

# Fabrikneubau der Firma K. Rütschi, Pumpenbau Brugg: Architekt Carl Froelich, Brugg

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **70 (1952)**

Heft 17

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-59598>

## **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.

durch Destillation von Meerwasser sowie zum Vorwärmen des Kesselspeisewassers. Je niedriger das für diese Zwecke benötigte Temperaturniveau ist, desto grösser ist naturgemäss die mögliche Abwärmeverwertung.

### 13. Die Abgasturboaufladung bei Zweistoff-Brennkraftmaschinen

Wie bereits oben erwähnt, haben vor allem amerikanische Motorenbauer Brennkraftmaschinen (Dual-Fuel-Motoren) entwickelt, die als Triebstoff sowohl Gas nach dem Ottopverfahren als auch Rohöl nach dem Dieserverfahren verarbeiten. Im ersten Fall wird im Unterschied zum üblichen Gasmotor zur Zündung eine kleine Menge Rohöl als Zündöl eingespritzt. Man wählt das Verdichtungsverhältnis wie bei den Dieselmotoren so hoch, dass sich das eingespritzte Zündöl sofort von selbst entzündet und sich dann die Flamme auch auf das Gas-Luftgemisch überträgt.

Bild 13 zeigt schematisch die von Worthington entwickelte Reguliervorrichtung einer solchen Maschine. Der Regler 1 betätigt den Pendelarm 2, der einerseits die Gaszufuhr 3 und andererseits die Förderung der Brennöl-Einspritzpumpen 4 und 5 beeinflusst. 4 ist die Hauptpumpe, die für den reinen Dieselmotorbetrieb eingeschaltet wird, und 5 die Zündölpumpe für den Gasbetrieb. Die Pumpen 4 und 5 pressen hier ihren Brennstoff in je ein besonderes in den Brennkraftzylinder mündendes Einspritzventil 4' bzw. 5'. 6 ist das Handrad zur Einstellung auf reinen Brennöl- bzw. veränderlichen Zündöl-Gasbetrieb. Die Einstellung des Handrades 6 überträgt sich über den Hebel 7 auf die Gaszufuhr 3 und über die Regulierstangen 8 und 9 auf die beiden Brennöl-Einspritzpumpen 4 und 5. Die Einstellung der Luftzufuhr 10 erfolgt direkt vom Regler 1 aus. Die Regelvorrichtung für die Luftzufuhr wird beim aufgeladenen Motor in die Saugleitung des Ladegebläses eingebaut.

Bild 14 zeigt einen Dual-Fuel-Motor der Firma Worthington Pump & Machinery Corporation, Buffalo, für eine Leistung von 1800 PSe bei 360 U/min. Die Maschine weist acht Brennkraftzylinder auf. Auf dem Bild ist in der Mitte die kleine Zündölpumpe ersichtlich und oberhalb der Plattform geht die Gasleitung durch. Das verwendete Naturgas weist einen hohen Heizwert auf und wird unter höherem Druck angeliefert, so dass die Gasleitung mit kleinem Durchmesser ausgeführt werden kann. Rechts vorn befindet sich das Handrad zur Einstellung des Verhältnisses der Zündöl- zur Gasmenge. Sehr schön sieht man auch den kompakten Anbau des Elliott-Büchi-Abgasturbogebläses am Motor.

Bild 15 gibt einen Vergleich des Brennstoffwärmebedarfes in kcal/PSeh für verschiedenartig arbeitende Gas- und Dieselmotoren. Bei den gestrichelten Kurven links stellt Kurve 1 diesen Bedarf beim gewöhnlichen Gasmotor (Ottopverfahren mit elektrischer Zündung) dar; Kurve 2 für den Gasmotor mit Zündöl-Zündung (Dual-Fuel) und Kurve 3 für den nur mit flüssigem Brennstoff arbeitenden Dieselmotor. Alle drei Kurven gelten für einen Betrieb ohne Aufladung. Bei den ausgezogenen Linien stellt hingegen Kurve 4 den Wärmeverbrauch bei einer mit Zündöl arbeitenden Gasmaschine (Dual-Fuel) mit relativ schwacher Abgasturboaufladung und Kurve 5 den Verbrauch eines nur mit flüssigem Brennstoff betriebenen Dieselmotors mit der gleich starken Aufladung dar. Alle Verbrauchskurven sind in Funktion des mittleren effektiven Kolbendruckes der Maschine aufgetragen. Man erkennt deutlich, dass durch die Einführung der

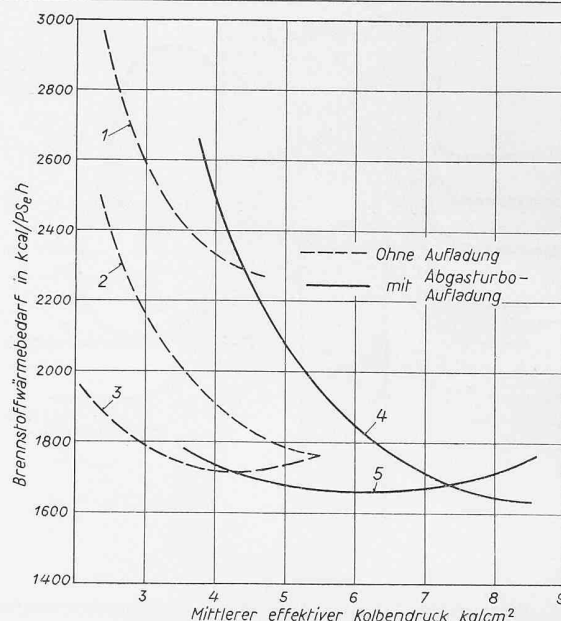


Bild 15. Brennstoffwärmebedarf verschiedenartig arbeitender Gas- und Dieselmotoren

- 1 Otto-Motor mit elektrischer Zündung und reinem Gasbetrieb
- 2 gewöhnlicher Zündölgasmotor (Dual-Fuel)
- 3 gewöhnlicher Dieselmotor
- 4 Zündölgasmotor mit Abgasturboaufladung (Dual-Fuel)
- 5 Dieselmotor mit Abgasturboaufladung

höheren Verdichtung und der automatischen Zündölzündung auch bei Gasmaschinen der Brennstoffverbrauch bei allen Belastungen stark herabgesetzt und auch die Höchstleistung etwas gesteigert wird. Wenn nun die mit Zündöl arbeitende Gasmaschine mit Abgasturboaufladung ausgerüstet wird, so steigen der zulässige mittlere effektive Kolbendruck und damit die Leistung der Maschine sehr stark, im gegebenen Beispiel über 50 %, und der Brennstoffverbrauch nimmt minimale Werte an. Man stellt also ein gleiches Verhalten wie beim abgasturboaufladenen Dieselmotor fest. Bei zunehmender Gaszufuhr und damit steigendem Kolbendruck bereitet die Brennstoffluftmischung bei der Zündöl-Gasmaschine weniger Schwierigkeiten als bei Dieselmotoren, wo der flüssige Brennstoff sehr fein in der Brennluft verteilt werden muss, um eine vollkommene Verbrennung zu erhalten.

Zweistoff-Gasmotoren werden hauptsächlich in der Nähe von Naturgasquellen oder in Gebieten aufgestellt, die mit Naturgas versorgt werden. Sie sind meistens so gebaut, dass sie bei Versiegen der Gaslieferung ohne weiteres als Dieselmotoren mit flüssigem Brennstoff betrieben werden können. Ein immer bedeutender werdendes Anwendungsgebiet erschliesst sich auch für solche Gasmaschinen bei den Abwasserkläranlagen von Städten. So hat z. B. Los Angeles in seiner Abwasserkläranlage Hyperion neun Dual-Fuel-Gasmaschinen mit Abgasturboaufladung von 15 000 PSe Totalleistung bereits seit 1950 in Betrieb genommen. Auch für schweizerische Verhältnisse dürfte sich angesichts unseres eigenen, ausgesprochenen Brennstoffmangels diese rationelle Ausnützung der wertvollen Methangase unserer Kläranlagen sehr empfehlen!

Schluss folgt

## Fabrikneubau der Firma K. Rütschi, Pumpenbau Brugg

Architekt CARL FROELICH, Brugg

DK 725.4:621.67 (494.221.6)

Der schicke Fabrikbau, der für eine vielseitige Pumpenfabrikation eines jungen Unternehmens eingerichtet worden ist, liegt im westlichen Gemeindegebiet von Brugg, an der Stadtseite des Bahndammes der Bahnlinie Brugg-Basel. Das Fabrikgelände hat keinen direkten Bahnanschluss. Er ist der verhältnismässig kleinen Gütermengen wegen auch nicht erforderlich. Die Strassenanschlüsse sind gut und die Distanzen zum Stadtkern und Bahnhof betragen rd. 1000 m. Das Grundstück, das in einem nicht gerade erfreulich gestalteten Wohngebiet der Gemeinde liegt, ist von drei Seiten durch Strassen erschlossen; diese sind nur z. T. durchgehend und nicht als ausgesprochen günstige Wohnstrassen anzusprechen. Die Nähe des hohen und etwas bedrückend wirkenden Bahn-

dammes wird wohl auch dazu beigetragen haben, dass die Parzelle frei blieb.

Der Bau, der später vielleicht erweitert werden muss, ist in die nordwestliche Ecke der Parzelle gestellt. Er gliedert sich in drei klare Baukörper, nämlich in das Bürogebäude, den Werkstatt- und Magazinbau und das Prüfstand- und Spektationsgebäude.

Das Bürogebäude soll später durch Aufstockung erweitert werden können. Der Ansatz für die zukünftige Treppe ist in der Eingangshalle vorhanden. Die in den Fensterpfeilern geführten Leitungen sind für die Aufstockung vorbereitet. Hauptgesims und Dach sind so ausgebildet worden, dass sie nach dem Umbau wieder verwendet werden können. Heute

ist das Bürogebäude nur mit Erd- und Untergeschoss erstellt. Im Untergeschoss befinden sich die Fabrikgarde-roben mit Abort- und Duscheanlagen für die Arbeiterschaft, ein Archivraum, die Helio-graphieabteilung und die mit Oelfeuerung versehene Heizanlage. Ausserdem enthält das Untergeschoss in seiner Süd-front einen geräumigen Kanti-nenraum, der sich mit der Fensterfront zum Garten hin öffnet. Dieser Raum dient nicht nur als Aufenthalts- und Verpflegungsraum für die Arbeiter (mitgenommene Speisen können dort z. B. erwärmt werden), sondern er ist auch für Vorträge und ähnliche kleinere Veranstaltungen eingerichtet.

Das Erdgeschoss enthält neben der mit dem Signet des Unternehmens und einem Blumenfenster geschmückten Eingangshalle und dem mit Kopflicht versehenen Korridor ein kleines, freundliches Empfangszimmer, die Direktion und die kaufmännischen und technischen Büros, die mit zweckmässigen bürotechnischen Hilfsmitteln vorzüglich ausgestattet worden sind. Im Erdgeschoss befinden sich auch die Aborte und Garderoben der Angestellten. Die Kellerumfassungsmauern sind aus Beton, das aufsteigende Mauerwerk aus Kalkstein und ar-mierter Betonkonstruktion. Die Decken über Keller und Erdgeschoss sind ebenfalls aus ar-miertem Beton. Die Konstruktion des Flachdaches ist aus Holz und Durisol-dachplatten. Diese Platten, die 8 cm stark sind, wurden mit einem Glatzstrich versehen. Die äusserste Dachhaut ist aus Dach-pappe. Das auskragende Hauptgesims besteht aus 2 m langen Betonelementen, die bei der Aufstockung mit Kranen entfernt und wieder montiert werden können. Auch die Holz-konstruktion und die Durisol-dachplatten lassen sich wieder verwenden.

Der Werkstätten- und Magazinbau ist ohne Unterkellerung ebenerdig ausgebildet. Der Maschinensaal mit den nach neuen Gesichtspunkten angestrichenen Maschinen liegt nach Osten orientiert vor dem Magazin. Dieses ist in ein Lager für kleine Bestandteile und Feinwerkzeuge und in ein solches für Holzmodelle und grosse Pumpenbestandteile unterteilt. Das allseits eingeschlossene Feinteillager, das auch die Lagerkontrolle enthält, ist mit Oberlicht versehen; das Hauptlager hat Seitenlicht. Der Arbeitsablauf im Maschinensaal geht aus der Organisationsskizze (Bild 7) hervor. Wesentlich ist,



Bild 1. Ansicht des Lagers und des Prüfstandgebäudes aus Nordwesten

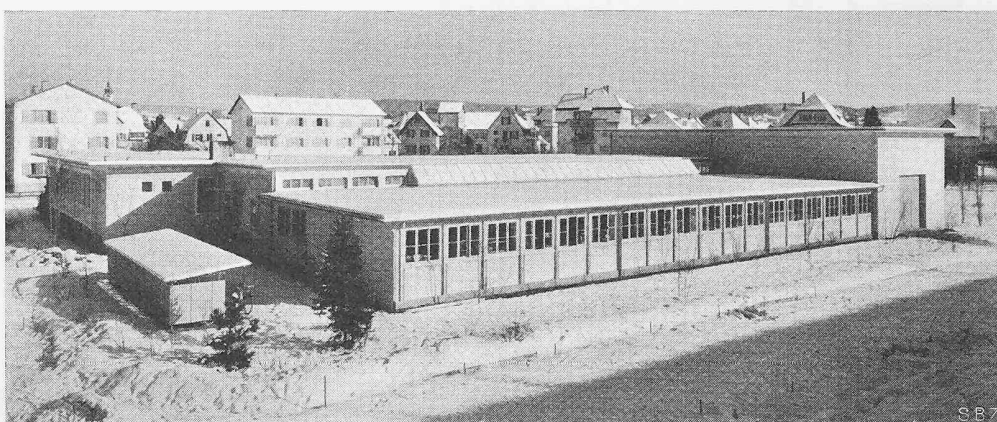


Bild 2. Gesamtübersicht der Anlage aus Nordwesten



Bild 3. Gesamtübersicht aus Südosten

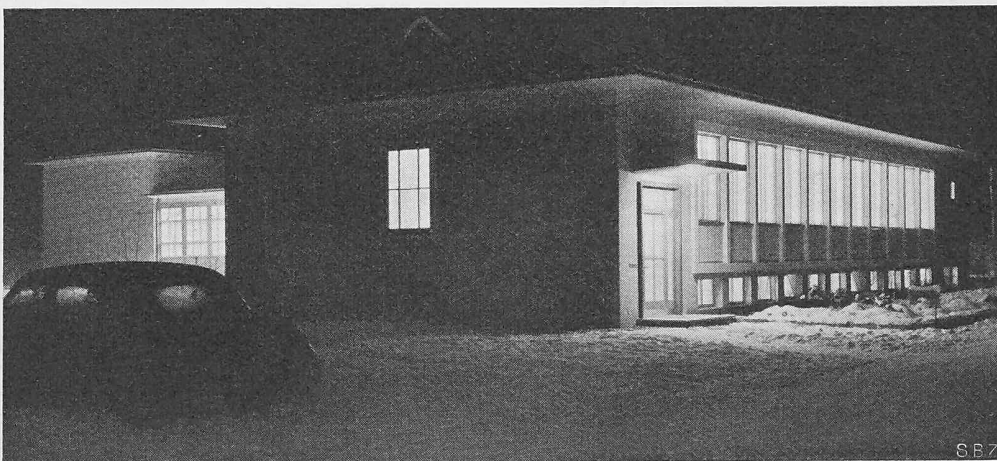


Bild 4. Nachtbild der Eingangspartie

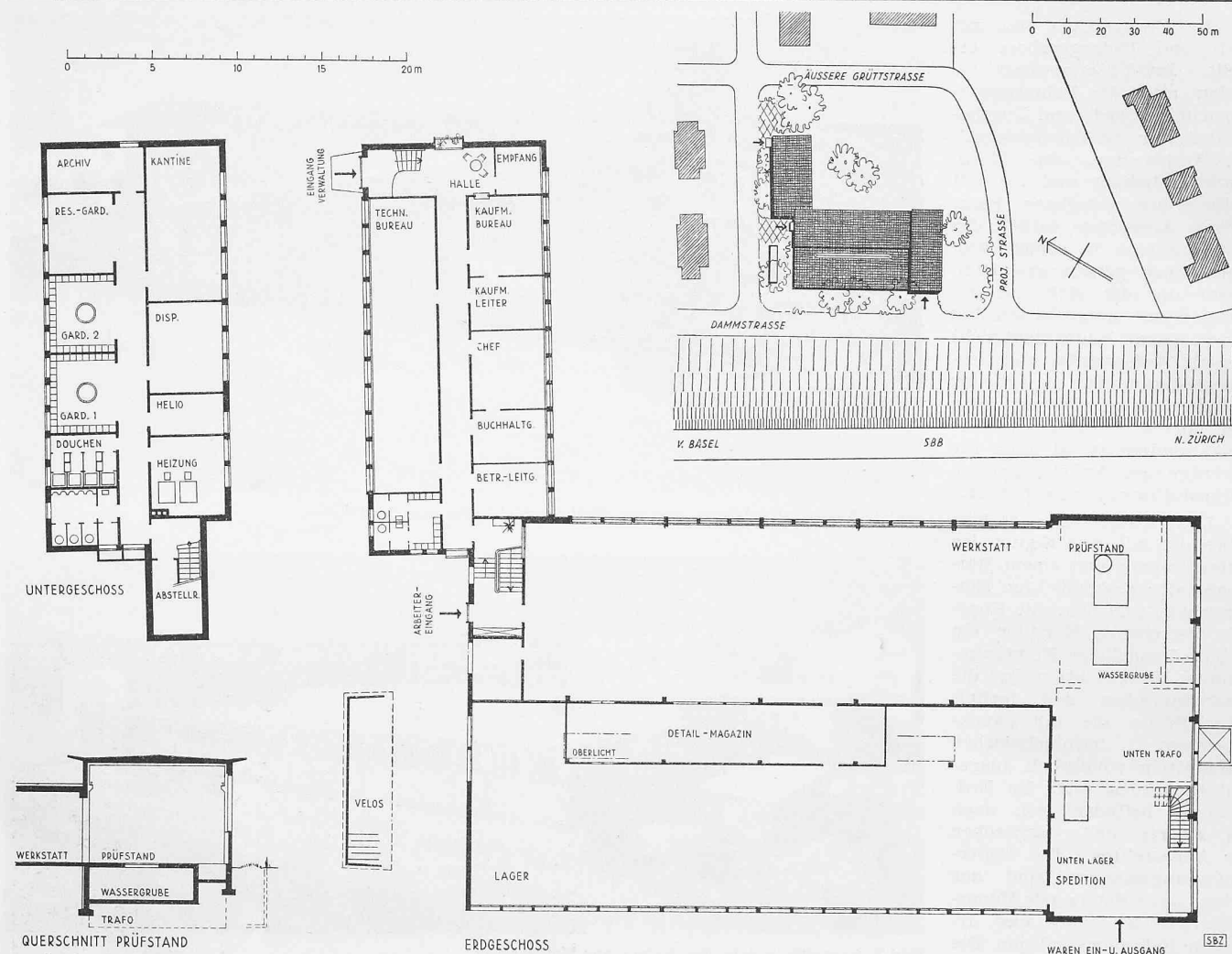


Bild 5. Grundrisse Masstab 1:400, Lageplan Masstab 1:2000

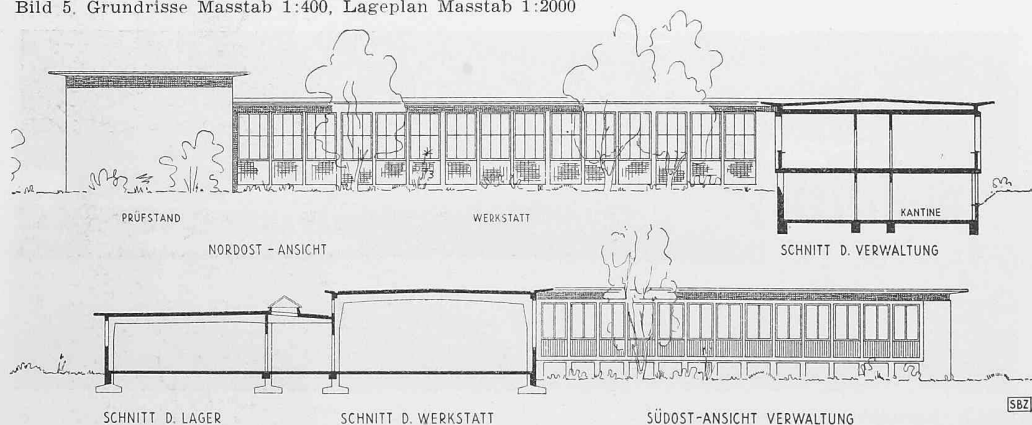


Bild 6. Schnitte und Fassaden Masstab 1:400

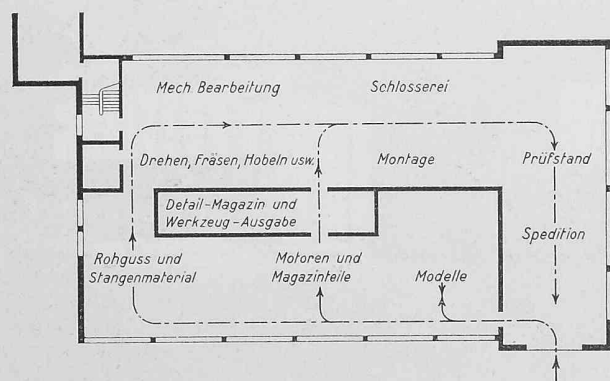
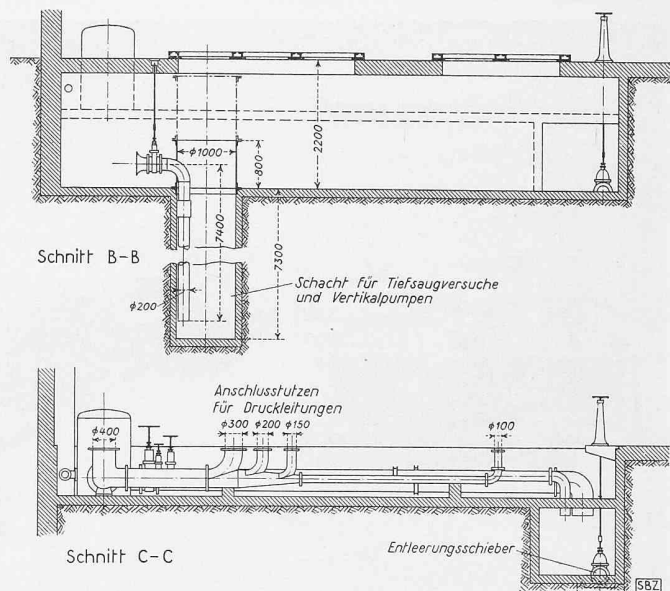
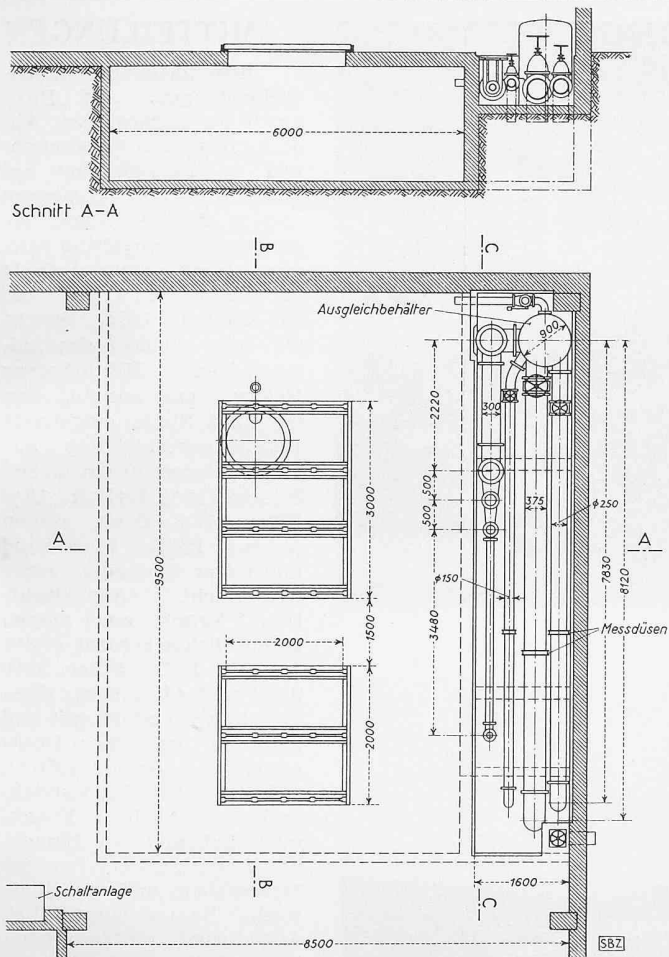


Bild 7. Fabrikationsschema Masstab 1:600

dass der Produktionsprozess auf den am Ende der Halle angrenzenden Prüfstand ausgerichtet wurde. Dieser Stand soll sich auch bei künftigen Erweiterungen der Fabrik, die nach Osten und Süden vorgenommen werden können, immer am Ende des Produktionsvorganges befinden. Die Spedition ist anschliessend an diesen Stand erstellt worden; sie ist in der gleichen Halle untergebracht, die nach aussen als dritter, zur Werkhalle quergestellter Gebäudeteil in Erscheinung tritt.

Die technischen Einzelheiten des Pumpenprüfstandes sind in den Bildern 8 und 9 wiedergegeben. Man erkennt darauf die Messleitungen mit den fest eingebauten Düsen, die Aufspannrahmen für die zu prüfenden Pumpen und den darunter liegenden Wasserbehälter von rund 110 m<sup>3</sup> Inhalt. Alle grösseren Pumpen werden vor dem Versand einem eingehenden Probelauf unterworfen, wobei Förderhöhe und Kraftbedarf bei verschiedenen Fördermengen gemessen oder Einzelversuche (Modellaufwertung, Kavitationsversuche usw.) durchgeführt werden. Das Wasser wird dabei von der Pumpe aus dem untenliegenden Behälter angesaugt und durch eine Rohrleitung zum Anschlussstutzen der Sammeldruckleitung gefördert. Diese besitzt für die unterschiedlichen Pumpengrössen Anschlüsse von 100, 150, 200, 300 und 400 mm l. W. und führt zu einem Beruhigungs- und Ausgleichsbehälter, von dem aus drei Messleitungen abzweigen. In diese sind bei reichlich langen Messstrecken DIN-Düsen von 80, 120 und 200 mm eingebaut, wobei Wassermengen von 20 ... 400 l/s mit den einzelnen Düsen gemessen werden können. Es ist auch möglich, durch Parallelschalten der zwei grösseren Messdüsen und bei einem Staudruck von 10 m WS sogar 600 l/s zu messen.



Bilder 8 und 9. Pumpenprüfstand, Grundriss und Schnitte, Masstab 1:125

Von den Messleitungen strömt das Wasser wieder in den Behälter zurück und wird so in ständigem Kreislauf gefördert. Für längere Vertikalpumpen oder für Saugversuche ist ein besonderer Schacht von 9,5 m Tiefe gebaut worden. Bei Kavitationsversuchen wird das Wasser im grossen Behälter bis auf die Höhe des Blechzylinders abgesenkt, worauf mittels Drosselung am Rückführschieber jede beliebige Saugtiefe eingestellt und gehalten werden kann.

Zur Aufstellung der Pumpen sind zwei grosse Montageöffnungen im Fussboden des Prüfraumes ausgespart. Quer über diese Öffnungen sind kräftige U-Eisen-Träger an einem Rahmen festgeschraubt, welche zum Befestigen der Pumpen dienen. Für die Stromzuführung zu den Motoren dient eine Schaltanlage mit einer Leistung von etwa 300 PS, die mit verschiedenen starken Anschlussklemmen für Spannungen von 220, 250, 380 und 500 Volt ausgerüstet ist. Die Kraftabgabe an die Pumpen wird entweder elektrisch unter Berücksichtigung des Motorwirkungsgrades nach der Zweiwattmeter-Methode oder mit verschiedenen grossen Pendelmotoren direkt durch Wägung bestimmt.

Im Untergeschoss des Prüf- und Speditionsgebäudes befinden sich ausser dem Wasserbehälter ein Lagerkeller und die Transformerstation.

Die Konstruktionen der Werkhalle und des Prüfstandgebäudes sind: Fundamente aus Beton, Betonboden, aufsteigendes Mauerwerk aus armiertem Betonskelett mit Backsteinausmauerung, Betondachkonstruktion mit Pappdach. Die Werkhalle hat eine Holzplästerung, während in den Magazinen Kunstholzböden verlegt sind.

#### Masse und Baukosten:

|                                                                       |                                             |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Bürogebäude                                                           | 1850 m <sup>3</sup> à 105 Fr. = 194 000 Fr. |
| Werkstätten-<br>und Magazinbau                                        | 4200 m <sup>3</sup> à 50 Fr. = 210 000 Fr.  |
| Prüfraum-<br>und Speditionsgebäude                                    | 2100 m <sup>3</sup> à 56 Fr. = 118 000 Fr.  |
| Totalbaukosten ohne Landerwerb,<br>Umgebungsarbeiten und Leuchtkörper | 522 000 Fr.                                 |

#### Bauzeit:

|           |                   |
|-----------|-------------------|
| Baubeginn | 16. April 1951    |
| Bezug     | 10. Dezember 1951 |

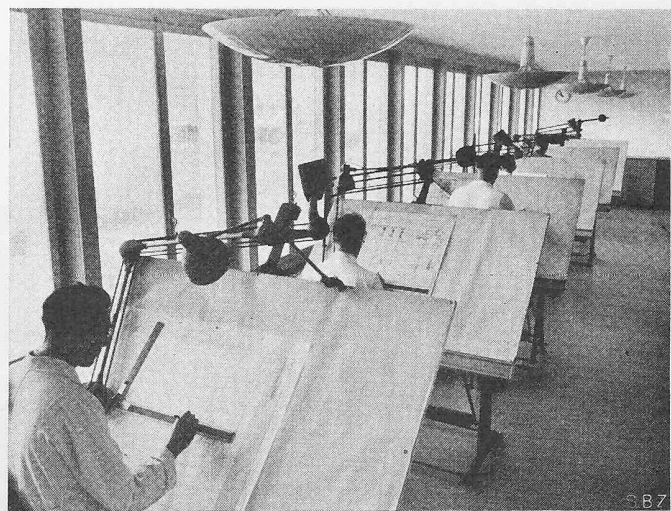


Bild 10. Blick in das technische Büro



Bild 11. Eingangshalle



Bild 12. Blick in die Werkhalle, im Vordergrund der Pumpenprüfstand



Bild 13. Eingang zum Bureaugebäude



Bild 14. Bureaugebäude von Westen, rechts Eingang zur Werkstätte

## MITTEILUNGEN

**Bituminöse Böschungsverkleidungen.** Auf Bitumenbasis hergestellte Abdeckungen von Uferböschungen an Flüssen und am Meer sind am Mississippi und in Holland schon vor einiger Zeit eingebaut worden. Nach einem Aufsatz in «Le Génie Civil» vom 15. Januar 1952 besteht die beim Ausbau des holländischen Militärhafens Helder angewandte, an Ort und Stelle eingebaute Böschungsverkleidung aus einer unteren 10 cm dicken Schicht (10 % Asphalt, 15 % Filler, 75 % Sand, wovon je zur Hälfte Fluss-Sand und feiner Meersand), einer Klebschicht (Asphaltauftrag 1 kg/m<sup>2</sup>), einer oberen 10 cm dicken Schicht (7,3 % Asphalt, 10,7 % Filler, 38 % Sand und 44 % Kies; diese Schicht wird gestampft und planiert) und einer Deckschicht (Asphaltauftrag 1 kg/m<sup>2</sup> mit Grobsandabdeckung). Auch in Frankreich hat man an Binnenschiffahrtskanälen, an der Meeresküste und am Rhein solche Bauten ausgeführt. Auf Grund umfangreicher Laboratoriumsversuche ist auf diesem Gebiet von der «Standard Française des Pétroles» hinsichtlich des Einbaues der Beläge ein neuer Weg beschritten worden. Es handelt sich um vorfabrizierte «Teppiche» aus einem nach besonderem Verfahren hergestellten, armierten Bitumenmörtel. Die Armierung besteht aus einem Drahtgeflecht, das an Kabeln befestigt ist. Dadurch wird es möglich, 6 cm dicke Verkleidungsplatten auf grossen Holztrommeln aufgerollt zu transportieren und mit Hilfe eines Auslegerkranes an Ort und Stelle auszuliegen. Auf diese Weise sind Böschungen an der unteren Seine mit Verkleidungselementen von 2 × 9 m Seitenlänge versehen worden. Die einzelnen Platten werden mit Armierungsgittern miteinander verbunden. Für die Schliessung der Fugen kommt eine Bitumenmasse zur Verwendung, die eine ähnliche Zusammensetzung besitzt, wie sie die Platten aufweisen. Somit entsteht ein einheitlicher geschlossener Belag. Dieser soll auch schweren Beanspruchungen durch Flutwellen und dem Einfluss der Temperaturunterschiede gewachsen sein. Er passt sich gut der vorplannten Böschungs-

form an, ist unempfindlich gegen örtliche Setzungen der Unterlage und kann auch unter Wasser eingebracht werden. Die Herstellung solcher Uferverkleidungen aus vorfabrizierten, transportfähigen Elementen mit relativ grosser Flächenausdehnung erschliesst der Mechanisierung der Bauausführung neue Möglichkeiten. Weitere Einzelheiten enthält die «Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane» vom 10. Januar 1952.

**Die wirtschaftliche Beseitigung städtischer Abfallstoffe** wird in der «GWF-Zeitschrift» vom 31. Dezember 1951 am Beispiel des Klär- und Kompostwerkes der Stadt Baden-Baden an Hand zahlreicher guter Bilder dargestellt.

Die für 60 000 Einwohner berechnete Anlage besteht aus Rechen und Sandfang, Vorklärbecken, Schlammbehandlungseinrichtung (Vorfaulraum, zweistufiger Waschbehälter, Nachfaulraum), Methangananlage und Trockenbeete. Jährlich fallen etwa 12 000 m<sup>3</sup> Kompost mit einem Gestehtungspreis von 2,65 DM/m<sup>3</sup> an. Einschliesslich Transportkosten kann dieser zu etwa 3 DM/m<sup>3</sup> an die Landwirtschaft verkauft werden. Der Anfall an Faulgas beträgt rd. 900 m<sup>3</sup> pro Tag (Heizwert 5930 kcal/Nm<sup>3</sup>, CH<sub>4</sub>-Gehalt 67,3 %). Durch Ausscheiden des CO<sub>2</sub>-Gehaltes (35,4 %) steigen der CH<sub>4</sub>-Gehalt auf 95,2 % und der Heizwert auf 9060 kcal/Nm<sup>3</sup>. Das Gas wird in einem vierstufigen Kolbenkompressor auf 350 atü verdichtet, von CO<sub>2</sub> getrennt und dann einer Speicheranlage zugeführt, die 2900 m<sup>3</sup> fasst. Von dort wird es mit einem Hochstdruck von 200 atü als Treibgas abgegeben. Es zeigt sich, dass die Abfallstoffbeseitigung auch für mittelgrosse und kleinere Städte wirtschaftlich gestaltet werden kann.

**Hochfrequenztagung.** Am 8. Mai 1952 führt der Schweizerische Elektrotechnische Verein im kleinen Festsaal der Mustermesse in Basel seine 16. Hochfrequenztagung durch. Die Vorträge, die um 10.15 h beginnen, sind: Dr. A. Goldstein, AG. Brown, Boveri & Cie., Baden: «Dielektrische Hochfrequenzerwärmung»; Dipl. Ing. R. Wälchli, Philips AG., Zürich: «Hochfrequenzerwärmung von Metallen»; Direktor O. Stettler, Philips AG., Zürich: «Kurze Orientierung über die Fernseh-Anlage der Radio-Genossenschaft Basel». Auf etwa 12.45 h ist das gemeinsame Mittagessen im grossen Festsaal der Mustermesse angesetzt; um 14.45 h folgt eine Fahrt in Autobussen nach Münchenstein zur Besichtigung der Fernseh-Anlage der Radio-Gesellschaft Basel. Anmeldung bis spätestens 30. April 1952 an das Sekretariat des SEV, Seefeldstrasse 301, Zürich 8, das auch alle nähere Auskunft erteilt.

**Eidg. Technische Hochschule.** Die ETH hat folgenden Kandidaten die Doktorwürde verliehen:

**Der technischen Wissenschaften:**

Aebi Hans, Dipl. Ing.-Agr. ETH, von Oberburg BE. Barut Asim Orhan, Dipl. El.-Ing. ETH, aus Malatya, Türkei. Diethelm Carl Werner, Dipl. El.-Ing. ETH, von Erlen und Weinfelden. Gazarin Adel, B. Sc., aus Aegypten. Hobeika Mansour Aziz, Dipl. El.-Ing., aus Alexandrien, Aegypten. König Hans M., Dipl. Masch.-Ing. ETH, von Wiggiswil BE und Zollikon ZH. Zimmermann Gideon, Dipl. Ing.-Agr. ETH, israelischer Staatsangehöriger.

**Der Naturwissenschaften:**

Ammann Alfred, Dipl. Ing.-Agr. ETH, von Basel. Stalder Lukas, Dipl. Ing.-Agr. ETH, von Winterthur ZH.

**Eine Holztagung in Salzburg** findet vom 16. bis 21. Juni 1952 statt. Veranstalter sind die Oesterreichische Gesellschaft für Holzforschung (OeGH), die Deutsche Gesellschaft für Holzforschung (DGfH) und die LIGNUM, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für das Holz. Zweck ist die Förderung des Zusammenwirkens der an der Holzforschung beteiligten Wissenschaftler und interessierten Praktiker und die Orientierung über neue Erkenntnisse und Möglichkeiten bei der Verwertung des Holzes. Dieser Zweck soll durch Vorträge und Be-



Bild 15. Direktionszimmer



Bild 16. Empfangszimmer

sichtigungen erreicht werden. An der Tagung können Mitglieder der veranstaltenden Gesellschaften und auch Nichtmitglieder teilnehmen. Das ausführliche Tagungsprogramm, mit Angaben betr. Teilnehmergebühr und weiterer Einzelheiten wird den Schweizer Interessenten auf Bestellung zugestellt durch die Geschäftsstelle der LIGNUM, Börsenstrasse 21, Zürich 1, Tel. (051) 23 32 20, die auch Quartierbestellungen entgegennimmt und Auskünfte erteilt.

**Der Deutsche Stahlbauverband** hält Donnerstag, den 29. und Freitag, den 30. Mai 1952 in München eine Stahlbautagung ab. Es sind sechs Vorträge über stahlbau-technische Fragen vorgesehen, die im grossen Hörsaal der Technischen Hochschule München stattfinden. Ein Ausflug mit Omnibussen um den Tegernsee ist auf Freitagnachmittag angesetzt. Das Programm kann auf der Redaktion der SBZ eingesehen werden. Anmeldungen sind bis spätestens 10. Mai erwünscht an den Deutschen Stahlbau-Verband, Köln, Ebertplatz 1. Quartierbestellungen sind zu richten an die Kongress- und Verkehrsstelle GmbH, München, Hauptbahnhof.

**Eine internationale Tagung für Heizung, Lüftung und Konditionierung** findet am 27., 28. und 29. Mai 1952 in der Salle des Conférences de la Fédération Nationale du Bâtiment et des Activités, Annexes 7, rue La Pérouse, Paris 16ème, statt. Sie wird vom Institut Technique du Bâtiment et des Travaux Publics, 28 boulevard Raspail, Paris (VII), veranstaltet, das alle wünschbare Auskunft erteilt. Das Programm, das neben 16 Vorträgen mit Diskussion auch Besichtigungen vorsieht, kann auf der Redaktion eingesehen werden.

**Der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband** hält seine diesjährige Hauptversammlung am 20./21. Juni 1951 in Samedan/GR ab, verbunden mit der Besichtigung der Bauarbeiten für das Kraftwerk Marmorera-Tinizong der Stadt Zürich.

## NEKROLOGE

† **Friedrich Lienhard** von Buchs/AG, geb. 5. März 1873, Bauingenieurschule des Eidg. Polytechnikums 1892 bis 1896, G.E.P., S.I.A., seit 1920 Teilhaber der Firma Rothpletz, Lienhard & Cie., Aarau und Bern, ist am 18. April in Bern gestorben.

## WETTBEWERBE

**Kirchgemeindehaus Küsnacht** (SBZ 1951, Nr. 42, S. 598, Nr. 48, S. 685). 17 eingereichte Entwürfe. Rangfolge:

1. Preis (3000 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Rudolf Joss, Küsnacht
  2. Preis (2500 Fr.) Karl Pfister, Küsnacht
  3. Preis (1600 Fr.) Heinrich Schollenberger, Erlenbach
  4. Preis (1400 Fr.) W. J. Tobler, Küsnacht
- Ankauf (1500 Fr.) H. U. Fuhrmann, Küsnacht

Die Ausstellung der Entwürfe ist schon vorbei.