

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 68 (1950)  
**Heft:** 20

## **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:** 22.02.2026

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

sätzlichen Erwägungen unserer Kollegen, die in keiner Weise gegen einzelne Preisrichter oder Teilnehmer gerichtet sind, rechtfertigen jedoch diese Publikation, weil die angeschnittenen Fragen in den wiedergegebenen Bildern sehr deutlich zu erkennen sind.

Red.

### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Nach einem freien Rundgang nahm das Preisgericht eine Besichtigung des Baugeländes vor. Anschliessend erfolgte die Besprechung der Projekte nach folgenden Gesichtspunkten: 1. Situation, Zugänge, Eingänge, Beziehung zum Altbau, Niveaufragen, Pausenplätze; 2. Organisation, Grundrissgestaltung, Treppen und Gänge, W. C.-Anlagen, Belichtung der Räume, speziell Untergeschosse; 3. Baukörperliche Gestaltung, Fassaden, baukünstlerische Qualitäten; 4. Wirtschaftlichkeit in bezug auf umbauten Raum, Terrainbeanspruchung und Terrainbewegung.

Gestützt auf die im Bericht erwähnten Gesichtspunkte [abgedruckt bei den Plänen der Entwürfe, Red.] hat das Preisgericht die Rangordnung aufgestellt [die in der SBZ 1950, S. 115 veröffentlicht wurde].

Das Preisgericht ist der Auffassung, dass keines der Projekte ohne Abänderung zur Ausführung geeignet ist. Es empfiehlt, dem Verfasser des Projektes Nr. 4 den Auftrag zu erteilen. Es wäre zu empfehlen, das bereinigte Projekt der Jury nochmals vorzulegen.

Muri, 14. Februar 1950.

Das Preisgericht:

F. Schneider, H. Daxelhofer, J. Ott, H. Dubach,  
G. Gyax. Der Sekretär: A. Geiser. Die Ersatz-  
männer: P. Indermühle, Karlen.

### Zuschrift

Es zeichnet sich gegenwärtig die Tendenz ab, Bauaufgaben allzu sehr nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu beurteilen. Das Ergebnis des Schulhaus-Wettbewerbes Muri zeigt in besonders deutlicher Weise die Problemstellung solcher Aufgaben und soll daher zu den folgenden grundsätzlichen Betrachtungen Anlass geben.

Der Weg zur Schaffung des modernen Schulhauses, das der neuzeitlichen Auffassung von der Erziehung der Jugend in der ihr entsprechenden Umgebung gerecht wird, ist längst vorgezeichnet. Immer wieder gilt es, durch die baukünstlerische Gestaltung eine richtige massstäbliche Zuordnung der Baukörper und Raumgruppen zu schaffen, die die Welt des Kindes, das in ihnen bei Spiel und Arbeit zum erwachsenen Menschen heranreift, erweitern und bereichern. Das Erstreben geringster Baukosten allein führt leicht zu simplifizierenden, diese Zielsetzung übergehenden Massnahmen. Für die Jury ist es allerdings oft schwierig, angesichts der u. U. recht kategorischen Forderung nach grösster Wirtschaftlichkeit ein Urteil zu fällen, das sich eindeutig für die lebendigste, aber nicht immer billigste Lösung einsetzt.

Die baukünstlerische Gestaltung, von Fall zu Fall ein anderes Gesicht zeigend, erhält ihre Richtung durch zwingende Voraussetzungen. Im Falle Muri war die Aufgabe folgende: Ein neues Sekundarschulhaus sollte im Anschluss an das bestehende Primarschulhaus gebaut werden. Es zeigten sich dem Entwerfenden verschiedene Möglichkeiten. Die günstigste ist wohl die Bildung eines lebendigen Kontrastes zur Baumasse des alten Schulhauses. Nicht vertretbar ist aber jene, die um der Erzielung der wirtschaftlichsten Lösung willen die architektonischen Gegebenheiten der vorhandenen Bauanlage ausser acht lässt und damit auf die Einbeziehung derjenigen baukünstlerischen Faktoren verzichtet, die der Entwerfende von Schulbauten auf sein Programm setzen muss. Sie kann nicht die lebendige Atmosphäre vermitteln, die ein zeitgemässer Schulbau verlangt.

Beim vorliegenden Wettbewerb scheint uns, dass die Forderung nach Wirtschaftlichkeit gegenüber den ideellen Werten allzu schwer gewogen hat.

Hans Brechbühler, M. Jenny, W. Krebs, K. Müller-Wipf

Der Präsident des Preisgerichts, dem die Redaktion diese Zuschrift zur Kenntnis gegeben hat, schreibt dazu: Trotzdem die Ausführungen der Einsender im vorliegenden Fall nicht zutreffen, indem die Ausrichtung des ersten Preises aus andern Gründen Arch. Rüfenacht übertragen wurde, verzichten wir auf eine Erwiderung.

## MITTEILUNGEN

**Transportable Klimaanlage für Flughäfen.** In den Kabinen grosser Verkehrsflugzeuge stellen sich am Boden im Sommer sehr hohe (bis 70° C), im Winter sehr niedrige Temperaturen ein, so dass vor dem Start Massnahmen getroffen

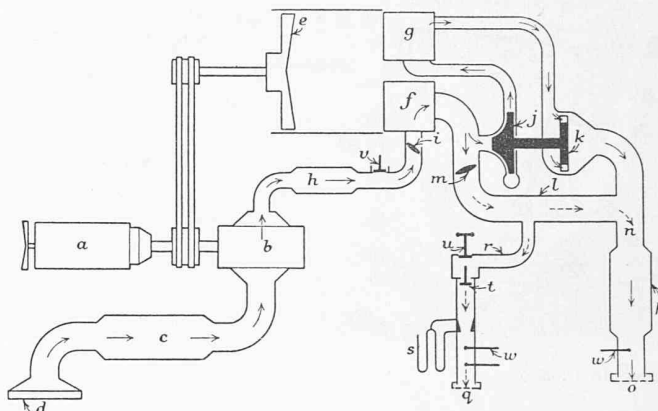


Bild 1. Prinzip einer transportablen Klimaanlage.

a Antriebsmotor 150 PS, b Kapselverdichter, c Schalldämpfer und Filter, d Ansaugsieb, e Ventilator, f Kühler erster Stufe, g Kühler zweiter Stufe, h Stossdämpfer, i Drosselklappe, j Turbogebälse (zweite Verdichtungsstufe), k Expansionsturbine, l By-pass für Heizbetrieb, m Klappe, n Austrittsrohr, o Schlauchanschluss, p Wasserabscheider, q Schlauchanschluss für Druckmessung, r Hilfsleitung, s Druckmessgeräte zur Messdüse, t Rückschlagventil, u Spindel zum Öffnen von t, v Druckablassventil, w Thermometer

werden müssen, um das Klima behaglich zu gestalten, ohne die bei den neuesten Flugzeugen vorhandene eigene Klimaanlage in Betrieb nehmen zu müssen. Die englische Firma George Godfrey and Partners, Ltd., Hanworth, Middlesex, hat nun in Zusammenarbeit mit der British Overseas Airways Corporation eine fahrbare Klimaanlage gebaut, die mit einem passenden Schlauch an das Luftverteilnetz eines Flugzeuges angeschlossen werden kann, um deren Kabine im Winter mit warmer, befeuchteter Luft, im Sommer mit künstlich gekühlter und getrockneter Luft zu durchspülen. Dieser Spülluft können geeignete Flüssigkeitsdämpfe zum Desinfizieren oder zum Beseitigen von Gerüchen beigegeben werden. Die Luft kann mit erhöhtem Druck bis 0,84 atü geliefert werden, um die Dichtheit von Druckkabinen zu prüfen. Die ausgeführte Anlage ist für eine Luftmenge von rd. 2500 m³/h, eine Heizleistung von 50 000 kcal/h, eine Kälteleistung von 33 000 bis 50 000 kcal/h gebaut. Bei einer Lufttemperatur von 49° C kann die behandelte Luft mit + 3° C in die Kabine eingeführt werden. Die Anlage arbeitet nach dem Schema Bild 1. Die Frischluft tritt durch das Sieb d und den Filter und Schalldämpfer c in den Kompressor b, der vom Benzinmotor a (Rolls-Royce, 150 PS bei 3000 U/min) angetrieben wird und nach dem Verdrängungsprinzip (Kapselgebläse) arbeitet. Beim Kühlbetrieb wird die verdichtete Luft im Kühler f mit Umgebungsluft abgekühlt, die durch den Ventilator e gefördert wird. Sie gelangt dann in den schnellaufenden Turboverdichter j, wird dort weiter verdichtet, darauf im Luftkühler g gekühlt und expandiert schliesslich unter entsprechender Abkühlung in der Turbine k, worauf sie durch den Schlauch der Flugzeugkabine zuströmt. Wird warme Luft benötigt, so kuppelt man den Ventilator e aus, drosselt den Luftdurchgang bei i und öffnet die Klappe m, so dass die verdichtete und dabei erwärmte Luft in die Kabine gelangt. Zur Luftbefeuchtung wird Wasser vor dem Kompressor eingespritzt; zur Trocknung können im Wasser-Abscheider p hygroskopische Stoffe eingebaut werden. Für Druckproben wird der Schlauchanschluss o blind verschlossen und bei q ein Hochdruckschlauch von kleinerem Durchmesser angeschlossen. Menge und Luftzustand können durch die angedeuteten Geräte (Normdüse, Druckmesser s und Thermometer w) bestimmt werden. Ist der höchste Prüfdruck erreicht, so wird der Kompressor abgestellt, worauf das Rückschlagventil t schliesst. Dieses kann mit der Spindel u geöffnet und die Druckluft schrittweise bei v abgelassen werden. Einzelheiten mit Bildern sind veröffentlicht in «Engineering» und «The Engineer» vom 28. April 1950. In diesem Zusammenhang mag interessieren, dass von unserer Industrie ähnliche Klimaanlagen entwickelt worden sind, die aber nach dem Kompressions-Kälteprozess mit einem

Kältemittel arbeiten. Nach diesem Verfahren ergeben sich sehr viel kleinere Zahlen für den Energiebedarf. So könnten die 25 000 m<sup>3</sup>/h unter den oben angeführten Bedingungen mit einem Energieaufwand von rd. 24 PS behandelt werden, wozu noch ein Betrag von etwa 10 PS für die Ventilatoren hinzu kommt.

**Neues Herstellungsverfahren für grosse Kurbelwellen.** F. W. Nierhaus, Dortmund, beschreibt in «Stahl und Eisen» Nr. 9 vom 27. April 1950 ein ihm gesetzlich geschütztes Verfahren zur Herstellung von Kurbelwellen für Grosskolbenmaschinen (Grossgasmaschinen, Dieselmotoren, Kompressoren usw.), nach welchem die Schmiedefaser in die Richtung des Kraftverlaufs zu liegen kommt und der nachteilige Einfluss des Gussgefüges durch stärkere Durchschmiedung des Werkstoffes vorzugsweise in der Richtung der höchsten Beanspruchung beseitigt wird. Zugleich wird die gefährliche Lunker- und Kernseigerungszone entfernt und es werden nur

ihrer besondern Zielsetzung überwiegend individuelle Untersuchungsaufträge für Industrie, Bauwesen und Gewerbe zu erledigen. Es darf als erfreuliche Tatsache festgestellt werden, dass im allgemeinen auch Firmen und Unternehmungen, die eigene Prüf- und Versuchseinrichtungen unterhalten, die Zusammenarbeit mit der EMPA suchen. Dies gilt für eigentliche Prüfungen, wie auch für grössere systematische Untersuchungen, Entwicklungs- und Forschungsaufgaben. Im vergangenen Jahre beteiligte sich die EMPA auch massgebend an der Ausarbeitung der erweiterten Eidg. Verordnung über die Prüfung der Gefässe für die Beförderung von verdichteten, verflüssigten oder unter Druck gelösten Gasen und von brennbaren oder giftigen Stoffen. Diese Verordnung ist datiert vom 30. September 1949.

**Fensterlose Fabrikgebäude** mit Luftzirkulation in den Aussenwänden, welche die Lincoln Electric Co. in Cleveland erstellt, sind in «Eng. News-Record» vom 13. April ausführlich beschrieben. Es handelt sich zur Hauptsache um eine einstöckige Halle von 435 × 152 m Grundriss, mit unterirdischen Zugangs-Korridoren zu den Arbeitsstellen. Die leichten Aussenwände von 7,6 m Höhe sind nur 16 cm dick und isolieren nach angestellten Versuchen doch besser als 30 cm Backsteinwände. Von innen nach aussen bestehen die Wände aus: gerippte Stahlblechtafeln, Feuchtigkeitssisolierung, 2,5 cm Glaswolle und aussen vertikal-gerippte Aluminium-Profiltafeln, die gleichzeitig als Leiter für die aufsteigende Wand-Belüftung dienen. Das Hallendach, aus gerippten Stahlblechtafeln, ist völlig geschlossen, so dass die ganze Anlage künstlich belichtet und belüftet werden muss.

**Sprengtechnik.** Die Gewinnung von 1,4 Mio m<sup>3</sup> Steinfüllmaterial für den South Holston-Dam, mit einer einzigen Sprengung, ist in der Märznummer von «Civil Engineering» durch Ing. G. K. Leonard mit allen wünschenswerten Einzelheiten beschrieben. Ein ausgedehntes, angenähert horizontales Stollensystem wurde mit rd. 600 000 kg Sprengstoff geladen und dann von einem 900 m entfernten Punkt aus mittels Kabeln elektrisch entzündet. Dank der günstigen topographischen und geologischen Verhältnisse wurde in drei Sprengungen, die zusammen 2,5 Mio m<sup>3</sup> ergaben, sozusagen alles Steinfüllmaterial für den 87 m hohen Damm gewonnen, und zwar zum Preis von nur 38 Cents pro m<sup>3</sup>.

**Kunstreisen in Belgien.** Das belgische Erziehungsministerium veranstaltet vom 1. bis 9. August d. J. die 9. «Semaine Internationale d'Art Belge», die es ermöglicht, in kleinen Gruppen unter kundiger Führung die Kunstwerke Belgiens zu besichtigen. Auskunft gibt Prof. Paul Monfort, 310 avenue de Tervueren in Woluwe (Belgien); baldige Anmeldung ist erforderlich.

«Planen und Bauen» heisst seit 1. April die von der Kammer der Technik in Berlin herausgegebene Bauingenieur-Zeitschrift «Bauplanung und Bautechnik». Fragen des Städtebaues, der Landesplanung und des Wohnungsbaues sollen in Zukunft in vermehrtem Masse berücksichtigt werden.

## LITERATUR

**Robert Gerwig.** Berichtigung eines Druckfehlers: auf Seite 221, Alinea 2 der Besprechung, Zeile 9 sollte es nicht 1875, sondern 1857 heissen (Gerwig war 1820 geboren).

**Engineering Laminates.** By Albert G. H. Dietz. 797 p. with fig. New York 1949, John Wiley & Sons. Preis 10 \$.

Dieses Buch enthält eine umfassende Darstellung von Herstellung und Verwendung jener stabförmigen oder flächenartigen Bauelemente, die aus verschiedenen Schichten zusammengesetzt sind. Dabei können die einzelnen Schichten aus gleichartigen Materialien bestehen wie bei geleimten Trägern, Sperrholzplatten, Sicherheitsgläsern u. a. oder die Platten können aus verschiedenartigen Baustoffen zusammengesetzt sein, wie beispielsweise die sogenannten Sandwichplatten, bei denen ein leichter und weicher Kern beidseitig durch dünne Deckschichten aus Material hoher Festigkeit abgedeckt ist.

Solche Schichtelemente erlauben häufig durch zweckmässige Materialauswahl und günstigen Aufbau eine optimale Lösung von Konstruktionsaufgaben in den verschiedensten Gebieten zu finden. Wenn auch die Technik dieser Schichtelemente schon ins Altertum zurückgeht (auf Beispiele aus Holz in Aegypten oder Meisterwerke der Waffenschmiedekunst in Damaskus oder Japan wird hingewiesen), so hat sie doch erst

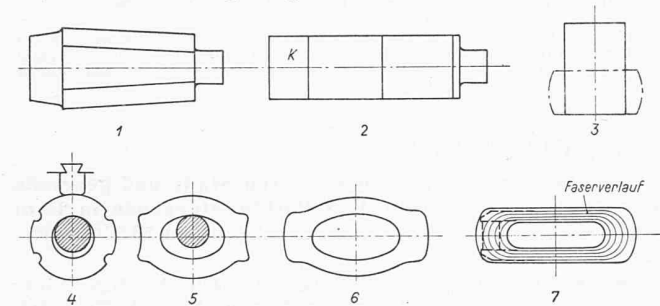


Bild 1. Arbeitsgänge beim Ringschmieden von Kurbelhüben  
1 gegossener Block, 2 ausgeschmiedeter Zylinder mit Schnittstellen, 3 Entfernen der Lunker- und Seigerungszone mit Hohlhorn, 4, 5 und 6 Ausschmieden des Ringes zu einem ovalen Körper für zwei Hübe, 7 Faserverlauf

die besten Teile des Blocks verwendet. Der Gussblock 1 (Bild 1) wird zunächst als Zylinder 2 ausgeschmiedet, Kopf- und Fussstück werden weggeschnitten; dann teilt man das zylindrische Werkstück in mehrere Stücke je nach Grösse der Hübe auf. Nach nochmaligem Erwärmen wird es um mindestens die halbe Länge herunter gestaucht; dann wird die Lunker- und Seigerungszone mit einem Hohlhorn entfernt (3), und der schon stark durchschmiedete Ringkörper auf einen Dorn aufgetrommelt. Durch Ansatz der Kurbelzapfen und Beischmieden der Wangen entsteht ein ovaler Ringkörper 4 bis 7, der zwei Hübe enthält. Diese Herstellungsart hat sich an vielen hundert Ausführungen bis zu den grössten Abmessungen in 15-jähriger Praxis bestens bewährt. Durch sie können insbesondere auch die bisher aus fünf Stücken zusammengebauten Kurbelwellen mit je zwei Schrumpfungen pro Wange

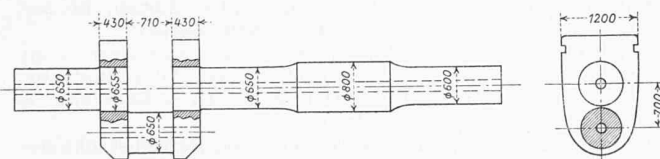


Bild 2. Halbgebaute Grossgasmaschinen-Kurbelwelle mit vergrösserter Schrumpffläche

durch «halb»-zusammengebaute Wellen nach Bild 2 mit nur je einer Schrumpfung pro Wange ersetzt werden, wodurch allen Anforderungen Genüge getan wird.

**Die EMPA im Jahre 1949.** Der hohe Beschäftigungsgrad hielt auch 1949 unvermindert an, erreichte doch die Zahl der eingegangenen Aufträge nahezu die Höhe von 20 000. Von diesen Aufträgen mit einer vielfachen Zahl von Untersuchungen, Bestimmungen, Analysen usw. sind rund 9/10 für private Unternehmungen und 1/10 für öffentliche Stellen von Bund, Kantonen und Gemeinden ausgeführt worden. Die erzielten Einnahmen aus Prüfgebühren beliefen sich auf annähernd 1,7 Mio Fr., womit rund 60 % der gesamten Aufwendungen für die EMPA gedeckt werden konnten. Es zeigte sich wiederholt, dass bei abflauender Konjunktur die Prüfaufträge nicht zurückgingen, sondern dass gerade dann Lieferanten und Abnehmer ein erhöhtes Interesse an der Prüfung ihrer Werkstoffe und Produkte an den Tag legen und deshalb sogar in vermehrtem Masse die Dienste der EMPA in Anspruch nehmen. Wohl erweisen sich für die EMPA die reinen Serien-Untersuchungen am einträglichsten, sie hat aber im Sinne



in den letzten Jahren und besonders während des zweiten Weltkrieges eine bedeutende Entwicklung, besonders auch in bezug auf die schärfere Erkenntnis des innern Kräftespiels aufzuweisen. Eine Sammlung dieser neueren Erkenntnisse und Erfahrungen entspricht zweifellos einem aktuellen Bedürfnis und die vorliegende Sammlung von Einzeldarstellungen, die Prof. Dietz (M. I. T.) zusammen mit 24 Spezialisten aus Wissenschaft und Praxis herausgegeben hat, ist deshalb aufs wärmste zu begrüssen.

Die ersten beiden der insgesamt 24 Kapitel beschäftigen sich mit grundsätzlichen Fragen; zuerst wird die Festigkeit von aus ortotropen Einzelschichten bestehenden Elementen untersucht. Auch die Sandwich-Platten werden behandelt, wobei uns allerdings bewusst wird, dass die heutigen Erkenntnisse noch nicht als abschliessend gelten können; auch die Literaturangaben dieses Abschnittes sind nicht vollständig, da z. B. die gewichtigen Untersuchungen von P. P. Bijlaard fehlen. Das zweite Kapitel ist eine reichhaltige Darstellung der Klebemittel sowie ihrer Herstellung und Verwendung. Die folgenden Einzeldarstellungen behandeln wohl alle hier wichtigen Baustoffe (Holz, Stahl, Glas, Kunstharze, Beton) und Kombinationen, wobei nur rein dekorative Schichten oder solche für den ausschliesslichen Oberflächenschutz ausgeschlossen wurden. Dem mit Holz armierten Betontträger, der im fünften Kapitel behandelt ist, wird der Bauingenieur bei uns allerdings, bis Erfahrungen über längere Zeitdauer vorliegen, noch skeptisch gegenüberstehen.

Ich halte dieses Buch für wertvoll und willkommen, auch deshalb, weil es uns die wesentlichen Fortschritte der amerikanischen Technik in einem wichtigen Teilgebiet vor Augen führt.

F. Stüssi

**Erdölgeologische Untersuchungen in der Schweiz, III. Teil, 8. Abschnitt, Oelgeologische Untersuchungen im Schweizer Mittelland zwischen Solothurn und Moudon.** Von H. M. Schuppli. Beiträge zur Geologie der Schweiz, Geotechn. Serie, Lief. 26. Bern 1950, Verlag Kümmerly & Frey.

Dieser Band bietet eine gedrängte Zusammenfassung der von der Erdölexpertenkommision, hauptsächlich vom Unterzeichneten, durchgeführten Untersuchungen in den Kantonen Bern und Fryburg und eröffnet wertvolle Ausblicke zum Erdölproblem der Molasse im Lichte von Erfahrungen in ausländischen Erdölfeldern.

Das Mittelland des Untersuchungsgebietes zeigt eine Reihe von Falten und Mulden; im Gebiete von Freiburg-Alterswil und zwischen Aarberg und Grenchen treten Querstörungen auf, welche vielleicht mit dem Bruchsystem des Rheintalgrabens in Zusammenhang stehen. Erdöl und Erdgasanzeichen fehlen im ganzen Gebiete, was jedoch nichts über die Oelmöglichkeiten des Mittellandes aussagt, da die offenen subjurassischen Antiklinalen wahrscheinlich eine subterrane Auswaschung der Oelsande erfahren haben. Schuppli vergleicht die subalpine Molasse und das schweizerische Mittelland mit den Foothills der canadischen Rocky Mountains und der Hochebene von Alberta, die fast keine Oel- und Gasfundstellen aufweisen, und wo trotzdem in den letzten Jahren überaus ergiebige Oelfelder entdeckt worden sind.

Als Oelmutterformation wird die Tonmergelstufe des untersten Stampiens betrachtet, aus der das Oel in die Reservoirgesteine des Chattiens eingewandert ist. In Uebereinstimmung mit J. Kopp wird die Auffassung von Arn. Heim, dass das Oel der subjurassischen Zone (Fulenbach, Aarau) an Ort und Stelle entstanden sei, abgelehnt. Schuppli ist der Ansicht, dass die Erdölfrage der Molasse durch Explorationsbohrungen, denen seismische Untersuchungen zur näheren Abklärung der Tiefentechnik vorangehen sollten, gelöst werden könnte.

J. Kopp

Neuerscheinungen:

**Grundlagen der Chemie für Ingenieure.** Von Kurt W. Geissler. 11. Auflage. 215 S. mit 51 Abb. Stuttgart o. J., K. F. Koehler Verlag. Preis kart. DM 5.20.

**Der Kunststrassenbau.** Eine technisch-geschichtliche Studie von der Urzeit bis heute. Von Artur Speck. 78 S. mit 54 Abb. Berlin 1950, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. DM 8.50.

**Theorie und Lösungsmethoden des Mehrtheilenproblems der Wellenmechanik.** Von P. Gombas. Basel 1950, Verlag Birkhäuser. Preis kart. Fr. 24.50, geb. Fr. 29.50.

**Hydraulique appliquée II. Machines hydrauliques.** Par André Ribaux. 62 p. avec 158 fig. Genève, Editions la Moraine, 18, rue Saint-Jean. Prix broch. fr. 7.50.

**60. Jahresbericht 1949/50 des Kantonalen Technikums Biel.** 79 S. mit Abb. Biel 1950, Selbstverlag. kart. 1 Fr.

**The Story of the Bridge.** By F. W. Robins. 278 p. with fig. Birmingham, Cornish Bros Ltd. Price 30 s.

**Tableau pour le calcul rapide des fermes métalliques.** Par Victor Bataille. 39 p. Bruxelles 1950. Edité par le Centre Belgo-Luxembourgeois d'Information de l'Acier. Prix broch. frs. belges 90.

**Hydraulique générale et mécanique des fluides.** Par Albert Schläpfer. 224 p. avec 111 fig. Paris 1950, Edition Dunod. Prix broch. sFr. 20.55.

**Die Bemessung der Eisenbeton-Querschnitte.** Einheitliches und universales Bemessungsverfahren von C. Juvan. 181 S. Text und über 50 Beispiele. Ljubljana 1942, Selbstverlag.

**Konstruktion und Berechnung von Stehtankmantelfusspunkten bei Lagerung auf Betonfundamenten.** Von Curt F. Kollbrunner und Otto Haueter. Heft Nr. 11 der Mitteilungen über Forschung und Konstruktion im Stahlbau. 31 S. mit 18 Abb. Zürich 1949, Verlag Leemann.

**Die ältere preussische Eisenbahngeschichte.** Von Hans Nordmann. 36 S. Berlin 1950, Akademie-Verlag. Preis kart. DM 3.25.

**Holzschutzmittel. Prüfung und Forschung III.** Aus der Abt. «Holzschutz» des Materialprüfungsamtes Berlin-Dahlem. 132 S. mit 62 Abb. Berlin 1950, Springer-Verlag. Preis kart. 21 DM.

**Ueberschüsse und Zuschüsse in der Verkehrswirtschaft entwicklungsgeschichtlich betrachtet.** Heft 37 der Schweiz. Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Von Ernst Schneider. 152 S. Bern 1949, Verlag Stämpfli & Cie. Preis kart. 8 Fr.

**Vollbeschäftigung. Gesicherte Kaufkraft.** Herausgegeben von der liberal-sozialistischen Partei der Schweiz. 47 S. Bern 1950, Auslieferung: Pestalozzi-Fellenberg-Haus. Preis geh. 50 Rp.

**Natur und Landschaft. Heft 1 Bienenweide.** Von Oberförster Christoph Brodbeck. 55 S. mit 88. Abb. Basel 1950, Benno Schwabe & Co. Preis kart. Fr. 4.50.

## WETTBEWERBE

**Verkehrsgestaltung in der inneren Stadt und generelle Projektierung neuer Bahn- und Postdienstgebäude in Bern (SBZ 1949, Nr. 29, S. 407).** Eingereicht wurden 66 Entwürfe. Das Ergebnis lautet:

1. Preis (10 000 Fr.) Arch. J. Bosshard, Zürich, Dipl. Arch. H. Mätzener, Zürich, Arch. A. Trachsel, Zürich, Dipl. Arch. A. Wasserfallen, Zürich
  2. Preis (9 600 Fr.) Dipl. Arch. W. Jaussi, Bern, Mitarbeiter Dipl. Arch. R. Wander, Zürich
  3. Preis (9 400 Fr.) Arch. R. Keller, Lausanne, Ing. A. Bréguet, Lausanne
  4. Preis (8 000 Fr.) Arch. F. Neuenschwander, Bern, Arch. R. Zürcher, Bern, Arch. H. Studer, Bern
  5. Preis (7 000 Fr.) Dipl. Arch. A. Notter, Zürich, Arch. E. Liechti, Zürich, Arch. O. Götti, Zürich
  6. Preis (6 000 Fr.) Ing. K. Fiedler, Zürich, Ed. Züblin & Co., A.-G., Zürich-Basel, Arch. P. & P. Vischer, Basel
- Ankauf (3 500 Fr.) Arch. O. Senn, Basel, Mitarbeiter Ing. Gebr. Gruner, Basel
- Ankauf (3 000 Fr.) Dipl. Ing. O. Kissling, Bern, Arch. H. W. Moser, Zürich, Mitarbeiter Dipl. Ing. O. Rohrer, Dipl. Arch. P. Moser
- Ankauf (3 000 Fr.) Arch. W. A. Abbühl, Zürich und Küssnacht, Mitarbeiter Arch. Jean P. Haymoz, Zürich, Arch. J. Hösli, Zürich (für Verkehr)
- Ankauf (3 000 Fr.) Dipl. Arch. Ph. Bridel, Zürich, lic. rer. pol. H. W. Thommen, Zürich
- Ankauf (2 000 Fr.) Dipl. Arch. K. Keller, Burgdorf, Dipl. Bautechn. Rudin, Bern, Dipl. Bautechn. H. Hostettler, Bern, Dipl. Bautechn. E. Fritz, Bern
- Ankauf (2 000 Fr.) Arch. F. Moser, Biel, Betriebstechniker H. Moser, Spiez
- Ankauf (2 000 Fr.) Dipl. Arch. K. Päder, Bern, Dipl. Arch. W. Haemmig, Bern
- Ankauf (2 000 Fr.) Bureau d'architecture et Génie civil R. Engeli, R. Pahud, C. Bigar, Genève, Mitarbeiter R. Tschudin und W. Minder
- Ankauf (2 000 Fr.) Arch. O. Del Fabro, St. Gallen, Arch. E. Del Fabro, Zürich
- Ankauf (1 500 Fr.) Arch. E. Volmar, Zürich, Mitarbeiter Bauzeichner H. Kunz, Zürich (Adliswil)
- Ankauf (1 500 Fr.) Dipl. Ing. Arch. R. von Sinner, Bern, Mitarbeiter Dipl. Ing. B. von Tscharnern, Bern
- Ankauf (1 500 Fr.) Dipl. Arch. A. Stöckli, Luzern
- Ankauf (1 500 Fr.) Arch. E. Blauer, Vevay, Arch. J. Suter, Sion, Arch. Ch. Zimmermann, St. Maurice, Arch. R. Minacci, Vevay
- Ankauf (1 500 Fr.) Arch. G. Frigerio, Bern

Der Wettbewerb hat ergeben, dass sich im Bereich des heutigen Bahnhofplatzes ein neues geeignetes Aufnahmegebäude der SBB erstellen lässt, das sich städtebaulich gut einfügt und genügend Fläche für eine zweckmässige Verkehrslösung auf dem Bahnhof- und Bubenbergrplatz frei lässt. Dabei bleiben die historischen Bauten unangetastet. Für die Neugestaltung