

Zeitschrift: Fachblatt für schweizerisches Anstaltswesen = Revue suisse des établissements hospitaliers

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Heimerziehung und Anstaltsleitung; Schweizerischer Hilfsverband für Schwererziehbare; Verein für Schweizerisches Anstaltswesen

Band: 28 (1957)

Heft: 1

Buchbesprechung: Aus der Welt der Bücher

Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

ziert. Obwohl er mit einfachen, langweiligen Arbeiten anfangen musste, hielt er durch und bestand die Prüfung. Der erfreuliche Bericht führt weiter aus:

«Er hat vor den Sommerferien die Stelle angetreten und ist heute bereits viel weiter fortgeschritten, als wir anzunehmen wagten. Im Schweissen hat er sich bereits erstaunliche Kenntnisse erworben. Zum ersten Mal in seinem Leben zeigt er wirkliche Arbeitsfreude...»

Wenn auch noch Schwankungen zu erwarten sind,

so hat dieser junge Mensch doch seinen Weg ins Leben gefunden. Dass er sich von seiner Leistungsfähigkeit überzeugen konnte, hat ihm die Freude an der Arbeit geschenkt, und diese war der Anfang zum Aufstieg. Die Bemühungen und finanziellen Aufwendungen haben sich gelohnt und die Bereitschaft des Arbeitgebers, einem Behinderten die Türe zu öffnen, ist auf das Schönste belohnt worden. Muss dies uns nicht dazu ermuntern, den Gebrechlichen, in vermehrter Masse unsere Hilfe zuteil werden zu lassen? Dr. E. Brn.

AUS DER WELT DER BÜCHER

William und Milarde Brent, Jeder Tag bringt Freud Plage! Grand Motel von nah gesehen. — Aus dem amerikanischen übersetzt von Erica L. Rothe. — 1956, Albert Müller Verlag, AG, Rüschlikon. — 240 Seiten. — Gebunden Fr. 14.30.

Ein prachtvolles Gegenstück zu Betty Macdonalds berühmtem Buche «Das Ei und ich!» Ist bei Betty Macdonald eine Hühnerfarm der Schauplatz der Tragikomödie, so hier ein Motel, eines jener modernen Motorhotels, die Amerikas grosse Strassen von Küste zu Küste säumen. Bill und Millie Brent stehen vor der Notwendigkeit, einen neuen Beruf zu ergreifen, denn Bill hat als Filmautor in Hollywood nach anfänglichen Erfolgen Schiffbruch erlitten. Es gelingt der energischen Millie, durch Bluff für beide eine Stellung zu finden: als Leiter des Grand Motel Ritz, überzeugt, dass sie dazu keinerlei Fachkenntnis brauchen. Entschlossen setzen sie sich in einen Ford und rattern einem neuen Leben entgegen, beide fröhlich und wohlgenut. Aber die Arbeit, die sie erwartete, war kein Kinderspiel, denn mit Bluff kann man zwar eine Stelle ergattern, aber mit Bluff kann man weder Betten machen, noch Bettlaken waschen, weder den Hof kehren, noch verstopfte Toiletten und defekte Leitungen in Ordnung bringen — lauter Dinge, an die Millie und Bill mit aufgekrempten Hemdärmeln, Courage und klopfendem Herzen herangehen mussten, sobald sie ihre Stelle angetreten hatten, und zwar unter den wachsamen Augen der geizigen Motelbesitzer, die ihnen nichts zu schenken gedenken. Dazu kommen die teils hinterhältigen, teils kameradschaftlichen Zimmermädchen und die vielen, ganz verschiedenartigen Typen der in ausgedienten Fords und dicken Cadillacs hereinrollenden Gäste, für die Millie und Bill höchst auftreibende, aber für den Leser unvorstellbar komische Erlebnisse mit sich bringen.

Herbert Wendt, Wir und die Tiere. Die abenteuerliche Geschichte der Eroberung unserer Erde durch das Tier. — 356 Seiten 18×25 cm mit 225 meist ganzseitigen Aufnahmen. — 1954, Albert Müller Verlag, AG, Rüschlikon. — Leinen, in Schutzkarton, Fr. 33.90.

Durch sein weitverbreitetes Buch «Ich suchte Adam» und einige naturgeschichtlich orientierte Romane hat sich Herbert Wendt bereits einen Namen gemacht. In «Wir und die Tiere» fasst er die Entwicklung der Tierwelt bis zu Adam wie mit dem Zeitraster zusammen, durchwandert mit uns die Lebensräume der Tiere und leuchtet alles aus, was uns dort an Formen, Erfindungen und Fertigkeiten begegnet. Die Geschichte des Lebens von der Urzeit unserer Erde bis zur Gegenwart ist wohl das erregendste Thema, das ein Autor sich stellen kann. Kein Roman bie-

tet eine solche Fülle dramatischer Ereignisse, wie die Schilderung der zahllosen Wege, Erfindungen und Methoden, die den Lebewesen die Eroberung der Erde ermöglicht haben. Wie ist das Leben entstanden? Wie sieht die Welt der Einzeller aus? Welche Lebensgemeinschaften gibt es im Ozean? Mit welchen Mitteln hat das Tier die Sümpfe, die Festländer, die Luft erobert? Alles, was wir heute über diese Fragen wissen, fasst Herbert Wendt in einer Weise zusammen, dass sich sein Buch wie ein Roman der Entwicklung liest.

Wir hören von den unterseeischen Tang- und Korallenwäldern. Wir nehmen teil am mörderischen Ringen der Tiere in der Brandungszone, an ihren Vorstössen in die lichtlose Tiefsee und am amphibischen Dasein uralter und neuzeitlicher Sumpf- und Küstenbewohner. Abenteuerliche Tiergestalten begegnen uns. Eine Heerschar «lebender Fossilien» zieht an uns vorbei. Wir folgen den Wanderstrassen der Tiere, den Laichzügen der Fische, den Insektenschwärmen, den Durstmärschen der Antilopen in den Savannen.

Die 225 Fotos gehören zu den hervorragendsten Naturdokumenten unserer Zeit. Sie ergänzen den Text vortrefflich und machen «Wir und die Tiere» zu einem Buch, das in die Hand eines jeden Naturfreundes gehört.

Drei Fliegerbücher für die Buben

Neville Duke, Wie ich Testpilot wurde. Ein Fliegerleben unserer Zeit. — Autorisierte Uebersetzung aus dem Englischen, für die deutsche Ausgabe frei bearbeitet von Werner DeHaas. — 182 Seiten. — 1955, Albert Müller Verlag, AG, Rüschlikon. — Gebunden Fr. 13.30.

Neville Duke, heute vielleicht der berühmteste englische Testpilot, der als einer der ersten die Schallmauer durchbrach, schildert, schlicht und gelassen sein wahrhaft aufregendes Leben, seine Entwicklung vom flugbegeisterten Buben zunächst zum Kampfflieger und dann zum Prüfflieger der neuesten englischen Düsenjäger. Als roter Faden zieht sich durch die ganze erregende Schilderung eines Fliegerlebens von heute die Begeisterung für das Fliegen, das für den Verfasser den einzig möglichen Lebensinhalt bedeutet.

Prüffliegen ist ein Beruf, der Männer von Stahl erfordert, deren Nerven nie versagen. Dass Neville Duke diese Eigenschaft besitzt, hat er bewiesen, als er am 6. September 1952 bei einem Schaufliegen auf dem Flugfeld von Farnborough mit seinem Hawker Hunter zu einem Sturzflug mit Ueberschallgeschwindigkeit aufstieg, wenige Minuten, nachdem John Derry bei einem solchen Sturzflug aus 12 000 m Höhe ums Leben gekommen war, weil sein Flugzeug vor den Augen der entsetzten Menge in der Luft auseinanderbrach,

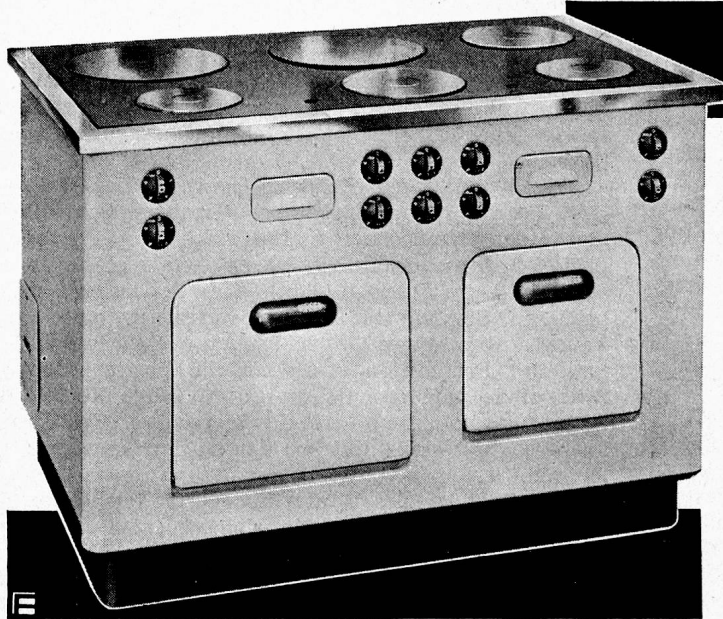
Tod und Verderben um sich verbreitend. — Die Kunde von John Derrys Absturz und von Neville Dukes unmittelbar anschliessendem Flug lief durch die Welt und erweckte mit Trauer gemischte Bewunderung.

Torsten Scheutz, Kalle Loopings tollste Landung. Fliegerabenteuer über dem Atlantik und in den Kordilleren. — 1956, Albert Müller Verlag, AG, Rüslikon. — 122 Seiten. — Halbleinen, Fr. 7.05.

Mit Kalle Looping, dem schwedischen Testpiloten, hat Torsten Scheutz, selbst alter Langstreckenflieger und deshalb mit diesem Metier von Grund auf vertraut, einen Helden der Lüfte geschaffen, der für die vielen Leser von «Kalle Loopings tollkühner Flug» und «Kalle Looping schlägt zu» zum Inbegriff fliegerischen Könnens und treuester Kameradschaft geworden ist. Auch diesmal begleiten ihn seine drei Freunde Rollo, Pelle und Düster auf einem Flug, der sich zunächst recht friedlich anlässt, handelt es sich doch nur um die Ablieferung zweier Flugzeuge, die die «Transportes Aeros», eine südamerikanische Luftverkehrsgesellschaft, in Schweden bestellt hat. Rollo fliegt die ein, Kalle Looping die andere Maschine; Pelle und Düster sind ihm als Funker und Mechaniker zugeteilt. Durch seinen Freund Linde, der bei der «Transportes Aeros» angestellt ist, hat Kalle Looping erfahren, dass dort Sabotage-Akte verübt worden sind, hinter denen ver-

mutlich eine skrupellose Konkurrenzfirma steckt. Linde warnt: die Konkurrenz werde vielleicht ersuchen, auch die neuen Maschinen zu sabotieren. Kalle Looping glaubt nicht daran, obwohl allerlei unerklärliche Zwischenfälle eintreten, die den Flug stark verzögern. Mitten über dem Atlantik aber bekommt er von Rollo, der vorausgeflogen ist, einen Funkspruch: ein Mitglied seiner Besatzung habe — von Gewissensbissen gepackt — gestanden, dass Kalle Loopings Maschine eine Zeitbombe trägt, befestigt an einem der Aussenbordmotoren und deshalb während des Fluges nicht erreichbar. In anderthalb Stunden wird die Bombe explodieren! und es ist Nacht, das Flugzeug mitten über dem offenen Meer, keine Möglichkeit weder zur Rückkehr noch zur rechtzeitigen Landung. Das ist der Ausgangspunkt atemraubender Geschehnisse, die Kalle Looping und seinen Kameraden Gelegenheit geben, für einander einzustehen und der furchtbaren Gefahr zum Trotz mannhaft darauf hinzuwirken, dass in einer Welt gewissenloser Machenschaften die gerechte Sache siegt.

William Bridgeman und Jacqueline Hazard, Einsam in Himmelshöhen. Vom Kampfpiloten zum Raketenflieger. Die Geschichte der Skyrocket, des Schlüssels zu einer neuen Welt. — 1956, Albert Müller Verlag, AG, Rüslikon. — 328 Seiten mit 12 Kunst-drucktafeln. — Gebunden, Fr. 18.45.



**85 Jahre Erfahrung
im Herd-
und Ofenbau**



Der SURSEE- Elektro-Wirtschaftsherd

füllt mit seinem grossen Backofen und mindestens einer grossen Kochplatte die Lücke zwischen Haushalt- und Restaurationsherd. Er eignet sich besonders für Pensionen, kleinere Gaststätten und Herrschaftshäuser. Er wird in 2 Modellen fabriziert: mit 4 Kochplatten und 1 Backofen; mit 6 Kochplatten und 2 Backöfen.

Verlangen Sie die Prospektblätter mit näheren Angaben

Sursee-Werke AG., Sursee/LU
**Fabrik moderner
Heiz- und Kochapparate**

Mehrleister ihres Types

sind REINEVELD, PROSPERITY und BROADBENT-Maschinen. Sie sind mehr wert als sie kosten. JLZ plant für lange Zeit und stützt sich auf Qualitätsmaschinen. Vor Anlageerweiterungen od. Neueinrichtungen ist es stets von Vorteil, eine Betriebsanalyse zu machen.

In Wäschereifragen — — — JLZ befragen!

Mehr verrätet der neue Prospekt oder unser unverbindliche Besuch.

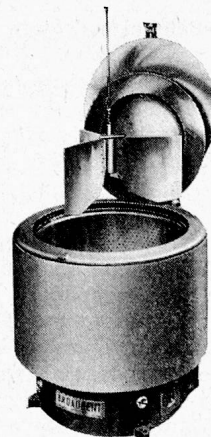


Hohlstrasse 35 (Kollerhof)

Postfach Zürich 26

Broadbent-Zentrifuge 36

Zirka 45 kg Ladegewicht Trockenwäsche. Hochleistungszentrifuge, 92 cm Durchmesser, 1500 Touren pro Minute, zirka 225 Kilo Stundenleistung. — Vollständig vibrationsfrei, bei einseitigem Beladen vollautomatisch bis 40 Prozent Feuchtigkeitsgehalt nach dem Zentrifugieren. — Vor Nachahmungen wird speziell gewarnt



Kein Ereignis in der an Wagnissen überreichen Geschichte der Flugtechnik hat je den Mut, das Verantwortungsgefühl und den Lebenswillen des Menschen auf eine härtere Probe gestellt als der Versuch, mit Raketenflugzeugen die Geschwindigkeit des Schalles zu überflügeln und Höhen zu erklimmen, in denen kein Lebewesen mehr zu atmen vermag. Nur wenige Menschen haben bisher diese Aufgabe gemeistert. Zu ihnen gehört der kühne Testpilot der Douglas Aircraft Company, Bill Bridgeman, der mit der «Skyrocket», einem Versuchsflugzeug der amerikanischen Flotte, fast die doppelte Schallgeschwindigkeit — 2256 km/h — erreichte und dabei mit 24 000 Meter Steighöhe tiefer in die äussersten Schichten der Atmosphäre vordrang als jeder andere Mensch. Doch er ist mehr als der «höchste und schnellste Flieger der Welt», ein Ehrentitel, den ihm die USA verliehen haben. Aus fliegendem Start in die eisige Kälte der Stratosphäre hinaufgeschleudert, wurde er zum Entdecker des zweiten Himmels in seiner eigenen Brust, und das ist wohl das tiefste und erregendste Erlebnis, das uns je durch ein Fliegerbuch vermittelt ward. Bill begann als einer unter Tausenden, ein junger Kriegerflieger. Erst durch die strenge Askese der Tat wurde er unter Tausenden Einer, ein leuchtendes Beispiel dafür, dass die schicksalsmässige Erwählung stets diejenigen trifft, der die unerbittlichste Zucht gegen sich selbst übt. Denn in einem Menschen dieser Art wandeln sich die unausbleiblichen Aengste, denen jedes denkende Wesen jenseits der natürlichen Lebensgrenzen ausgesetzt ist, durch geheimnisvolle seelische Vorgänge zu Impulsen der Rettung auch dann noch, wenn jeder Ausweg versperrt scheint. Nur so — jedes Wort in diesem Buche beweist es — können die Gesetze der Erde durchbrochen und ihre Ketten gesprengt werden, nur so erhebt sich in die Weite des Himmels der neue Mensch, nicht mehr der Sklave der Maschine, sondern ihr Hirn, das ihr seinen Willen aufzwingt. Selten ist es einem Tatmenschen gegeben, die Hintergründe seiner Leistung zu erhellen oder den Preis zu nennen, mit dem sie erkaufte worden ist. Hier nun erleben wir in Augenblicken atemlosester Spannung die Tat in ihren zwei Dimensionen, ihrem inneren Werden und ihrem äusseren Ergebnis, und sie ist noch grösser, noch herrlicher bei ihrer Geburt als in ihrer Vollendung. Saint-Exupéry, der als erster den Flug schöpferisch erlebte und wir Ikarus starb, hat in Bill Bridgeman endlich den ersehnten Nachfolger gefunden. Es gibt viele erregende Fliegerbücher grosser Piloten. Aber ein Buch wie dieses — packend und seherisch zugleich — ist noch nie geschrieben worden. Niemand sollte daran vorübergehen, denn mit diesem Genie der Lüfte siegt nicht nur die Technik, sondern vor allem der Mensch, der sich durch das Gewölk irdisch befangenen Denkens den Weg in das Weltall bahnt — und damit in die Morgenröte einer neuen Zukunft.

«Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik»

Band 5: *Daniel Jean Richard (1672—1741) von Aymon de Mestral*. Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien, Zürich, Jenatschstrasse 6. Verlag: AG Buchdruckerei Wetzikon und Rüti, Wetzikon. Ladenpreis: Fr. 6.—.

Der Begründer der Uhrenindustrie im Jura

Was weiss man über diesen schlichten Mann, der als Begründer der Uhrenindustrie im Neuenburger-, Waadtländer- und Berner Jura gilt? Hier wird auf Grund eingehender Forschung der Versuch gemacht, eine legendäre Gestalt unserer Wirtschaftsgeschichte in ihrer Persönlichkeit und Bedeutung zu erfassen.

Daniel Jean Richard ist selbstverständlich nicht der Erfinder der Uhr oder der Uhrmacherei. Er war viel-

mehr der Mann, der schon vor 250 Jahren die hohen Talente der jurassischen Bevölkerung für die Feinmechanik erkannte und als erster die Herstellung von Uhren durch Arbeitsteilung gleichsam als Fabrikant organisierte. Es ist erstaunlich, wie viel authentisches und prachtvolles Illustrationsmaterial der Verfasser zusammentragen konnte. Eine besondere Anerkennung gebührt auch der Allgemeinen Schweizerischen Uhrenindustrie AG, der unter dem Namen ASUAG Biel bekannten Dachorganisation der Uhrenindustrie, die das Erscheinen dieser ebenso gewissenhaften wie schönen Arbeit unterstützt hat.

Die Biographie erscheint gleichzeitig in deutscher und in französischer Sprache. Eine englische Ausgabe ist für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen.

Band 6: Caspar Escher, F. L. Cailier, Salomon Volkart und F. J. Bucher-Durrer. Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien, Zürich Jenatschstr. 6, Verlag: AG Buchdruckerei Wetzikon und Rüti, Wetzikon. Ladenpreis: Fr. 6.—.

Diese schöne, reich illustrierte Buchreihe hat soeben in einem sechsten Band ihre Fortsetzung gefunden.

Hans Caspar Escher (1775—1859)

ist der Gründer der weltbekannten Maschinenfabrik Escher Wyss in Zürich; obschon er als Spross einer alten Zürcher Familie einem eher konservativen Kreis angehörte, hat er das Wirtschaftsleben, zuerst durch Herstellung von Spinnmaschinen für die eigene 1805 gegründete mechanische Baumwollspinnerei, später durch die Entwicklung der Maschinenfabrik, die nicht nur in technischer, sondern auch in sozialer Beziehung so viel Vorbildliches geleistet hat, massgeblich beeinflusst.

Der Waadtländer *François-Louis Cailier (1796 bis 1852)* ist der Mann, der einer bekannten Schokoladenmarke den Namen gegeben hat. Nach Wanderjahren in Italien begann er mit 25 Jahren — als erster in der Schweiz — im Jahre 1819 in Vevey Schokolade zu fabrizieren. Sein erstes, im Archiv der Firma Nestlé in Vevey aufbewahrtes Geschäftsbuch gibt über den Umfang der Produktion und über die Preise Auskunft. Schokolade war damals und noch lange Zeit später etwas für reiche Leute wie den Herzog von Talleyrand, Frankreichs Finanzminister, der zu den Kunden Cailiers zählte.

Der Gründer des Winterthurer Handelshauses Gebrüder Volkart ist *Salomon Volkart (1816—1893)*, gebürtig von Niederglatt. Nach dem frühen Tode seines Bruders Georg behielt er die Firmenbezeichnung bei. In der Biographie erfährt man nicht nur das Wichtigste über die Geschäftsgründungen im fernen Indien und über die heute von den Herren Peter und Balthasar Reinhart geleitete Firma, sondern man erhält auch ein Bild der Persönlichkeit Salomon Volkarts, vor allem durch ein paar höchst anregende Seiten aus seinem Reisetagebuch aus den Jahren 1844/45.

Der vierte Pionier dieses Bandes ist der Obwaldner *Franz Josef Bucher-Durrer (1834—1906)*, der Schöpfer der Hotelsiedlung auf dem Bürgenstock und Erbauer zahlreicher Bergbahnen und Elektrizitätswerke. Bucher war lange Zeit mit Josef Durrer, dem Begründer der Parkettfabrik Kägiswil, in der Firma Bucher und Durrer verassoziiert. Die Tätigkeit dieses Mannes, der zeitlebens keine Fremdsprache erlernte, erstreckte sich bald weit über den Vierwaldstättersee hinaus, nach Italien, nach dem Balkan, nach Aegypten. Seine Laufbahn hat etwas Abenteuerhaft-Unwahrscheinliches; sein Lebensbild vermittelt einen Begriff von der Gründerzeit des Fremdenverkehrs vor dem ersten Weltkrieg, da es noch keine Reisepässe und nur wenig Zollschranken gab.