Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 26

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: 15.07.2025

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

Die Bedienung erfolgt von einem im Flusse fundierten Wärterhaus aus, das in der Verlängerung des einen Endpfeilers so angeordnet ist, dass es nicht in das Schiffahrtsprofil hineinragt. Der Anschluss der Schienen erfolgt mittels abklappender, weichenähnlicher Zungen, die nach der Verriegelung mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden können. Das Fahrtsignal ist mit der Schienenverriegelung gekuppelt. — Die aus der Mitbenützung des Mittelpfeilers erzielte Ersparnis wird mit 400 000 RM angegeben («Bautechnik» vom 4. Sept. 1936).

Elektrische Hausinstallation in England. Raumheizung wird in letzter Zeit, hauptsächlich seitens der Elektrizitätslieferanten selbst, stark angepriesen. Die Erfolge, die mit sog. «all-electric»-Heizung in neuerbauten Häusern erzielt wurden, sind vollauf befriedigend. Die Heizungen arbeiten vollautomatisch, meistens mit Thermostaten. Sie erwärmen nicht zu stark, was im englischen Klima genügt, und erweisen sich auch in wirtschaftlicher Hinsicht als vorteilhaft, umsomehr, als momentan gemäss dem «Electricity Development Scheme» verbilligte und einheitliche Tarife angestrebt werden. Diese Angaben aus dem «SEV-Bulletin» 1936, Nr. 24, mögen durch folgendes Einzelbeispiel ergänzt werden. In Bristol kam der Bau eines all-elektrischen Hauses für Mittelstandsansprüche zustande. Dieses 6-Zimmerhaus wurde zu propagandistischen Zwecken vollkommen elektrisch eingerichtet; die Bausumme betrug 1000 £. Die Küche enthält elektrischen Herd, Grill, Boiler, Kühlschrank, sowie Kaffee-, Brotschneide- und Messerputzmaschine, der Wirtschaftshof eine elektr. Trockenkammer und einen elektr. Müllverbrenner. Sämtliche eingebauten Schränke und Fächer im ganzen Hause werden automatisch erhellt. Die elektrische Heizung, die Beleuchtung, Radio und Wasserkocher können vom Bett aus bedient werden. Ein elektrischer Fusswärmer unter dem Schreibtisch, ein Ventilator, drei elektr. Uhren und sieben Glocken sind gleichermassen vorhanden, und die Fenster sind durch Schalterdruck zu öffnen und zu schliessen. Der installierte Anschlusswert verteilt sich wie folgt: Beleuchtung 2,3 kW, Heizung 13,8 kW, Herd 6,5 kW, Boilers 5,5 kW, verschiedene Apparate 1,1 kW, total 29,2 kW.

Die Beanspruchungen in Schnellzug-Dampflokomotiven behandelt ein Aufsatz von Dir. M. Widdecke im «Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens», Heft 21/1936. Die Untersuchung erstreckt sich auf zwei Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn: Bauart 2C1 (Dampfdruck 16 atü, Treibraddurchm. 2000 mm, 2 Aussenzylinder 570 mm Bohrung, 660 mm Hub, Treibstangenlänge 3625 mm, hin- und hergehende Gewichte 529 kg, umlaufende Gewichte 213,5 kg), und Bauart 2C2 (Dampfdruck 20 atü, Treibraddurchm. 2300 mm, 2 Aussen- und 1 Innenzylinder 450 mm Bohrung, 660 mm Hub, Treibstangenlänge 4250 bezw. 2000 mm, hin- und hergehende Gewichte 445 bezw. 404 kg, umlaufende Gewichte 219,5 bezw. 192,3 kg). Bei Bauart 2C1 beträgt die grösste Kolbenkraft 38 000 kg, der grösste Zapfendruck bei 143 km/h und 30 % Füllung 26 000 kg, bei gleicher Geschwindigkeit und geschlossenem Regler, dagegen durch die Wirkung der Massenkräfte allein 41 700 kg kurz vor der vorderen Totpunktlage, da keine Dämpfung durch die Dampfkräfte mehr vorhanden ist. Bei Bauart 2C2 beträgt die grösste Kolbenkraft beim Anfahren 28 200 kg, der grösste Zapfendruck bei 175 km/h und 30 % Füllung 29 300 kg im äusseren und 25 000 kg im inneren Triebwerk. Bei gleicher Geschwindigkeit und geschlossenem Regler steigt dagegen der Massendruck allein bis auf 41 800 kg, ist also fast um 50 % höher als der grösste Kolbendruck. G. K.

Asphaltbeton im Wasserbau. Der grosse Anfall von Erdölasphalt in U. S. A. veranlasst dessen Verwendung auf ständig neuen Gebieten. Die Erfahrungen mit den Asphaltmatten im Flussbau[1]) ermutigten zu Versuchen mit Asphaltbeton für die Verfestigung von Molen, das Ausfüllen von Breschen und den Dammbau überhaupt. Auf Grund dieser Versuche wurden bei den Arbeiten zur Hauptsache zwei Mischungen verwendet. Die eine, leichtflüssige Mischung, «seal course mix» genannt, dient dem Abdichten und Verfestigen von Steinwurfdämmen, in die der flüssige Asphaltbeton einfach eingegossen wird. Die andere Mischung «cape course mix» wird über Wasser angewandt und durch Vibration verdichtet; sie schmilzt an der Sonne nicht. Weitere Versuche ergaben, dass heisser Asphaltbeton direkt unter Wasser gegossen werden kann. Seither werden Dammbreschen bis zu 4 m Wassertiefe einfach mit Asphaltbeton wieder geschlossen und der Dammkörper mit einer etwas wärmebeständigeren, maschinell verdichteten Mischung bedeckt («Eng. News Record» vom 20. August 1936).

Schnelläufiger Zwergmotor. Die Herstellung elektrischer Schnelläufer stösst auf vier Hauptprobleme: eine stabile Quelle hochfrequenten Wechselstroms, die Auswuchtung, die mechanische Festigkeit und die Lagerfrage. Ein in der West Virginia University entwickeltes, im «J. Franklin Institute» vom Juni 1936 von Colwell und Hall beschriebenes 2 Phasen-Wirbelstrommotörchen benützt als Quelle des Wechselstroms von 3000 Hz einen 1 KVA-Alexanderson-Generator mit Resonanzkreis. Der Rotor ist eine Scheibe aus einer Aluminiumlegierung von 76 mm ∅, mit aufrecht in einem einzigen Lager gestützter Welle, in dem sie wie ein Kreisel zwischen den zwei kreisförmigen Polen einer 2 Phasen-Wicklung läuft. Zur Messung der Geschwindigkeiten dient eine stroboskopische Einrichtung. Der nur durch die Bewegungswiderstände belastete Motor erreichte in Luft 50 000 U/min; im Vakuum zersprang er, noch vor Erreichung eines stationären Zustandes, bei 75 000 U/min, entsprechend einer zugeführten Leistung von rd. ½ PS. Ueber die Verwendungsmöglichkeiten eines solchen elektrischen Kreisels äussert sich der Bericht nicht.

Der Eisenbahnbau in Iran. Durch Versehen der Redaktion ist in diesem Aufsatz von Prof. R. Grünhut (S. 251* lfd. Bds.) in der Unterschrift von Abb. 7 (S. 253) eine falsche Kilometrierung angegeben worden. Uebereinstimmend mit dem Text muss es heissen: «Ueberbrückung der Vresk-Schlucht bei Abbasabad, Km. 219,7». — Die redaktionelle «Mitteilung» auf S. 261 der gleichen Nummer über die Wirtschaftslage in Persien beruht auf einem Artikel der «NZZ».

Die Save-Brücke Alexander I. in Belgrad, über die in Band 105, S. 78 Näheres berichtet ist, hat in «La Technique des Travaux» vom Juni 1936 eine kurze Beschreibung mit guten Bildern erfahren.

WETTBEWERBE

Primarschulhaus mit Gewerbeschule in Kirchberg (Kt. Bern). Unter sechs Architekten ist ein engerer Wettbewerb für einen Bau im ungefähren Kostenbetrag von 500 000 Fr. veranstaltet worden. Das Preisgericht bestand nebst den Gemeindevertretern aus den Architekten H. Klauser (Bern), E. Balmer (Bern), und J. Wipf (Thun).

Die Ausstellung der Pläne beginnt am 27. Dezember im Gemeindesaal des Sekundarschulhauses Kirchberg und dauert zehn Tage.

LITERATUR

Das Kraftfahrzeug. Betriebsgrundlagen, Berechnung, Gestaltung und Versuch. Von Dr. Ing. *W. Kamm*, o. Prof. für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren an der T. H. Stuttgart. Unter Mitarbeit von Dipl. Ing. *O. Hoffmeister*, Dipl. Ing. *L. Huber*, Dipl. Ing. *P. Riekert*, Dipl. Ing. *C. Schmid* und Dipl. Ing. *P. Schmid*. 237 Seiten mit 484 Abb. Berlin 1936, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 29.70 RM.

Zunächst werden die Entwicklungsrichtlinien, die Betriebsstoffe und wichtigsten thermodynamischen Fragen des Fahrzeugmotors behandelt. Dann folgen die Steuerung der Gasbewegung, der Vergaser, die Einspritzung und die Fremdzündung nebst der elektrischen Anlage im Motorwagen. Anschliessend werden der Leistungsbegriff der Fahrzeugmotoren und die Grundsätze ihrer Gestaltung, sowie die Motorschwingungen, der Massenausgleich und der Gleichgang einschliesslich der Lagerbeanspruchung und -Ausbildung behandelt. Nach einem kurzen Abschnitt über die Werkstoffe im Fahrzeugbau wird dann auf die Getriebe einschliesslich der Uebersetzungsbestimmung, auf die Fahrwiderstände nebst Fahrleistungen sowie auf die Lenkung, Federung und Bremsung der Fahrzeuge eingegangen. Nunmehr kommen die Kupplung und die Triebwerksanordnung im Fahrzeug, sowie die Motorkühlung und der Auspuffvorgang nebst Schalldämpfung an die Reihe, woraufhin die Fahreigenschaften, das Fahrwerk und die Wagenaufbauten durchgenommen werden, während die Geräuschbildung, die Bedienungs- und Zusatzeinrichtungen sowie die Versuche an Fahrzeugen und Motoren nebst einigen Bemerkungen und Ausblicken den Abschluss bilden.

Die kurze und prägnante Darstellungsweise in Verbindung mit dem umfangreichen Schrifttumsnachweis machen das vorliegende Werk nicht nur als Lehrbuch für Studierende, sondern auch als Anregung für die Kraftfahrzeugingenieure der Praxis besonders wertvoll. Dabei ist nicht zu verkennen, dass die Mannigfaltigkeit der Teilgebiete dem organischen Aufbau sowie der Gliederung des Ganzen Schwierigkeiten bereitet. Trotzdem muss man dem Verfasser dankbar sein, daß er sein umfangreiches Material und seine reiche Erfahrung der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht und obendrein noch ein besonderes Werk über das Versuchs- und Messwesen auf dem Gebiete des Kraftfahrzeugs in Aussicht gestellt hat.

Das Buch gehört zu den beachtlichen Erzeugnissen auf dem Gebiet der wissenschaftlichen Fachliteratur. Die Ausführung ist in jeder Beziehung lobenswert und entspricht durchaus dem guten Ruf des hinlänglich bekannten Verlages.

K. Wiesinger.

[1]) Vergl. Bd. 108, S. 187, Mississippi-Korrektion.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Zu beachten: Der Umrechnung des RM-Preises deutscher Bücher in Schweizerfranken ist der Faktor 1,4 zu Grunde zu legen für Preise unter 8 RM, hingegen 1,35 für Preise über 8 RM. Dies zur annähernden Orientierung; für die genauen Preise befrage man seinen Buchhändler.

Erfahrungen über Lawinenverbauungen. Im Auftrag der eidg. Inspektion für Forstwesen, Jagd u. Fischerei, bearbeitet von Dr. E. Hess, eidg. Forstinspektor in Bern. 123 Seiten mit 40 Abb. Bern 1936, zu beziehen beim Sekretariat der eidg. Inspektion für Forstwesen, Jagd und Fischerei. Preis kart. 4 Fr.

Graphostatik. Von Dr. Ing. E. H. E. Trefftz, Professor an der T. H. Dresden. 90 Seiten mit 99 Abb. Leipzig und Berlin 1936, Verlag von B. G. Teubner. Preis kart. RM. 6,40.

Etude théorique et expérimentale d'un procédé de mesure des déformations d'une conduite forcée souterraine. Thèse d'agrégation présentée à la Faculté des Sciences de l'Université de Fribourg (Suisse) pour obtenir la «venia legendi» en physique par Edmond Brasey, Dr ès sciences. 84 pages avec 19 fig. Fribourg 1936.

Bericht über Handel und Industrie der Schweiz im Jahr 1935. Erstattet vom Vorort des Schweizer. Handels- und Industrie-Vereins. Erscheint auch in französischer Sprache. Zürich 1936, zu beziehen beim Sekretariat des genannten Vereins. Preis kart. 7 Fr.

Für den Texteil verantwortliche Redaktion:
CARL JEGHER, WERNER JEGHER.
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE

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

3. Vereinsversammlung, 4. November 1936.

Vizepräsident Ing. P. Karlen eröffnet die Versammlung um 20.30 h und begrüsst die 140 anwesenden Mitglieder und Gäste. Zur Veranstaltung ist der Basler Aeroclub eingeladen worden, dessen Mitglieder in großer Zahl der Einladung Folge geleistet haben. Nach dem kurzen Eröffnungswort des Vorsitzenden erhält der Präsident der Sektion, Ing. W. Rebsamen, Direktor der Basler Strassenbahnen, das Wort zu seinem Vortrag:

Die Bedeutung des Basler Flughafens und seiner Platzwahl.

Einleitend wies der Referent auf die ausserordentlich günstige verkehrsgeographische Lage Basels hin, die von jeher für die Entwicklung von Handel und Industrie der Stadt von entscheidender Bedeutung war. Aber auch für das jüngste Verkehrsmittel, die Aviatik, sind die topographischen und meteorologischen Voraussetzungen die denkbar günstigsten; es gilt deshalb, die bevorzugte Stellung Basels auch in bezug auf den europäischen Luftverkehr zu erhalten und zu fördern. Nachdem durch die nun zur Ausführung gelangenden Hafenbauten in Birsfelden der Flugplatz verlegt werden muß, hat Basel das grösste Interesse, dass eine grosszügige Flughafenanlage geschaffen wird.

Ein Flughafen I. Klasse sollte eine kreisrunde Nutzfläche von mindestens 1500 m Durchmesser besitzen, damit bei allen Windrichtungen gegen den Wind gestartet und gelandet werden kann. Um die ganze Peripherie der Landungsfläche sollten nirgends Hindernisse den Winkel von 1:20 in radialer Richtung von der Peripherie ausgehend überragen und zwar bis zu einer Entfernung von etwa 4 km. Das moderne Verkehrsflugwesen verlangt das Vorhandensein von einwandfreien Einrichtungen für die Anpeilung der Flugzeuge bei schlechtem Wetter und die Blindlandung; es bedingt dies in mindestens einer Hauptrichtung eine Hindernisfreiheit in einem vom Zentrum des Flugplatzes ausgehenden Sektor (Peilschneise) mit einem Oeffnungswinkel von rd. 15° über eine Distanz bis zu 30 km. Innerhalb dieses Sektors soll der hindernisfreie Gleitwinkel (Blindlandebake) gegen den Flugplatz 1:40 betragen. Der Boden der Landungsfläche muss genügende Festigkeit besitzen. Ideale Verhältnisse bietet ein kiesiger Untergrund mit guter Humusüberdeckung und kräftiger Grasnarbe.

Von den in Diskussion stehenden drei Projekten «Allschwil», «Hard» und «Bruderholz» erfüllt nur das Projekt «Allschwil» alle vorerwähnten Bedingungen. Nach den Berechnungen von Dir. E. Gutzwiller der Buss A.-G. ergeben sich die totalen Baukosten, einschliesslich des Landerwerbes der 215 Hektaren umfassenden Nutzfläche und der Hochbauten, zu 6,9 Mill. Fr.

Das Projekt «Hard» erfüllt die Bedingungen in bezug auf die Flächenausdehnung nur in der Richtung NW/SO. In der Querrichtung steht nur eine nutzbare Breite von 800 m zur Verfügung. Für den Flugverkehr sind aber vor allem die nur 2,5 km entfernten Erhebungen des Grenzacherhorn, Dinkelberg, Wartenberg von grösstem Nachteil. Die Peilschneise müsste über die Stadt geführt werden, da eine Legung in östlicher Richtung durch das enge Rheintal praktisch unzulässig sein dürfte. Zur Schaffung der Landungsflächen muss der Hardwald ausgerodet werden. Bei einer Nutzfläche von 110 Hektaren betragen die Kosten nach einer ersten Berechnung 6,9 Mill. Fr., die sich aber auf 8,5 Mill. Fr. erhöhen werden.

Beim Projekt «Bruderholz» ist die gesamte Flächenausdehnung noch kleiner (84 Hektaren). Die Idealforderung kann nur in der NS-Richtung mit einer Landepiste von 1400 m erfüllt werden. Die ganze Fläche lässt sich ohne zu hohe Kosten nicht vollständig ausebnen. Die Bodenbeschaffenheit (Lehm) ist ungünstig. Für die beste Richtung der Peilschneise, rheintalabwärts, steht keine genügende Landepiste zur Verfügung. Die Blindlandung auf einem Hochplateau bedeutet wegen der Gefahr des Anfliegens des Hanges ein erhöhtes Gefahrenrisiko. Nach den Berechnungen der Firma W. & J. Rapp betragen die totalen Erstellungskosten 7,65 Mill. Fr. Eine Gegenüberstellung der Erstellungskosten ergibt für die Projekte Allschwil, Hard, Bruderholz ein Verhältnis von 1:2,4:2,8 oder pro Hektare von 32 000:77 000:91 000 Fr.

Das Allschwiler Projekt kann demnach allen künftigen Anforderungen genügen und ist auch in wirtschaftlicher Beziehung den andern Projekten weit überlegen. Nachteilig ist nur, dass ⅔ des Geländes auf französischem Territorium liegen und die Realisierung demnach in erster Linie vom Entgegenkommen Frankreichs abhängt. Es sind zwei Lösungen möglich: Pachtvertrag oder Gebietsabtausch. Die erste Lösung gibt unsichere Eigentumsverhältnisse in Zeiten kriegerischer Verwicklungen, die zweite Lösung ist deshalb unbedingt vorzuziehen. Solange keine Anhaltspunkte vorliegen, dass Frankreich weder die eine noch die andere Lösung als unmöglich betrachtet, scheint es in Anbetracht der grossen Vorteile des Allschwilerprojektes als absolut zwingend, dass schweizerischerseits mindestens der Versuch nach der einen oder andern Richtung gemacht wird.

Die Durchführung des internationalen Luftverkehrs wird immer eine enge Zusammenarbeit aller beteiligten Staaten zur Voraussetzung haben. Eine absolute Unabhängigkeit vom Ausland kann bei Schaffung eines genügend leistungsfähigen Flugplatzes in keinem Falle erreicht werden. In militärischer Beziehung sind alle drei Projekte einander gleichzustellen, da jedem Flugplatz nördlich der Jurakette bei kriegerischen Verwicklungen eine militärische Bedeutung nicht zugesprochen werden kann. Es sollte deshalb bei Beurteilung dieser Frage nicht ausschliesslich auf einen solchen Sonderfall abgestellt werden, da die Kriegszeiten im Verhältnis zu den friedlichen Zeitepochen glücklicherweise zeitlich eine kleine Rolle spielen.

Die Idee, den Basler Flughafen in das Gebiet von Burgfelden-Allschwil zu verlegen, ist nicht neu. Die Aviatik beider Basel hat diesbezügliche Studien bereits mit Aufkommen der Projekte für das Kraftwerk Birsfelden durchgeführt. Mit der Kündigung des jetzigen Flugplatzes zufolge der Erstellung der Hafenanlagen in Birsfelden ist die Platzfrage plötzlich wieder sehr akut geworden, wobei jedoch nur noch vom Hardprojekt gesprochen wurde, mit der Begründung, dass die Behörden es abgelehnt hätten, mit Frankreich bezüglich eines Staatsvertrages zu verhandeln. Es scheint, dass die Flugplatzinteressenten etwas der irrtümlichen Ansicht zum Opfer gefallen sind, dass ein erster ablehnender Bescheid von seiten der eidgenössischen Behörden ein für allemal bestimmend und unabänderlich sei. Die Erfahrung aus andern ähnlichen Fällen lehrt aber, dass die Behörden ein erstes Ansuchen um Intervention bei einem fremden Staat meistens vorerst einmal ablehnen, um sich durch wiederholtes Ansuchen zuerst die Dringlichkeit und Wichtigkeit der Angelegenheit beweisen zu lassen. Nachdem nun von seiten der Basler Regierung ein Gesuch um Aufnahme von Verhandlungen mit Frankreich an den h. Bundesrat eingereicht worden ist, wobei das Hauptgewicht auf die Lösung mit Gebietsabtausch gelegt worden ist, wollen wir hoffen, dass auch die oberste Landesbehörde die Ueberzeugung gewinne, dass in Anbetracht der besonderen Verhältnisse in unserer Grenzecke nur das Allschwilerprojekt eine im Interesse Basels liegende Lösung bringen kann und dass in den bevorstehenden Verhandlungen mit allen Mitteln diese Lösung angestrebt werde.

Mit dem durch Lichtbilder und Pläne reichlich ergänzten Referat konnte der Vortragende die zahlreiche Zuhörerschaft restlos von den Vorteilen des Allschwilerprojektes überzeugen, was auch aus den Voten der Diskussionsredner, Dr. E. Dietschi, Präsident des Basler Aeroklubs, Flugplatzdirektor Koepke und Dr. A. Ehinger, Präsident der Swissair, hervorging. Nachdem noch Ing. Rapp das Bruderholzprojekt an Hand von Plänen und Lichtbildern näher beleuchtet hatte, gaben im Namen des Heimatschutzes Prof. Vischer und Arch. Lodewig, sowie Ing. H. Meyer ihrer Genugtuung Ausdruck, dass mit dem Allschwiler Projekt die Hard gerettet werden kann. In seinem Schlusswort wies dann aber Ing. Rebsamen noch darauf hin, dass im Falle des Scheiterns des Allschwiler Projektes doch mit der Niederlegung des Hardwaldes gerechnet werden müsse, da das Hard-Projekt in verschiedener Hinsicht dem Bruderholz-Projekt vorzuziehen sei.

Schluss der Sitzung 23.15 Uhr.

Der 1. Aktuar: A. Aegerter.

An unsere Abonnenten

Wie üblich, möchten wir Sie hiermit zur Erneuerung Ihres Abonnements einladen. In der Schweiz kann der Betrag durch Postcheckeinzahlung beglichen werden; bis 9. Januar 1937 nicht bezahlte Abonnementsbeträge werden wir durch Nachnahmekarte erheben.

	12 Monate		6 Monate		3 Monate	
	Schweiz	Ausl.	Schweiz	Ausl.	Schweiz	Ausl.
Normale Preise	Fr. 40	50	20	25	10	12.50
S.I.A.- u. G.E.P.-Mitgl.	Fr. 32	40	16	20	8	10

Unsere ausländischen Abonnenten wollen den Betrag auf die ihnen am besten passende Weise entrichten; in Zweifelsfällen hierüber (Devisenschwierigkeiten) geben wir gerne Auskunft.

Zürich, Dianastrasse 5, Postcheckkonto VIII/6110.

Schweizerische Bauzeitung.