlich. Zum bessern Verständnis sei aber noch nachgetragen, dass in Abb. 5 (Kennlinien für isotherme Verdichtung) und Abb. 7 (Kennlinien für adiabatische Verdichtung) die gestrichelten Linien Kurven gleichen Betriebszustan-

<sup>1)</sup> Vergl. SBZ Bd. 116, Nr. 18, S. 201\* (2. Nov. 1940): F. Stüssi: Baustatik vor 100 Jahren — die Baustatik Naviers.

des in der letzten Stufe darstellen, die dünn ausgezogenen Linien Kurven gleichen Betriebszustandes in der ersten Stufe und die fetter ausgezogenen Linien Kurven konstanter Drehzahl. In Abb. 11, wo der Zusammenhang zwischen dem Verdichtungsverhältnis  $m$  und der Subtangente  $a_m$  der Kennlinie dargestellt ist, beziehen sich die gestrichelten Linien auf isotherme und die ausgezogenen Linien auf adiabatische Verdichtung, was ohne die Abbildungsunterschrift auch aus dem Text des Aufsatzes nicht zu erkennen war.

**Der Einfluss horizontaler Zugkräfte auf Achsdruck, Federbelastung und Fahrzeugeigung** sind Fragen, die noch nie zusammenhängend behandelt, und trotz ihrer einfach erscheinenden Ansätze der elementaren Mechanik volle Konzentration erfordern, wenn Fehlansätze, wie sie sich in andern Veröffentlichungen zur Sache eingeschlichen haben, vermieden werden sollen. Bei der Mannigfaltigkeit der Übertragungsmöglichkeiten der Gewichte und Zugkräfte vom Fahrzeug auf die Räder musste sich die Arbeit von A. Jante in «ATZ» Bd. 47 (1944) Nr. 7/8 auf die Zwei- und Dreischreiber und auf eine ebene und horizontale Fahrbahn beschränken. Dabei ergaben sich interessante Zusammenhänge, aus denen Richtlinien für den Bau der Fahrzeuge hervorgehen. Die mathematisch und zeichnerisch saubere Veröffentlichung eignet sich nicht zuletzt als Material für angewandte Übungen in Mechanik.

**Elektrodynamische Leistungswaagen** dienen zur unmittelbaren Messung von Drehmomenten und Leistungen von Kraft- und Arbeitsmaschinen. Ueber diese Maschinen, deren Bau die Maschinenfabrik Oerlikon seit über 30 Jahren pflegt, berichten W. Borel und W. Kessler im «Bulletin Oerlikon» Nr. 246, indem sie sich über den Aufbau, die Wirkungsweise, die Leistungsmessung, die Messgenauigkeit und die Wahl der Stromart äussern. Als Vorteile der elektrodynamischen Leistungswaage sind die hohe Messgenauigkeit, Empfindlichkeit, der grosse Drehzahlbereich und die Verwendung als Generator und Motor zu erwähnen.

**Die Berechnung von Drehschwingungen**, auf die wir in Bd. 123 (1944) S. 293 mit einem kurzen Hinweis auf eine Arbeit von R. Arnold hingewiesen, findet ihre Fortsetzung in Bd. 47 (1944) Nr. 7/8 der ATZ. Wir benützen die Gelegenheit, einen Druckfehler unserer ersten Mitteilung zu korrigieren, indem es nicht heißen soll Fliehkräft-spender, sondern Fliehkräftpendeln.

## WETTBEWERBE

**Primarschulhaus auf dem Felsberg, Luzern.** In unserer Mitteilung des Ergebnisses auf Seite 12 dieses Bandes ist der 4. Preisträger, Arch. Andreas Mumenthaler, versehentlich als in Aarau statt in Luzern wohnhaft angegeben worden, was wir zu berichtigten bitten.

## NEKROLOGE

† Hans Reber, Dipl. Masch.-Ing. von Wimmis (Bern), geboren am 12. März 1873, E. T. H. 1893/97, ist am 5. Juli in Zürich gestorben. Nachruf folgt.

## LITERATUR

**Plan.** Schweiz. Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung, Revue suisse d'urbanisme. 1. Jahrgang, Nr. 1, Mai 1944. Druck und Verlag Vogt-Schild AG., Solothurn. Preis für sechs Nummern im Jahr 14 Fr.

Die als Beilage zum Organ der Vereinigung schweiz. Strassenfachmänner «Strasse und Verkehr» bisher erschienene «Landes-, Regional- und Ortsplanung» ist unter dem Titel «Plan» zur selbständigen Zeitschrift geworden, deren Redaktionsausschuss aus den Herren Dr. iur. L. Derron, Zürich (Schriftleiter), Arch. P. Trüdinger, Stadtplanarchitekt, Basel und Arch. E. F. Burkhardt, Zürich besteht. Die neue Zeitschrift will nicht das ganze vielschichtige Gebiet der Landesplanung behandeln, vielmehr sich nur mit der Verwendung von Grund und Boden und damit zusammenhängenden Problemen befassen. Neben thematischen Sondernummern über Landschaftsschutz, Strassenbau, Bauordnungen soll das eigentliche Grundproblem, die Überschneidung und Einordnung verschiedener Interessen bei der Gestaltung einer Siedlung, eines Kurortes oder eines Stadtzentrums u. s. w. behandelt werden. Begründendes daran ist die Tatsache, dass in der zehnköpfigen Redaktionskommission die Ingenieure, als stark Mitinteressierte, in etwa gleichem Verhältnis mit den Architekten mitwirken und so die Planung in gedeihliche Bahn werden helfen.

Red.