Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 18

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: 09.12.2025

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

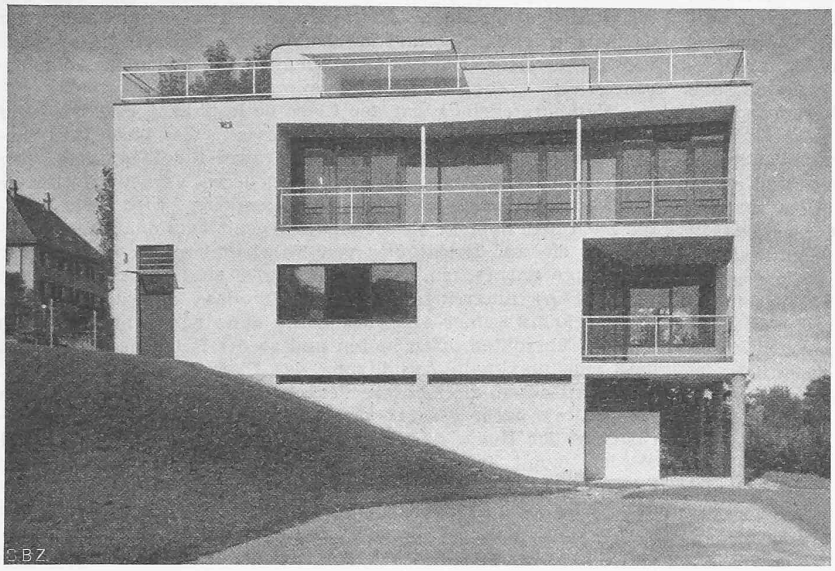

Abb. 6. Ostseite mit Schlafzimmer-Aussengang. Arch. OTTO SENN, Basel.

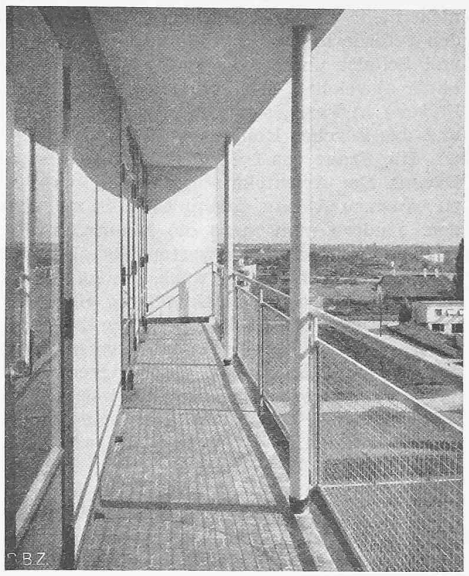

Abb. 7. Aussengang im ersten Stock.

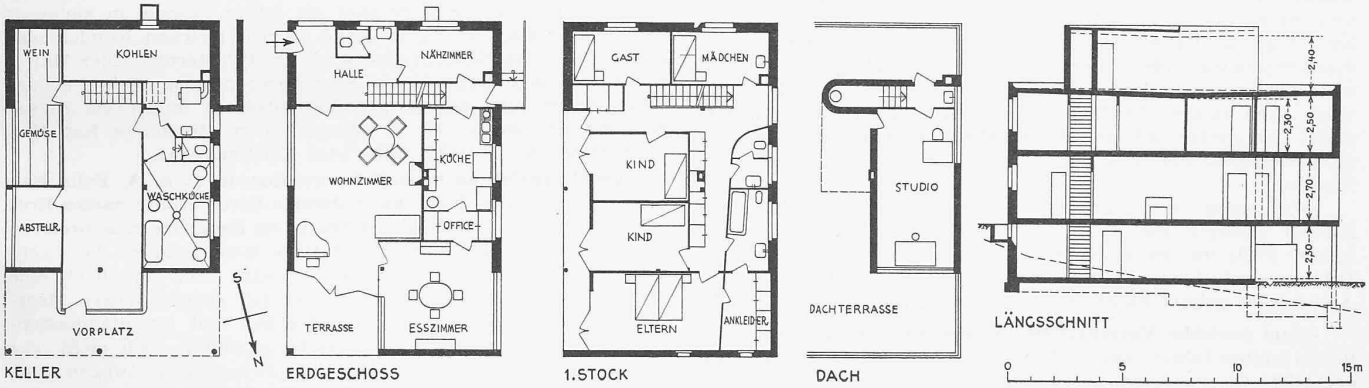

Abb. 1 bis 5. Haus eines Wissenschafters in Basel-Binningen. Grundrisse und Schnitt 1 : 300.

MITTEILUNGEN

Nutzanwendung der schall- und wärmetechnischen Forschungen in der heutigen Architektur. Ueber dieses Thema sprach am 11. März d. J. Arch. J. B. van Loghem aus Rotterdam auf Veranlassung der «Freunde des neuen Bauens» in Zürich.

Die Forderung unserer Zeit, große Menschenmassen in geschlossenen Räumen zu versammeln, verlangt Saalabmessungen, die mit einer guten Akustik nicht mehr ohne weiteres in Einklang zu bringen sind. Die Auswirkung und Regulierung des Schalles muss wissenschaftlich berechnet werden. Es handelt sich vor allem um die Bestimmung der richtigen Beziehung zwischen Saalvolumen und Nachhalldauer. Diese kann man bei einem angenommenen Volumen durch Abstufung der Absorptionsflächen regulieren, was aber nicht heisst, dass dadurch eine unbegrenzte Volumensteigerung möglich ist. Denn während sich das Volumen dreifach vergrössert, wächst die Absorptionsfläche nur im Quadrat. Wenn man daher für mittlere Säle 3 bis 7 m³ pro Person als richtig bezeichnet, darf man für grosse Säle nicht so hoch gehen. Eine weitere Folge solcher Ausmasse ist die Ueberschreitung der Hörbarkeitsgrenze (ca. 30 m). Die Lautstärken verhalten sich umgekehrt wie die Quadrate der Distanz. Der direkte Ton muß daher durch reflektierende Wellen verstärkt werden, was nur möglich ist, wenn

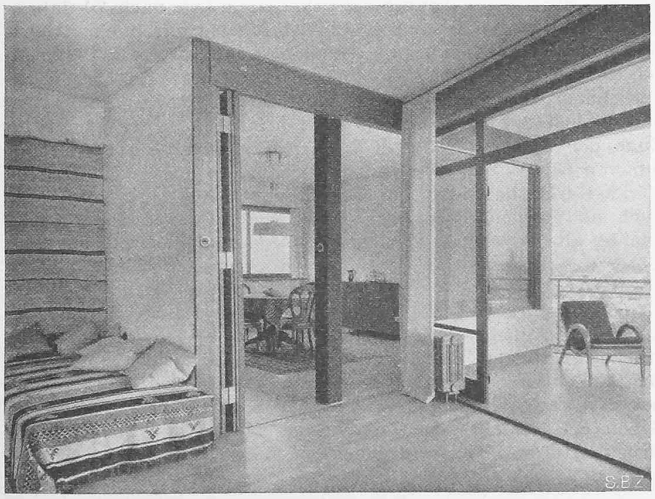

Abb. 12. Blick vom Wohn- ins Esszimmer.

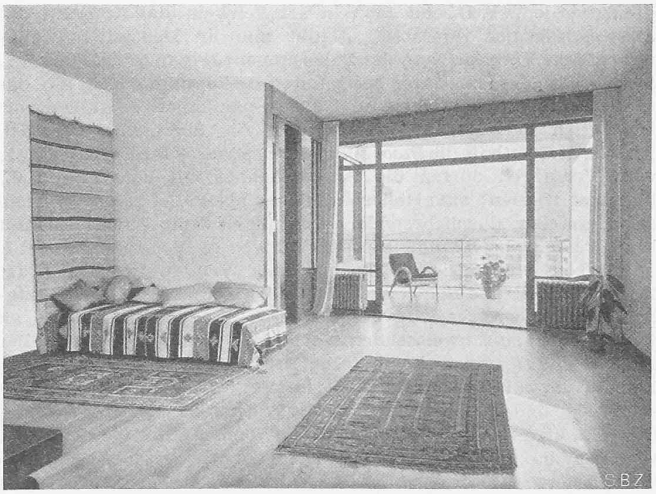

Abb. 13. Der Wohnraum mit seiner Terrasse.

der Wegunterschied zwischen direkten und reflektierten Wellen nicht mehr als 21 m beträgt. Um diese akustischen Gesetze mit den geforderten Raumgrößen zu vereinbaren, müssen Grundriss und Schnitt unserer grossen Säle von denjenigen älterer Vorbilder abweichen. Wir kommen zu Raumformen, wie sie die Salle Pleyel[1]) in Paris, sowie die Projekte für das Völkerbundspalais und das Zürcher Kongressgebäude zeigten.

Die Frage des Lärmschutzes ist eine Frage des guten Bauens. Der Architekt muss lernen, exakt zu denken und exakt zu bauen, und dazu genügt es z. B. nicht, viel Glas zu verwenden, sondern man muss die Eigenschaften des Glases kennen und sie folgerichtig verwerten. Es gilt nicht nur, den Aussenlärm abzuhalten, es gilt auch, die Lärmerzeuger im Innern des Hauses auf ihre engste Umgebung einzuschränken. Wir müssen bessere Türen bauen, die Poren der Zwischenwände dürfen nicht grösser sein als $^3/_{10}$ mm. Nicht nur senkrechte Bauelemente sind gut zu verkleiden, auch die waagrechten und namentlich die Verbindungen der beiden sind gewissenhaft zu isolieren. Das Isolationsmaterial darf nicht über seine Elastizitätsgrenze beansprucht werden, da ja sonst seine schallhemmende Eigenschaft verloren ginge. Die Schalldichtigkeit eines Bauteiles wird immer bestimmt durch seine schwächste Stelle.

Die thermische Forschung hat unser Bauen wesentlich beeinflußt. Die Zentralheizung ermöglichte die Auflockerung des Grundrisses, die Radiatoren in den Brüstungen vergrösserten die Fensterflächen. Die Warmwasserheizung hat recht eigentlich zum befreiten Wohnen geführt. Die Heizkörper gaben auch Anstoss zur Erkenntnis der Bedeutung der Strahlungswärme und damit war der Schritt zur Deckenheizung gegeben. Mit ihr kann man die Raumtemperatur 5° niedriger halten als bei Radiatorenheizung, ohne dass dadurch die Behaglichkeit litte, außerdem wird der Austausch nach aussen verringert. Strahlung wird durch rauhe Oberflächen und matte Anstriche gefördert, harte und glatte Wände mit metallischen Anstrichen ergeben eine wirksame Reflexion und Diffusion der Wärmestrahlen im Raume.

Wie schon die verwandten Ausdrücke andeuten, berühren sich in unserem Bauen akustische und thermische Fragen in reicher Fülle und es ist nicht zu leugnen, dass sie als mächtige Potenzen entscheidenden Einfluss auf die Formgebung unserer Architektur gehabt haben und noch haben werden. s.

Neue deutsche Vorschriften für geschweisste Dampfkessel. In den letzten Jahren hat die Schweisstechnik grosse Fortschritte gemacht. Während man etwa 1930 nur Kesselbleche der Sorte I sicher verschweissen konnte, kann man heute auch molybdän- und kupferlegierte Stähle mit 47 bis 56 kg/mm² Festigkeit einwandfrei verarbeiten. Die 1929 neu herausgegebenen Vorschriften des Sachverständigenausschusses im Deutschen Dampfkesselausschuss werden als überholt angesehen; ein in «Z.VDI» 1936, Nr. 40, von K. Vigener besprochener Neuentwurf ist ausgearbeitet worden. Im Abschnitt A wird der *Nachweis der Zuverlässigkeit* der ausführenden Firmen durch Einführung einer entsprechenden Prüfung verlangt, wobei zu zeigen ist, dass sie über die erforderlichen Einrichtungen und erfahrene Kesselschweisser verfügen. Es dürfen nur Werkstoffe verwendet werden, deren gute Schweissbarkeit nachgewiesen ist. Abschnitt B behandelt die bei Schweissarbeiten zu beachtenden Grundsätze, wobei die *Glühvorschriften* den grössten Raum einnehmen. Auch in der neuen Fassung wird gefordert, dass geschweisste Werkstücke nach Fertigstellung der letzten Schweissnaht normal geglüht werden. Während man in der Schweiz und Amerika auf diese Forderung verzichtet, glaubt man in Deutschland ohne wesentliche Verschärfung der Zulassungsbedingungen davon nicht abgehen zu können. Unter bestimmten Bedingungen wird auf das «Normalglühen» verzichtet und das «Spannungsfrei-Glühen» bei wesentlich niedrigeren Temperaturen für ausreichend erklärt. Abschnitt C enthält die *Bewertung der Schweissnähte*. Unabhängig vom Verfahren dürfen die Schweissnähte mit dem Faktor 0,7 bewertet werden; eine Höherbewertung bis 0,9 ist zulässig, wenn der Hersteller durch besondere Prüfungen seine Zuverlässigkeit hierfür nachweisen kann. Diese Prüfungen werden in Abschnitt E angegeben und umfassen, neben einer Verfahrensprüfung der Einrichtungen und Schweisser mit Pflichtversuchen (Kerbschlagproben, Dauerwechselzugversuche usw.), Arbeitsprüfungen an jedem später zu schweissenden Werkstück (Röntgenprüfung aller Schweissnähte und technologische Prüfung der Nähte an Probelappen, die mit dem Werkstück im Verlauf der Längsnaht geschweisst sind). Bisher wurde sechs Werken die Höherbewertung ihrer Elektro-Schmelzschweissung mit dem Faktor 0,9 gestattet, was für die gewaltigen Fortschritte der elektrischen Schmelzschweissung bezeichnend ist.[2]) Bei über 300 Arbeitsprüfungen wurden die Forderungen regelmässig eingehalten und zum Teil überschritten. So lag die Festigkeit der Schweissnaht stets über derjenigen des Blechs, und in allen Fällen wurde ein Biegewinkel von 180° erreicht. Die letzten Abschnitte bestimmen die Anmeldepflicht von Ausbesserungsschweissungen und die Kosten. g

[1]) Bd. 90, S. 179*, 350*; Bd. 95, S. 47*. [2]) Vergl. auch Bd. 108, S. 199.

Verkehrsregelung auf der Place de la Trinité in Paris. Auf den genannten Platz münden acht Strassen, von denen fünf Einbahnstrassen sind (drei für Zufahrt, zwei für Wegfahrt). Der Platz ist in vier Einheiten aufgeteilt, deren Verkehr mittels je eines automatischen Verkehrsreglers gesteuert wird. Sie arbeiten nach dem System «Electromatic»[1]) mit «automatischen Polizisten», die auf Betätigung von Fahrbahnkontakten durch die Fahrzeuge ansprechen. Die vier Regler sind jedoch über eine Zentrale so untereinander gekuppelt, dass sie zu Zeiten des Stossverkehrs immer alle gleichzeitig ohne Kreuzung möglichen der 26 Fahrrouten offen halten und so der Reihe nach schalten, dass eine maximale Ausnützung des Platzes gewährleistet ist. Auf den Routen, die mehrere Verkehrsregler passieren, ist durch die Zentrale dafür gesorgt, dass die roten Haltelichter in Fahrrichtung der Reihe nach in zeitlichen Abständen eingeschaltet werden, damit keine Kolonnenstauungen eintreten können. Die Zentrale ermöglicht 13 verschiedene Routenkombinationen, die der Reihe nach eingestellt werden. Steht jedoch für eine von ihnen kein Fahrzeug bereit, das durch Betätigung des Fahrbahnkontaktes gemeldet ist, so wird die betreffende Kombination übergangen und sofort die folgende eingestellt. Die Verkehrssignale sind dreifarbig. Eine Serie Lampen Rot, Gelb, Grün ist je auf etwa 3 m hohen Kandelabern montiert. Für bequeme Sicht aus der Nähe sind die selben Signale in kleinerer Ausführung auch in 1,2 m Höhe an den gleichen Kandelabern angebracht. Schliesslich sind auch die Pflasternägel der Haltelinien mit den dreifarbenen Signallampen ausgerüstet, sodass selbst unter ganz schwierigen Verhältnissen immer ein Signal sichtbar sein sollte (M. R. Blancherie in «Mémoires Ing. Civ. de France» Nr. 5, 1936, mit vielen Zeichnungen).

Gefrierverfahren beim Talsperrenbau in U. S. A. Beim Bau des «Grand Coulee Dam» am Columbia-River drohte nasses Erdreich durch eine alte Erosionsrinne in die Baugrube einzubrechen. Während anfänglich einfach mit Hilfe eines Baggers das nachgerutschte Material entfernt wurde, kam nach und nach eine Masse von rd. 150 000 m³ in Bewegung, sodass andere Massnahmen nötig wurden. Eine Betonmauer und ein Steinkastendamm von zusammen rd. 7 m Höhe genügten noch nicht, der Bewegung Einhalt zu gebieten, diese Behelfseinrichtungen wurden schliesslich überflutet, sodass die Baugrube geräumt werden musste. Man entschloss sich daher zur Anwendung des Gefrierverfahrens. 377 Gefrierrohre wurden über der alten Betonmauer und dem Steinkastendamm so gerammt, dass der zukünftige Eiskörper eine Bogenmauer von rd. 30 m Radius, 13 m Höhe und 6 m Dicke bei 30 m Kronenlänge bildete. Die Tagesleistung der beiden Ammoniakkompressoren ist in «Eng. News Rec.» vom 11. Februar 1937, dem wir diese Angaben entnehmen, mit 80 t Eis pro Tag angegeben. In sechs Wochen war der Damm fertig gefroren und der Kälteverbrauch so stationär, dass der Betrieb mit einem Kompressor allein aufrecht erhalten werden konnte; da es sich nur um eine temporäre Anlage handelte, wurde die Sole mit gewöhnlichem Steinsalz zubereitet. Die Kosten der Einrichtung samt den ersten zwei Monaten Betrieb betragen 30 000 Dollar oder 13,3 Dollar/m³.

Die Eisenbahn-Schiffsbrücke über den Rhein bei Maxau kommt, als älteste deutsche Brücke ihrer Art, nach 70 Jahren Dienstzeit demnächst ausser Betrieb, da sie durch einen Neubau[2]) ersetzt wird. «Glasers Annalen» vom 1. Januar 1937 sind folgende Angaben über die historisch interessante Brücke zu entnehmen. Ihre Länge beträgt 234 m, die der nach dem Wasserstand einstellbaren Rampen je 84,5 m. Die Brücke liegt im Zuge der Strecke Neustadt-Winden-Karlsruhe. Sie wird nicht nur von Güter- und Personenzügen, sondern auch von Eilzügen (Trier-Karlsruhe) befahren. Selbst lange D-Züge hat man, wenn auch nur versuchsweise, über sie befördert. Zum Betriebe dienen leichte, alte bayerische zweiachsige Tenderlokomotiven, die auch Güterzüge bis zu 700 t darüber befördern. Allerdings können sie diese nur soweit hinüberbringen, dass auf dem jenseitigen Ufer eine stärkere Maschine ausserhalb der Rampe vorspannen kann. Der tägliche Verkehr beträgt bis zu 37 Zügen und ergibt starke Störungen des Schiffsverkehrs. Die Einsenkung der Brücke unter der Zuglast ist nicht unerheblich; sie beträgt bei der ganz ähnlichen Brücke bei Speyer bis zu 180 mm. Schon bei leerfahrender Lokomotive ist die mit ihr über die Brücke laufende Einsenkwelle ganz augenfällig.

[1]) Siehe Bd. 103, S. 179* (1934). Die hier gegebenen Ausführungen ergänzen unsere Angaben von Seite 120 lfd. Bds.

[2]) Parallelgurtträger aus Dreieckfachwerk, siehe S. 253 von Bd. 107.

Schwingungen an Wehrüberfällen. Die mit zunehmender Verbreiterung der Wehröffnungen in den letzten Jahren beobachtete vermehrte Neigung des Ueberfallstrahls, bei bestimmter (vornehmlich geringer) Ueberfallhöhe zu schwingen, führt H. Müller in «Wasserkraft und Wasserwirtschaft», Heft 6/1937, auf eine stehende Schwingung der zwischen dem Ueberfallstrahl und dem Wehrkörper eingeschlossenen Luft zurück. Wird der Strahl dort zerteilt, wo die Druckschwankungen Maxima aufweisen, so hören auch die Schwingungen auf. Diese Massnahme ist nach Angabe des genannten Verfassers bei verschiedenen Wehren mit Erfolg angewandt worden. — Als für die Schwingungserregung verantwortlich sieht der Verfasser das Auftreffen des herabfallenden Strahles auf das Unterwasser an, ohne hiefür eine nähere Erklärung zu geben. Uns liegt die Vermutung nahe, dass die bekannte Labilität derartiger Trennschichten in Luft (Fahne im Wind) in Verbindung mit der vom Verfasser erwähnten Resonanz des eingeschlossenen Luftkörpers die Schwingungen verursacht.

Die Polytechnische Vereinigung für wirtschaftliche Studien, Zürich (Adresse E. T. H., Zimmer 19 d), über deren Ziele in Bd. 108, S. 199 berichtet wurde, diskutiert zur Zeit das dort angeführte grundlegende Werk der Gebrüder Guillaume «Economique Rationelle». Ausserdem empfiehlt sie aufs Wärmste den Besuch des Vortrages von *J. Coutrot* (Paris), der als prominentes Mitglied des Pariser «Centre Polytechnicien d'Etudes Economiques» am Samstag, 8. Mai, im Kreise der Studiengesellschaft für Wirtschaftspolitik in Zürich im Zunfthaus zur Zimmerleuten sprechen wird über «L'Humanisme Economique» (20.15 h).

Kunststoff-Tagung in Düsseldorf. Der Fachausschuss für Kunst- und Presstoffe des VDI veranstaltet diese Tagung gemeinsam mit dem Verein deutscher Chemiker und dem VDE am 12. und 13. Mai, verbunden mit einer Ausstellung der deutschen Kunststoff-Industrie. Das Programm der Tagung ist auf der Redaktion der «SBZ» einzusehen.

Die Deutsche Akademie für Bauforschung (Präsident R. Stegemann) veranstaltet ihre 15. Tagung für wirtschaftliches Bauen vom 19. bis 23. Mai in Wien. Anschliessend an die zahlreichen Vorträge österreichischer und deutscher Fachleute finden Besichtigungen statt in Wien und Linz. Auskunft und Anmeldeformular durch die Akademie, Berlin W 30, Bayerischer Platz 6.

Die Hafenbautechnische Gesellschaft hält ihre Hauptversammlung am 7./9. Mai in Wilhelmshaven ab, ausgestattet mit dem üblichen reichen Vortrags- und Besichtigungsprogramm (letztgenanntes auch auf die Marinewerft und auf Helgoland erstreckt). Auskunft über das Programm bei der Redaktion der «SBZ».

Die graphische Sammlung an der E. T. H. zeigt vom 2. Mai (Eröffnung 10.30 h) bis 12. Juni eine *Ausstellung österreichischer Griffelkunst* des 19. und 20. Jahrhunderts.

LITERATUR

Pfeiler und Widerlager von Brücken. Von Dr. Ing. *K. Schaechterle.* Mit 347 Textabbildungen. Berlin 1935, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis gebunden 15,80 RM, geheftet 14 RM.

Als weiterer Teil des von Geh. Baurat Schaper herausgegebenen Sammelwerkes «Das Bauen in Stahl» ist diese Darstellung der Pfeiler und Widerlager von Brücken von Dr. Schaechterle erschienen. Nach der Beschreibung der Entwurfsgrundlagen, Gründungsarten, der wirkenden Kräfte und zulässigen Beanspruchungen und der Grundformen der Unterbauten werden eine Reihe von Bauausführungen dargestellt, teilweise, wenigstens für einige kleinere Bauwerke, mit auszugsweiser Wiedergabe der statischen Berechnung. Von besonderem Interesse dürfte eine kurze Zusammenstellung über neuere Arbeiten der Baugrundforschung sein, wobei allerdings abschliessende Folgerungen nicht gezogen werden konnten. Für eine Neuauflage kann der Wunsch nach einer mehr kritischen Darstellung und Gegenüberstellung der Berechnungsarten, Bauformen und Ausführungseinzelheiten nicht ganz unterdrückt werden. Das Buch Schaechterles stellt jedoch auch in seiner heutigen Form eine notwendige und willkommene Ergänzung des bekannten Schaperschen Werkes dar. Fritz Stüssi.

Berechnung des Eisenbahnwagens. Von E. Kreissig. Köln-Lindenthal 1936, Verlag E. Stauf. Auslandpreis RM. 15,60.

Diese Arbeit, die sich mit den Festigkeitsberechnungen der Radsätze, Tragwerke für Güter- und Personenwagen zwei-, drei- und vierachsiger Ausführung, der Bremsen und Federn befasst, verdient eine weitere Verbreitung. Es ist das erste Handbuch, das die neueren Studien über den Lauf der Radsätze soweit auswertet, um darauf deren Festigkeitsberechnung aufzubauen und damit mit vielen, seit Jahren von andern Werken kritiklos übernommenen Anschauungen bricht. Dass dies in sehr bewusster Weise geschieht, zeigt das lehrreiche Berechnungsbeispiel über den Bogenwiderstand ein- und zweiteiliger Radsätze, für die sich die Bogenwiderstände bei gleicher Kurveneinstellung nur um maximal 10 % unterscheiden. Die bedeutend verwickeltere zweiteilige Bauart vermag also keinesfalls die erwarteten Vorteile zu bringen. Das Spezialgebiet des Autors bleibt die Berechnung der verschiedenen Federsysteme, wo er aus reicher Praxis schöpft; dieser Teil des Buches dürfte ihm einen über den Kreis der Eisenbahnfachleute hinausgehenden Leserkreis verschaffen. Die zahlreichen Beispiele und Angaben für die Berechnung von Biegungs-, Verdrehungs- und Ringfedern, sowie die beigefügten Literaturangaben sind mustergültig. Ein Schlusskapitel befasst sich mit der Standsicherheit der Fahrzeuge, der Bestimmung der Ausschläge der Kupplungen und Drehgestelle sowie Wagenkasten beim Befahren von Kurven.

Druck und Aufmachung sind sauber. Roman Liechty.

Etude théorique et expérimentale d'un procédé de mesure des déformations d'une conduite forcée souterraine. Par E. Brasey. Fribourg 1936, Imprimerie St. Paul.

Die zur Erlangung der venia legendi der Universität Fribourg abgefasste Abhandlung beschäftigt sich mit der physikalischen Untersuchung der Arbeitsweise, der Genauigkeit und den Fehlerquellen einer Vorrichtung zur Messung der Ausweitung einer unterirdischen Druckleitung infolge Wasserdruck. Die durch den Verfasser nach den Richtlinien von Prof. Dr. P. Joye und mit Mitwirkung der Firma A. Stoppani, Bern, im physikalischen Institut der Universität Freiburg ausgearbeitete Messvorrichtung besteht im Wesentlichen aus einem Stahlband, das in einem bestimmten Schnitt der Druckleitung durch an der Rohrwandung befestigte Rollen dem inneren Rohrumfang entlang geführt wird. Die gegenseitige Verschiebung der Enden des Stahlbandes wird mechanisch in die Drehbewegung eines Stromkreises umgesetzt, dessen Ebene sich im Innern von zwei festen, senkrecht aufeinanderstehenden Spulen dreht. Diese Drehung kann durch Bestimmung der Selbstinduktion des Systems von einer beliebigen Stelle ausserhalb der Druckleitung aus gemessen werden. — Zwecks Ueberprüfung des Anteils der Innendruck-Aufnahme durch die Stahlauskleidung des Achensee-Druckstollens (Tirol) wurde die Mess-Methode während des Betriebes der Druckleitung angewendet und hat sich hierbei bewährt.

A. Voellmy.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Die abgekürzte Wetterbeständigkeitsprobe der Bausteine nebst Anleitung zur praktischen Wetterbeständigkeits-Wertbestimmung von Bausteinen. Von Prof. Dr. Hch. Seipp. 62 Seiten mit 23 Abb. und zwei Bewertungstafeln. München 1937, Kommissionsverlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 3 RM.

La Glissance des Routes et sa Mesure. («Odoliographie» et «Odoliométrie».) Mémoire présenté à la «Semaine de la Route» de Paris au nom du Syndicat des Fabricants d'Emulsions Routières de Bitum par G. Mathieu, Prés. du Syndicat, anc. Ing. en chef des Travaux de la Ville de Paris, en collaboration avec J. Reddon, anc. élève de l'Ecole Polytech., ing. civ. de l'Ecole Nat. des Ponts et Chaussées. 137 pages avec 141 fig. et 17 Tableaux. Paris 1936, édité par la «Revue Générale des Routes». Prix broché 35 frs. fr.

Resonanz-Schwingungsdämpfer für Kurbelwellen. Von O. Föppl. (Nach «The practical importance of the damping capacity of metals, especially steels». By Prof. Dr. Ing. O. Föppl. Reprinted from the «Journal of the Iron and Steel Institute»). Heft 30 der «Mitteilungen des Wöhler-Instituts». 58 Seiten mit 19 Abb. Braunschweig 1937, Verlag von Friedr. Vieweg & Sohn. Preis kart. 4 RM.

WETTBEWERBE

Schulhaus mit Turnhalle in Villmergen. Unter 21 eingegangenen Entwürfen hat das Preisgericht, dem die Architekten W. Müller (Aarau) und H. Platz (Zürich) angehörten, folgenden Entscheid gefällt:

1. Rang (1200 Fr.): H. Liebetrau, Rheinfelden.
2. Rang (1200 Fr.): O. Senn, Zofingen.
3. Rang (1000 Fr.): H. Wullschleger, Aarburg.

Eine Entschädigung von je 120 Fr. erhalten: H. Loepfe mit O. Hänny (Baden), H. Palmert (Sengen), W. Fischer (Zürich), J. Gretler (Menziken) und A. Geismann (Hagglingen).

Das Preisgericht empfiehlt, die Aufgabe den Verfassern des Entwurfes im 1. und 2. Rang zur gemeinsamen weiteren Bearbeitung anzuvertrauen. Die Entwürfe sind bis 2. Mai im alten Schulhaus Villmergen ausgestellt.

Krematorium in Vevey. Das aus P. Decker und J. Mathys (Vevey), sowie den Architekten R. Chapallaz (La Chaux-de-Fonds), A. Froelich (Zürich), W. Hodler (Bern) und (mit beratender Stimme) G. Epitaux (Lausanne) zusammengesetzte Preisgericht entschied über fünfzig rechtzeitig eingesandte Entwürfe wie folgt:

1. Rang (1000 Fr.): Arch. Schobinger, Taverney und R. Gétaz (Vevey).
2. Rang (800 Fr.): Arch. Marc Piccard (Lausanne).
3. Rang (700 Fr.): Arch. André Barth (Lausanne).
4. Rang (500 Fr.): Arch. M. Favarger (Lausanne).

Die preisgekrönten Entwürfe sind veröffentlicht im «Bulletin Technique» Nr. 7 und 8, 1937.

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