

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **121/122 (1943)**

Heft 15

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

nahm, wurden nicht weiter verfolgt, da bei unserm hügeligen Gelände der Aktionsradius gar zu bescheiden war.

Schon mehrere Jahre vor dem jetzigen Krieg kam unter der Herrschaft der Autarkie komprimiertes Stadtgas in Stahlflaschen als Motortreibstoff in Deutschland und auch in Frankreich immer mehr zur Verwendung. Die Gaswerke sahen darin eine erwünschte Verbreiterung ihres Absatzgebietes. So war es schon vor einigen Jahren durch Anlage zahlreicher Tankstellen für komprimiertes Stadtgas möglich geworden, damit von Köln bis Königsberg zu fahren. Auch das Faulgas aus städtischen Kläranlagen wurde dem gleichen Zweck dienstbar gemacht, ebenso das in Italien ziemlich häufig vorkommende natürliche Methangas.

Nun ist man in Deutschland nach einer Mitteilung in der «Z.VDI» vom 9. Jan. 1943 in verschiedenen Städten dazu übergegangen, Omnibus-Züge mit Niederdruck-Gas, das in Gashüllen aufgespeichert wird, zu betreiben, so in Wiesbaden, Hannover, Nürnberg. Hier rüstete man Motorwagen und Anhänger mit Aufbauten aus, die zur Aufnahme von Gashüllen von 22 m<sup>3</sup> Fassungsraum dienen und die eine Fahrleistung von 13 km ermöglichen. In Hannover erreicht der Fassungsraum 33,5 m<sup>3</sup>, wodurch eine Fahrleistung von 24 km erreicht wird.

Die Verwendung von Niederdruck-Stadtgas bietet den grossen Vorteil des leichten Tankens und der steten Betriebsbereithheit. Für hiesige Verhältnisse scheint aber der bei uns beschriebene Weg des Ersatzes von Benzin und Dieselöl durch Holzkohle der Richtigste. Die Verwendung von gasförmigen Brennstoffen muss Haushalt, Industrie und Gewerbe vorbehalten bleiben. Der Holzkohlengenerator, der in letzter Zeit erheblich verbessert worden ist, bildet heute einen nahezu vollwertigen Ersatz zum mindesten für grössere Personen- und für Lastwagen. Zudem fallen heute in den Gaswerken sehr beträchtliche Holzkohlenmengen an, aus denen das wertvolle Gas bereits gewonnen worden ist, die aber für Generatoren sehr gut brauchbar sind. Der bei uns ebenfalls vielgebrauchte Ersatzstoff Karbid braucht zu seiner Erzeugung sehr erhebliche Mengen elektrischer Energie und feste Brennstoffe. Auch das Faulgas aus Kläranlagen bedeutet für unsere Gasversorgung einen willkommenen Zuschuss. Ganz anders würden sich die Verhältnisse aus technischen Gründen gestalten, wenn es bei uns wirtschaftlich durchführbar würde, das Faulgas oder das Steinkohlengas ganz oder teilweise zu verflüssigen.

**Karbidkalk.** Die Sektion für Baustoffe des KIAA teilt mit, dass im Interesse der Einsparung von Kohle das Baugewerbe angehalten werde, anstelle von Weisskalk nach Möglichkeit Karbidkalk zu verwenden. Da als Ausgangsstoff sowohl bei der Karbidfabrikation als auch bei der Weisskalkfabrikation nur ganz reiner Kalkstein (CaCO<sub>3</sub>) zur Verwendung gelangt, unterscheidet sich auch der bei der Karbidvergasung als Abfallprodukt anfallende Kalk in keiner Weise vom Weisskalk. Er eignet sich also für Innen- und Aussenverputze, Gipsarbeiten, zum Weisseln und zur Mörtelzubereitung. Der Karbidnasskalk kann bezüglich chemischer Zusammensetzung und Formzustand dem aus Stückkalk hergestellten Kalkbrei oder eingesumpften Kalk gleichgestellt werden. Er ist sofort gebrauchsfertig. Der pulverförmig anfallende Karbidkalk gleicht dem Kalkhydrat, muss aber vor der Verwendung mit Wasser in der Grube zu Brei angemacht und wenn möglich noch etwas gelagert werden. Karbidnasskalk ist erhältlich in der Umgebung von Azetylen-Werken. Der Vertrieb im Umkreis von 20 bis 30 km ist an folgenden Orten durch den Baumaterialhandel organisiert: Zürich, Winterthur, Luzern, Bern, Thun, Fryburg, Lausanne und Genf. In andern Gebieten kommt in erster Linie der pulverförmige Karbidkalk in Frage, der ebenfalls durch den Baumaterialhandel bezogen werden kann. Karbidkalk, der aus kleinen Azetylenentwicklungsapparaten (Automobile und Schweissanlagen) anfällt, soll für Bauzwecke nicht verwendet werden, da er meist verunreinigt und daher minderwertig ist.

**Schäden an überschütteten gewölbten Bauwerken.** Im Rahmen der lebhaften Bautätigkeit in Deutschland vor dem Kriege hat man auch eine grössere Zahl gewölbter Durchlässe über Strassen und Bäche mit hoher Dammschüttung ausgeführt. An einigen von ihnen zeigten sich meist schon kurz nach dem Aufbringen der Dammschüttung Schäden in Form von Rissen an den Stirnseiten und im Gewölbe. In der «Bautechnik» 1941, Heft 42 und 43 sind diese Schäden beschrieben, ist ihre Ursache festgestellt und eine kurze Betrachtung über die Verhütung solcher Schadenfälle angestellt worden. Der reich mit Abbildungen und Skizzen versehene Aufsatz ist als Erfahrungsbericht besonders lesenswert. Allen geschädigten Bauwerken gemeinsam sind die parallel zur Dammaxe verlaufenden Flügel, die fest mit der Gewölbtestirn verbunden sind. Die aufgetretenen Schäden bestehen hauptsächlich in Rissen, durch die sich die Flügel vom Gewölbe abgetrennt haben. Die Ursache sind Baugrundsenkungen und

dadurch bedingte Verdrehungen der einzelnen Bauwerkteile. Der damit ausgelöste Erddruck der Dammschüttung ruft Kräfte hervor, die weit grösser sind, als die rechnerisch ermittelten, und für die die starren Verbindungen zwischen Flügeln und Gewölben nicht bemessen wurden. Das beste Mittel zur Verhütung solcher Schäden ist eine Anordnung der Fugen im Bauwerk derart, dass sich die Flügel und Gewölbe in ihren einzelnen Teilen unabhängig voneinander bewegen können. Lassen sich Fugen nicht anordnen, so muss der Uebergang von Gewölbe zu Flügel entsprechend steif und stark ausgebildet werden, sofern nicht unnachgiebiger Baugrund zur Verfügung steht. Ist der Schadenfall aber eingetreten, so ist der Gleichgewichtszustand in der Regel hergestellt und man kann sich in den meisten Fällen auf die Ausbesserung der sichtbaren Stellen beschränken. Nur selten wird es erforderlich sein, weitergehende Sicherungsmassnahmen durchzuführen. Ist dies der Fall, oder ist die Isolierung beschädigt, sodass das Gewölbe abgedeckt werden muss, dann ist die Instandsetzung in der Regel mit erheblichen Kosten und Unzuträglichkeiten verbunden. Es lohnt sich aber stets, über den möglichen Kräfteverlauf und seine Auswirkungen rechtzeitig sich Rechenschaft zu geben.

**Einsturz einer stählernen Fachwerkbrücke infolge eines Brandes.** Während die Empfindlichkeit unverkleideter Stahlhochbauten gegen die Einwirkung von Feuer bekannt ist, dürfte die Zerstörung einer stählernen Fachwerkbrücke durch ein Schadenfeuer sehr selten sein. «Eng. News Record» Bd. 126 (1941) S. 501, berichtet über einen solchen Schadenfall. Ein Tanklastzug blieb mit einem Rad an einem Endpfosten eines etwa 27 m weit gespannten Brückenüberbaues hängen, die Zugmaschine schlug um und rutschte über die Fahrbahn bis in die Nähe des linken Trägers, der Tankanhänger fuhr auf die umgestürzte Zugmaschine auf, wobei sich die Ladung von 16000 l Benzin ohne Explosion entzündete. Die Fahrer trugen nur leichte Verletzungen davon und konnten sich in Sicherheit bringen. Infolge der starken Erhitzung durch das brennende Benzin aber knickte 15 Minuten nach dem Unfall des Lastzuges der Obergurt des einen Hauptträgers aus, wodurch die Brücke einstürzte. Man hat geschätzt, dass der Träger an der Bruchstelle beim Einsturz auf etwa 800° C erhitzt war («Bautechnik»).

**Technikum Winterthur.** Die Ausstellung der Schülerarbeiten (Semester- und Diplomarbeiten, Zeichnungen und Modelle) der Fachschulen für Hochbau, Tiefbau, Maschinenbau und Elektrotechnik ist heute Samstag, 10. April von 14 bis 17 Uhr und Sonntag, 11. April von 10 bis 12 Uhr und von 13.30 bis 16.00 Uhr im Ostbau des Technikums zur freien Besichtigung geöffnet.

**Die Graph. Sammlung der E. T. H.** zeigt bis am 31. Juli eine Ausstellung «Schweizerische Graphik der Gegenwart». Oeffnungszeiten werktags 10 bis 12 und 14 bis 17 Uhr, sonntags 11 bis 12 Uhr.

## WETTBEWERBE

**Bebauungspläne in Wädenswil** (vgl. S. 71). Die zum ersten Wettbewerb eingeladenen Architekten hatten noch eine zweite Aufgabe zu bearbeiten: die Gestaltung des alten Friedhofareals und dessen Umgebung. Das Ergebnis ist folgendes:

1. Preis (1300 Fr.) Arch. Heinr. Kübler, Wädenswil
2. Preis (1200 Fr.) Arch. Hans Fischli, Zürich
3. Preis (1000 Fr.) Arch. Aug. Wernli, Wädenswil

Angekauft zu je 500 Fr. wurden die Entwürfe der Arch. Heinr. Bräm sen. und jun., Alb. Kölla und Jacques Ringger, alle in Wädenswil.

Die Ausstellung der Entwürfe im Freischulhaus dauert noch bis und mit Montag, 12. April, von 10 bis 19 Uhr.

**Planung der Region Solothurn und Umgebung.** Ideenwettbewerb unter schweiz. Fachleuten der Kantone Solothurn, Basel (Stadt und Land), Aargau, Luzern, Bern, Zürich und Schaffhausen, mit Eingabetermin 1. Nov. 1943 (Anfragen bis 26. Juni). Zu bearbeiten sind: Ausbau der Kantonstrassen im Verkehrsknotenpunkt Solothurn und Umgebung, Generelles Projekt der Schifffahrtseinrichtungen, Genereller Nutzungsplan, Strassenverkehrsregelung (Durchgang- und Lokalverkehr). An Unterlagen werden geliefert: Siegfried 1:25000 und fotogr. Vergrösserung 1:10000 mit eingezeichnetem Umfang der zu bearbeitenden Region, Pläne von Solothurn 1:5000 und 1:2000; weitere Unterlagen können eingesehen werden auf dem Bureau des Kantonsingenieurs, bei dem Programm und Unterlagen gegen Hinterlage von 50 Fr. zu beziehen sind. Verlangt werden: Projektzeichnung in 1:25000, 1:10000, 1:5000 und 1:2000, die nötigen generellen Längenprofile, allfällige Einzelpläne für Plätze u. dgl. und ein orientierender Bericht. Für vier bis fünf Preise stehen 16000 Fr. zur Verfügung, ausserdem für Ankäufe und Entschädigung weiterer 8 bis 12 Entwürfe 14000 Fr. Verpflichtung zu

Auftragserteilung wird nicht übernommen. Preisgericht: Baudir. Reg.-Rat O. Stampfli, Stadtmann Dr. P. Haefelin, Kant.-Ing. E. Wyder (Aarau), Ing. H. Blattner (Zürich), Arch. E. Strasser (Stadtplaner, Bern), Kant.-Bmstr. Max Jeltsch (Solothurn), Stadt.-Ing. A. Misteli (Solothurn), Kant.-Ing. J. Luchsinger (Solothurn).

**Planung der Region Olten und Umgebung.** Diesen Ideenwettbewerb eröffnet ebenfalls das Bau-Dep. des Kantons Solothurn, unter den gleichen Bedingungen und Terminen wie den obigen, nur treten im Preisgericht an die Stelle der Herren Haefelin, Strasser und Misteli: Stadtmann Dr. H. Meyer (Olten), Arch. P. Trüdinger (Stadtplaner, Basel) und Bau-Verwalter G. Keller (Olten).

Für beide Wettbewerbe sind massgebend die Normen des S.I.A. für Bauingenieur-Wettbewerbe (vom 17. April 1918) und die Grundsätze für architekt. Wettbewerbe (vom 18. Okt. 1941). Demgemäss gelten die «Schlussbestimmungen» beider Programme (die Bewerber «anerkennen das Preisgericht auch als endgültige Instanz» usw.) nur mit der Einschränkung lt. Ziff. 17 der «Grundsätze» vom 18. Okt. 1941.

*Pro memoria!*

Bei diesem Anlass müssen wir unsere Kollegen, die in Preisgerichte berufen werden, an Ziff. 2 der *Wettbewerb-Grundsätze* erinnern: «Der S.I.A. und der BSA überbinden ferner ihren Mitgliedern die Pflicht, jeden Wettbewerb, zu dem sie als Preisrichter oder Berater beigezogen werden, dem Sekretariat des S.I.A. zu Händen der W.-K. so frühzeitig wie möglich zu melden. Das Programm ist dem Sekretariat im bereinigten Entwurf zur Genehmigung zuzustellen» usw. Das ist hier versäumt worden. — Es ist sehr ärgerlich, wenn die W.-K. hinterher ein Programm in wesentlichen Punkten beanstanden muss, wie es als vereinsamtliches Aufsichtsorgan ihre (unangenehme) Pflicht ist. C. J.

**Neugestaltung der Munotzine Schaffhausen,** unter Wahrung des Charakters des Baudenkmal nach Form und Material und der Rundlicht. Teilnahmeberechtigt sind die in der Stadt verbürgerten, sowie die seit mindestens Jahresfrist niedergelassenen Baufachleute. Architekten im Preisgericht: Stadtrat E. Schalch, Stadtbaumeister G. Haug, Martin Risch (Zürich), Ersatzmann H. Leuzinger (Zürich). Preissumme 2000 Fr., für Ankäufe 1000 Fr. Programm und Unterlage gegen Hinterlage von 5 Fr. beim Sekretariat der städt. Bauverwaltung; Eingabe-Termin 31. Mai 1943.

## LITERATUR

**Die bautechnische Bewertung und Sortierung von Schnittholz.** Vorträge an der V. Internat. Konferenz für Holzverwertung, Zürich 1939. Von Dr. H. Burger, Dr. E. Staudacher und Forsting. P. Sartorius. 46 Seiten, 21 Abb., 5 Tafeln. Solothurn 1942, Verlag Schweiz. Verband für Waldwirtschaft. Preis Fr. 2,50.

Unter den Sturmzeichen des heraufziehenden Krieges tagte Ende August 1939 in Zürich die V. Internat. Konferenz für Holzverwertung<sup>1)</sup>. Die bei dieser Gelegenheit gehaltenen Vorträge über «Bautechnische Bewertung und Sortierung von Schnittholz» wären unter den obwaltenden Umständen wohl vollständig vergessen worden, hätten nicht die interessierten Verbände und Behörden die Vorträge in einer Druckschrift mit Tabellenmaterial festgehalten.

Die Baustoffe Eisen und Beton sind heute versuchstechnisch weitgehend erforscht, aus Mitteln der diese Baustoffe erzeugenden Industrie. Beide erreichen unter leicht einzuhaltenen Bedingungen einen hohen Grad von Zuverlässigkeit. Das Holz steht in dieser Beziehung weit zurück, trotz etwelcher guter Ansätze in einigen Ländern. Soll hierin eine Besserung eintreten, die dem Holz seine frühere Bedeutung im Bauwesen teilweise zurückgeben kann, so ist die Zuverlässigkeit des Baustoffes Holz zu verbessern. Da die Erzeugung wenig oder gar nicht beeinflusst werden kann, am allerwenigsten auf kurze Sicht, ist das anfallende Rohprodukt in scharf umrissene Güteklassen zu sortieren. Aus diesen Sortimenten kann dann der projektierende Ingenieur die Qualität auswählen, die bei grössten wirtschaftlichen Vorteilen eine hinreichende Sicherheit garantiert, ähnlich wie er es heute bei Eisen und Beton gewohnt ist.

Eis dahin ist noch ein weiter Weg. Die heutige Holzforschung hat die Aufgabe, die Grundlagen für die Sortimentsbildung zu erforschen und zu Händen der Praxis klar zu formulieren. Das Referat enthält eine Uebersicht der in Frage kommenden Klassifikationsmerkmale, die in ihren Grundzügen das Programm für die wissenschaftlichen Versuche darstellt.

Dieser Stand der Angelegenheit im Jahre 1939 schien verheissungsvoll. Wo stehen wir heute? Eine aus sechs Mann

<sup>1)</sup> Siehe SBZ Bd. 114, S. 111 (26. Aug. 1939).

bestehende Arbeitsgruppe, deren Aufgabe die Erforschung dieser Klassifikationselemente war, ist seither aufgelöst worden, und seit dem Frühjahr 1942 ruht die Arbeit vollständig. Ein grosses, teilweise vorbereitetes Versuchsmaterial liegt brach auf grossen Gestellen. Eine Versuchsanlage für Holz Trocknung, die 70 000 Fr. kostet, wird seit Jahren nicht fertig. Ein Werk, das im Zeichen unseres heutigen Rohstoffmangels dringlicher ist als je, verrottet langsam. Weit über 100 000 Fr. sind vertan. Warum wurde diese notwendige Arbeit abgebrochen? Persönliche Unfähigkeit, Neid und kleinliche Prestigehascherei haben die Arbeit so verschleppt, dass den Geldgebern (eidgenössische Behörden) das Vertrauen schwand und damit die Bereitwilligkeit, für diese gute Sache weitere Mittel zu opfern. Das ist begreiflich. Wir legen ja auch nicht den Finger auf diese wunde Stelle, um zu hetzen. Aber wenn unsere Behörden jetzt «vor die Haustüre treten, um nachzusehen, was es gibt», so finden sie vielleicht einen Weg, die Mittel und einen Mann, der diese dringend nötige Arbeit innert nützlicher Frist zu einem guten Ende führt. W. Wirth

**Erdbau.** Von Reg. Dir. Dipl.-Ing. H. Volquardts. 2. Auflage, mit 138 Abb., 7 Tafeln, VII u. 98 Seiten, gr. 8°. Leipzig und Berlin 1941, Verlag von B. G. Teubner. Preis geb. Fr. 3,65.

Dieses in der Schriftenreihe «Teubners Fachbücher für Hoch- und Tiefbau» erschienene Heft gibt eine einfache Uebersicht der Gewinnung und Förderung, sowie der Verbauung von Erdmassen. Es behandelt die wichtigsten Erdarbeiten, die bei Bau und Unterhalt von Eisenbahnen und Strassen vorkommen. Da das Buch in erster Linie für den Unterricht an Baufachschulen vorgesehen ist, werden nur grundlegende Kenntnisse, diese allerdings übersichtlich und gut illustriert, vermittelt. Es ist lediglich zu bedauern, dass Literaturangaben, die dem Studierenden ein leichteres Einarbeiten in die Materie ermöglichen würden, fast vollkommen fehlen. Sonst ist das Heft umfassend gehalten und mustergültig. C. F. Kollbrunner

**Entstehung und Frequenz-Zusammensetzung der Geräusche von Kraftwagengetrieben.** Von Dipl.-Ing. Heinz Glaubitz und Dr.-Ing. Karl Gösele. Heft 64 der Sammlung «Deutsche Kraftfahrtsforschung». 37 Seiten mit 40 Bildern und einer Zahlentafel. Berlin 1942, VDI-Verlag. Preis geb. 5 Fr.

Die Einleitung des Heftes gibt eine Uebersicht über den derzeitigen Stand der Frage der Getriebe Geräusche, über die theoretischen Grundlagen und die bisherigen Erkenntnisse. Für die Versuche wurde ein Prüfstand im Freien und einer in schalldichtem, bzw. schallstumpfen Raume aufgebaut und ein Automobilgehäuse mit und ohne Getriebegehäuse wurde auf diesen Prüfständen in jeder möglichen Hinsicht auf Geräuscherzeugung geprüft. Die Geräusche wurden mit einem Mikrophon aufgenommen und durch einen elektrischen Schalldruckmesser angezeigt; auf einem Schleifenoszillographen konnte der zeitliche Verlauf des Schalldruckes aufgezeichnet werden; die im Zahngeräusch auftretenden Frequenzen wurden durch ein Tonfrequenzspektrometer von Siemens<sup>1)</sup> analysiert.

Wenn auch durch die Versuchsreihe das Problem der Konstruktionsweise und Materialanwendung für geräuschlose Zahnradgetriebe nicht gelöst wurde, so konnten doch wesentliche Grundlagen dafür geschaffen werden. Von den verschiedenen Versuchsreihen seien nur folgende erwähnt: Einflüsse der Zahnzahl, der Biegungsschwingungen des Systems Welle plus Zahnrad, der Schmierung, des Gehäuses, der Radkörperform, der Drehzahl und Belastung. M. Troesch.

<sup>1)</sup> Freystedt E.: Das «Tonfrequenz-Spektrometer», ein Frequenzanalysator mit äusserst hoher Analysiergeschwindigkeit und unmittelbar sichtbarem Spektrum. — «Z. techn. Physik», Band 16 (1935), S. 533/539.

### Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Schweizerische Bau- und Werkhölzer.** Ergebnisse der an der EMPA, Zürich, in Zusammenarbeit mit der Eidg. Anstalt für das forstliche Versuchswesen, Zürich, in den Jahren 1936 bis 1941 durchgeführten systematischen Untersuchungen über waldfisches Holz der Fichte, Tanne, Lärche, Buche und Eiche. Von Dr. sc. techn. E. Staudacher. Sonderabdruck aus den Mitteilungen der Eidg. Anstalt für forstliches Versuchswesen, Zürich 1942. XXII. Band, 2. Heft. Preis kart. 15 Fr.

**Schweisstechnik III.** VDI-Sonderheft. Mit 321 Bildern, 78 Zahlentafeln und fast 1000 Schriftumhinweisen, Berlin 1942, VDI-Verlag G. m. b. H. Preis kart. Fr. 12,30.

**Der Gleisbogen.** Seine geometrische und bauliche Gestaltung. Von Dr. Ing. habil. Gerhard Schramm. Mit 102 Abbildungen und 15 Tafeln. Berlin 1943, Otto Elsner Verlagsgesellschaft. Preis kart. 9 Fr.

**Laplace-Transformation.** Eine Einführung für Physiker, Elektro-, Maschinen- und Bauingenieure. Von Ernst Hameister. Mit 17 Bildern. München und Berlin 1943, Verlag R. Oldenbourg. Preis geb. Fr. 12,30.

**Der praktische Autogen-Schweisser.** 5. Auflage. Von C. F. Keel. Mit 389 Abbildungen. Basel 1943, Verlag Schweizer. Acetylen-Verein. Preis geb. 5 Fr.

**Taschenbuch für Bauingenieure.** Herausgegeben von Dr. Ing. habil. Ferdinand Schleicher. Mit 2403 Textabbildungen, Berlin 1943, Springer-Verlag. Preis geb. 40 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