

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 13

Sonstiges

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.](#)

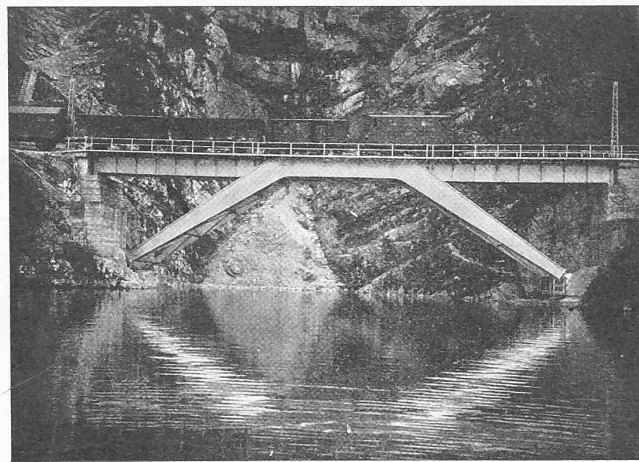
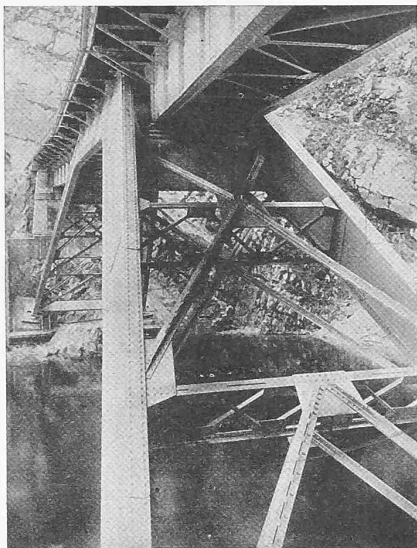
Terms of use

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: 15.05.2025

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

gedickte Pressaft sammelt und vor der Presse wieder zugeführt wird; das Pressgut wird dann in üblicher Weise über einen dampf-beheizten Walzen-trockner und eine Flockenkühlschnecke geführt. — Für Rübenschnitzel können Trommeltrockner verwendet werden, da sie weniger zum Verbrennen neigen. Zu nennen ist ferner die künstliche Trocknung eiweiss-haltiger Futtermittel (Klee, Gras, Süß-lupine) neben der natürlichen zu Heu; obschon solche Stoffe gegen höhere Temperaturen sehr empfindlich sind, ist es bei richtig durchgeführter künstlicher Trocknung möglich, die Verluste geringer zu halten als bei der natürlichen. Die Brennstoffkosten können durch Vorwelken vermindert werden, durch die das künstliche Verfahren erst wirtschaftlich wird. — Die einfachste Konstruktion des Trockners für eiweiss-haltige Futtermittel ist die Darre, die aber wegen der geringen Leistung hohe Brennstoff- und Lohnkosten verursacht. Eine verbesserte Darreneinrichtung der Zentral-schweizer Kraftwerke ermöglicht durch geschickte Anordnung eine Heisslufttemperatur von 50–60°, einen Kraftverbrauch von 4,8 kWh/100 kg und einen Brennstoffverbrauch von rd. 24 kg Koks/100 kg. Beim Oxford-Verfahren wird das Getreide auf keilförmigen Gestellen durch Heissluft getrocknet, beim amerikanischen Alfa-Alfa-Verfahren mit Heissluft von 130° auf einem Bandtrockner. Durch Verwendung eines Mehrfach-Bandtrockners kann der Wärmeverbrauch mit 1100 bis 1200 Cal/kg dem theoretischen Verbrauch stark genähert werden. Von den neuesten Verfahren seien genannt jenes von Rema-Rosin, bei dem die Heissluft gleichzeitig zur Beförderung des Trockengutes dient, ferner der Hessicator-Trockner, der dank seinem guten Wärme-verbrauch bei Trocknungsleistungen über 500 kg/h wirtschaftlich wird, schliesslich Versuche mit der Trocknung einer Mischung von Kartoffelflocken und Süßlupinen, die günstige Ergebnisse gezeigt haben. Die Trocknung von nur 10% des Grünmaterials und der Kartoffeln hätte eine Steigerung des deutschen Kohlen-verbrauchs um etwa 1 Mill. t zur Folge. W. G.



Eisenbahnbrücke über den gr. Wehrgraben bei Hallstatt, Oesterreich.

Stützweite 38,0 m, Krümmung der Geleiseaxe $R = 260$ m (aus «Organ»).

Organisationen des Schweizerischen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern.

Wissenschaftliche Vorträge bilden jeweils den Kernpunkt dieser Tagungen. Prof. Dr. P. Schläpfer von der E. M. P. A. berichtete über die Entstehung von Stickoxyd in Flammen und damit über neueste Untersuchungen, die in dem von ihm geleiteten Institut gemacht worden sind und für die Industrie zu wertvollen Erkenntnissen geführt haben. Er legte dar, wie durch systematische Untersuchungen Klarheit darüber gewonnen werden konnte, in welcher Weise die Faktoren Zeit, Temperatur und Feuchtigkeit die Bildung von Stickoxyd in Flammen beeinflussen. Diese Erkenntnisse sind für die chemische Industrie, den Gasfabrikanten und den Gasverbraucher in gleicher Weise interessant. Der Vereinspräsident, Direktor M. Thoma, Basel, berichtete in seinem Vortrag «Betrachtungen über die Feinreinigung des Gases» über die allerneuesten Betriebserfahrungen mit der Benzolgewinnungsanlage des Gaswerkes Basel, die bekanntlich mit Aktivkohle arbeitet. Besonders interessant waren dabei die Betrachtungen über die Zusammensetzung und die Brenneigenschaften der verschiedenen Gasqualitäten, die im Laufe der letzten 15 Jahre im Gaswerk Basel hergestellt worden sind. Besondere Verhältnisse brachten es mit sich, dass im Gaswerk Basel eine recht verschiedenartige Zusammensetzung des abgegebenen Gases während dieser Zeitperiode zur Notwendigkeit wurde, und es war interessant zu hören, dass es gelungen ist, die Brenneigenschaften des Gases trotzdem sozusagen unverändert zu erhalten, sodass beim Verbraucher keinerlei Nachregulierung der Apparate auf die veränderte Gaszusammensetzung notwendig wurde. Die Betrachtungen über die Auswirkung der mit der Benzolgewinnung parallel einhergehenden Feinreinigung des Gases waren im Zusammenhang mit den vorerwähnten Ausführungen von Prof. Dr. Schläpfer von besonderem Interesse für die Fachleute.

Der Vortrag von Dr. J. Hug, Zürich, über Grundwasservorkommen im Schweizer-Jura war sehr aktuell. Der Vortragende zeigte Beispiele aus dem weiten Gebiet vom Kanton Schaffhausen bis zum Genfersee, die dartun, wie neuerdings auch im Jura wertvolle Trinkwassererschliessungen durch Ausnützung des Grundwassers möglich geworden sind.

Den Abschluss der Versammlung bildeten am Sonntagabend ein mit gelungenen Darbietungen belebtes Bankett und am Montag ein Ausflug auf den Bielersee, der nach Erlach, der Peterinsel und Twann führte. Die Teilnehmer nahmen nicht nur von der reibungslosen Organisation der Tagung durch ihre Bieler Kollegen und von ihrer Gastfreundschaft einen vorzüglichen Eindruck mit nach Hause; auch die Stadt selbst und die herausgeputzten Dörfer am See legten Zeugnis ab für den frischen Unternehmungsgeist, mit dem man dort der Krise begegnet.

Jahresversammlung des S. V. G. W. in Biel

Die im Schweizerischen Verein von Gas- und Wasserfachmännern zusammengeschlossenen Direktoren der Gaswerke und Wasserversorgungen unseres Landes und Delegierte der mit diesen Unternehmungen eng zusammenarbeitenden Industrien trafen sich am 12./14. September 1936 in Biel zur 63. Tagung des S. V. G. W.

Den Auftakt der Tagung bildete die Versammlung der Leiter der Gaswerke und Wasserversorgungen im Rathausaal, anlässlich welcher der Bericht des Technischen Inspektorates Schweizerischer Gaswerke entgegengenommen und von Direktor W. Hegetschweiler ein Vortrag über die umfangreichen Neuanlagen des Gaswerks Biel gehalten wurde. Diese Neuanlagen markieren neben andern in den letzten Jahren in der Schweiz entstandenen Gaswerksbauten den technischen Fortschritt und die gewaltige Entwicklung in unserer schweizerischen Gasindustrie. Baudirektor Vögtli empfing anschliessend die Werkleiter im Theaterfoyer im Namen des Gemeinderates der Stadt Biel, und zum Abschluss des ersten Tages fand ein Besuch des neu umgebauten Gaswerks Biel statt.

An der Vereinsversammlung vom 13. September wurden nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden Angestellte und Arbeiter, die seit 25 Jahren im gleichen Betrieb tätig gewesen sind, gefeiert und die Erteilung eines Diploms an diese Jubilare beschlossen. Der Verein ernannte Ingenieur Conrad Roth, Zollikon, aus Anlass des 25jährigen Jubiläums des Technischen Inspektorates Schweizerischer Gaswerke zu seinem Ehrenmitglied und gedachte dabei der Verdienste des Gefeierten um die Entwicklung und Förderung der technischen und wirtschaftlichen

MITTEILUNGEN

Eisenbahnbrücke über den grossen Wehrgraben bei Hallstatt. Wegen ihrer Ähnlichkeit mit dem allerdings viel grösseren Bietschtal-Viadukt¹⁾ der Lötzbahn bietet diese im Maiheft 1936 des «Organ» beschriebene österreichische Brücke besonderes Interesse. Die grundsätzliche Anordnung des Tragwerks stimmt

¹⁾ Ausführlich beschrieben in Bd. 61, S. 209* u. 225*, April 1913.

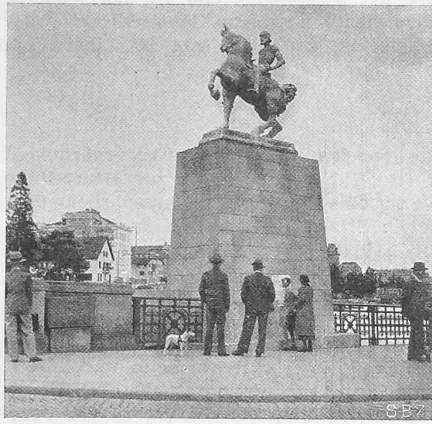


Abb. 1. Waldmann-Denkmal auf Herters Sockel. Der viel zu grosse Sockel, dessen Kanten zum Standbild überhaupt nicht in Beziehung treten, verkleinert die Figur und verstopft die Aussicht. (Näheres vergl. «SBZ» 17. August 1935.)



Abb. 2. Wie Abb. 1, aber Sockel durch Retouche verschmälert und um zwei Steinschichten niedriger gemacht, Vorschlag Peter Meyer; trotz geringerer Höhe hebt er die Figur energischer empor und lässt sie grösser erscheinen.

völlig mit jenem Viadukt überein, doch bildet seine saubere Durchbildung als Vollwandkonstruktion einen Gegensatz dazu, der sich einerseits aus der kleineren Stützweite von 36 m (Bietschtal 95 m!), anderseits daraus erklärt, dass die Wehrgrabenbrücke im Zuge einer dauernd einspurigen Bahnlinie liegt, bei der keine Rücksicht auf Doppelspur-Ausbau zu nehmen war. Auch der Bauvorgang konnte unter den hier vorliegenden Verhältnissen bedeutend einfacher gestaltet werden, als im Bietschtal. Die neue Brücke ersetzt nämlich einen alten Parallelgurtträger, der so hoch angehoben wurde, dass der Neubau daran hängend montiert werden konnte. Währenddessen wickelte sich der Bahnverkehr über eine daneben verlegte Roth-Waagner-Brücke²⁾ ab.

Zur Aufstellung von Hallers Waldmann-Denkmal. Die Zunft «zum Kämbel» als Stifterin des Waldmann-Denkmal teilt uns zu unserer Bemerkung auf Seite 103 lfd. Bds. mit, dass die nochmalige öffentliche Ausstellung des Modells für das Waldmann-Denkmal zur Ausprobierung des Sockels an Ort und Stelle nur deshalb unterblieben sei, weil niemand die Verantwortung für die mit einer nochmaligen Aufstellung verbundene Gefährdung des Gipsmodells übernehmen wollte, nachdem sein Schöpfer, Bildhauer Haller, in Anbetracht der damaligen Frostgefahr seinerseits die Verantwortung ablehnte. Das Modell sei dann im Garten vor dem Hallerschen Atelier aufgestellt und von einer 15köpfigen Kommission begutachtet worden, die sich mit der vom Bildhauer zugestandenem Vergrößerung des Reiters einverstanden erklärte und die mehrheitlich einem schlanken und unprofilierten Sockel mit leicht gebogener Verjüngung im oberen Teil den Vorzug gab (Abb. 3). Diesem vom Bildhauer vorgeschlagenen Sockel stand ein anderer von Stadtbaumeister Herter gegenüber, der etwas voluminöser war, allerdings bei weitem nicht so, wie seine ursprünglichen Projekte (Abb. 1), und der unter seinem obren Ende einen zurückspringenden Aufsatz besass. Eine «Sabotage» der in Aussicht gestellten öffentlichen Aufstellung liege also keineswegs vor. Wir geben dieser Berichtigung gerne Raum und haben aber dazu folgendes zu bemerken: Bei der seinerzeitigen Aufstellung wurde rechtzeitig vom Unterzeichneten der Vorschlag gemacht, einen sehr viel schlankeren Sockel auszuprobieren, als ihn Stadtbaumeister Herter ausgeführt hatte (Abb. 2). Es ist sehr erfreulich, dass der nunmehr zur Ausführung gelangende Sockel — abgesehen von der Schweifung — unserm Vorschlag sehr nahe steht, aber wir bedauern trotzdem, dass nicht Gelegenheit geboten wurde, diese wichtige Frage an Ort und Stelle der Aufstellung im masstäblichen Zusammenhang mit den umgebenden Gebäuden entscheiden zu können, wofür die Aufstellung in einem Garten und unter Ausschluss der Öffentlichkeit ein nur ungenügender Ersatz war. Unser fundamentales Misstrauen gegenüber den Denkmalkünstlern von Herrn Stadtbaumeister Herter entspringt nicht einer persönlichen Animosität, sondern der Erfahrung auf Grund einer ganzen Serie missglückter Brunnen und Denkmäler, und wir wissen, dass dieses Misstrauen gerade in Sachverständigenkreisen in weitem Masse geteilt wird.

Der Reiter Hans Waldmann ist auf Wunsch des Denkmalkomitees vom Bildhauer nunmehr etwas kräftiger stilisiert worden, die gerügte «Wespentaille» ist männlicher geworden, der Bart stärker, die ganze Figur 5 cm höher und entsprechend

Abb. 3 (rechts).

Ausführungs-Entwurf Hallers für schlanken Sockel (Höhe über Trottoir); Verhältnisse annähernd nach obigem Vorschlag Peter Meyer.



voluminöser. Sie befindet sich zur Zeit im Guss bei Erzgiesser Pastori in Genf, und soll Ende November aufgestellt werden. Damit wird eine höchst komplizierte Angelegenheit einen, wie wir nicht zweifeln, erfreulichen Abschluss finden. P. M.

Wanderausstellung für Radfahrwege. Im Verhältnis zu andern Ländern, vor allem zu Deutschland, Holland und Dänemark, ist die Schweiz mit dem Bau von Radfahrwegen stark im Rückstand geblieben, trotzdem der Schweizerische Radfahrerbund schon vor 35 Jahren auf die Bedeutung der Radfahrwege hingewiesen hat. Das in der Schweiz bis jetzt Erreichte geht in der Hauptsache zurück auf die Anregung und Aufklärung, die wir den beiden von der Schweizerischen Strassenverkehrsliga herausgegebenen Broschüren verdanken, «Radfahrwege in der Schweiz» und «Baut Radfahrwege!», beide von Dr. Th. Gubler (Basel).

Eine Uebersicht über den Radfahrwegebau in Deutschland brachte im März dieses Jahres an der Leipziger Baumesse die «Wanderausstellung für Radfahrwege der Reichsgemeinschaft für Radfahrwegebau», der auch eine kleine Abteilung über Holland und die Nordischen Länder angeschlossen war. Da die Erfahrungen des Auslandes, wenn nicht durchwegs, so doch zum grössten Teil auch für unsere Verhältnisse wegleitend sein können, hat sich der Schweizerische Autostrassen-Verein bemüht, das gesamte Material zur Vorführung nach der Schweiz zu bekommen. Ferner setzte er sich mit den Baudirektionen aller schweizerischen Kantone in Verbindung, um auch das einstweilen in der Schweiz Erreichte zeigen zu können, und damit wird die Wanderausstellung eine besondere schweizerische Abteilung erhalten. Die jedermann unentgeltlich zugängliche Ausstellung findet statt: in Basel (Stadtkasino I. St., vom 1. bis 7. Okt.), Zürich (Walchertor, 9. Turmgeschoss vom 9. bis 15. Okt.), Bern (Aula des Städt. Gymnasiums Kirchenfeld vom 17. bis 23. Okt.), Lausanne (Lokal noch unbestimmt, vom 25. Okt. bis 1. Nov.) und in Genf (Comp-toir des Tissus, vom 3. bis 9. Nov.).

Die Fundamente der neuen Strassenbrücke über die Waal bei Nymwegen. Die genannte Brücke, über deren Montage in Bd. 107, S. 132 berichtet wurde, soll im Laufe dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden. Die Spannweiten der Zweigelenkbogen betragen 72, 95, 244, 95 und 72 m. Die Hauptträger der Strombrücke liegen oben, die vollwandigen Hauptträger der Nebenöffnungen unter der Fahrbahn. Die in Holland bisher für sämtliche Bauten ausschliesslich verwendeten Ramppfähle aus Holz oder Eisenbeton konnten für dieses Bauwerk nicht in Frage kommen. Namentlich die Pfeiler der Stromöffnung, die ausser der Vertikallast von 17 bis 20 000 t einen Horizontalschub von 2800 bis 800 t aufzunehmen haben, hätten nicht auf Ramppfähle in dem zwar schlechten, aber mit widerstandsfähigen Schichten durchsetzten Untergrund fundiert werden können. Auch hätte

²⁾ Vergl. diese Hilfsbrückenform in Bd. 90, S. 320*, 17. Dez. 1927.

bei der stark wechselnden Tiefe des tragfähigen Untergrundes viel überflüssige Pfahllänge hergestellt und gekappt werden müssen. Die Vorteile des Ortpfahles für derartige Verhältnisse sind so einleuchtend, dass nach vorgängigen Versuchen, bei denen eine Gruppe von 3 Pfählen einer kombinierten Belastung unterworfen, ausserdem Versuche mit ebenfalls 6 bis 7 m langen vertikalen Pfählen ausgeführt worden waren, die Wahl auf Frankpfähle fiel. Nach C. G. Boonstra, der über die Fundationen dieser Brücke in «Technique des Travaux» vom Mai d. J. einen Aufsatz mit aufschlussreichen Bildern und Diagrammen veröffentlicht, ist dies die erste Anwendung von Frankpfählen in Holland. Der Bau der Hauptpfeiler erfolgte im Schutze einer kreisförmigen Spundwand von 54 m Durchmesser, die durch eine ringförmige Stahlkonstruktion etwa auf Höhe des äusseren Wasserspiegels versteift war. Eine zweite kurze Spundwand, die nach dem Einbringen der Pfähle auf dem Umfang der Fundamentplatte geschlagen wurde, diente als Baugrubenauskleidung und als Schalung für den Pfeilerfuss. Die Rammen zur Herstellung der Frankpfähle arbeiteten von einer 2 m hohen Anschüttung aus, deren aktiver Erddruck dem äusseren Wasserdruck auf die Spundwand entgegenwirkte und damit ihre Stabilität erhöhte. Die Gründung der beiden etwas kleineren Vorlandpfeiler erfolgte in ähnlicher Weise. Im ganzen wurden für die vier Pfeiler 1056 Pfähle von 20 m, für die beiden Widerlager 840 Pfähle von rd. 8 m Länge hergestellt. Sie sind mit wenigen Ausnahmen an den beiden Widerlagern unter einer Neigung von 5:1 eingebracht. Die maximale Belastung der 20 m langen Frankpfähle beträgt je 120 t.

Die weitest gespannte Eisenbeton-Bogenbrücke ist seit Sommer 1935 in Spanien in Bau. Es handelt sich um die zweigleisige Brücke im Zuge der Eisenbahnlinie von Zamora nach Coruna, die über ein Staubecken der Esla führt. Die Spannweite des Hauptbogens beträgt 205 m bei 60 m Pfeilhöhe. Durch beidseitige Vorkragungen der Widerlager mit Vollquerschnitt bis über HHW, deren Deformationen gering sind, ist die rechnungsmässige Spannweite des Bogens mit Kastenquerschnitt auf 172 m bei 38,76 m Pfeilhöhe reduziert. Das dem Gewölbequerschnitt umschriebene Rechteck von 9,06 × 5,5 m Grösse am Kämpfer nimmt bis auf 7,93 × 4,517 m im Scheitel ab; die Stärke der oberen und unteren Platte entsprechend von 1,05 m auf 0,706 m, während die vier senkrechten Wände des Kastenquerschnittes durchgehend 40 cm stark sind. Die beidseitigen Zufahrten bestehen aus insgesamt 8 Gewölben mit Längswänden und quer-gespannter Fahrbahnplatte. Die Spannweite dieser Gewölbe beträgt 22 m. Für den Zeitpunkt der Vollendung dieses Bauwerkes, der voraussichtlich einige Zeit auf sich warten lässt, stellt M. Jacobson in «Génie Civil» vom 8. August d. J. nähere Ausführungen in Aussicht über den Hauptbogen, das Lehrgerüst und dessen Montage.

Das Projekt der rechtsufrigen Wallenseestrasse wurde unter Augenschein auch von Abgeordneten des Schweiz. Heimatschutzes und des Bundes für Naturschutz eingehend besprochen. Dabei wurde anerkannt, dass der Entwurf (siehe Bd. 107, S. 243*) von viel Takt und Einfühlung in die Landschaft zeugt, und nur noch gewünscht, dass die Strasse, wenn immer möglich, oberhalb des Dorfes Quinten durchgeführt werde. Es ist ferner ein allgemeines Reklameverbot für den ganzen Strassenzug Weesen-Wallenstadt anzustreben. Zum Schutz gegen die Verunstaltung des Ufergelandes durch unpassende Bauten, Farbanstriche der Häuser und Benzinstationen soll eine Bauordnung geschaffen werden.

Umbau im E. W. Wynau. Da die Turbinen und elektrischen Maschinen des rechtsufrigen Werkes z. T. noch aus dem Jahre 1895 stammen, sollen nun drei Maschinengruppen ersetzt werden. Wie wir dem «Energiekonsument» vom 15. September entnehmen, besorgt Ing. W. Luder (Solothurn) die Leitung der baulichen Arbeiten an den Turbinenkammern.

Raumakustische Probleme. Der Vortrag von Professor Dr. E. Meyer (Berlin), über den auf S. 40 lfd. Bds. ausführlich berichtet wurde, ist vollinhaltlich mit Abbildungen wiedergegeben im «Schweizer Archiv» vom Juli d. J.

NEKROLOGE

† Heinrich Dormmüller, Direktor der Deutschen Reichsbahn, ist am 1. September gestorben. Er war im Jahr 1904 als Regie-rungsbaumeister in den preussischen Eisenbahndienst getreten und hat der Verwaltung der deutschen Bahnen mit einer Unterbrechung von 1908 bis 1917, während der er zum Eisenbahnbau nach China beurlaubt war, angehört. Seit 1931 war er Leiter der Betriebsabteilung der Reichsbahndirektion Berlin. Die schwierigen und umfangreichen Aufgaben, deren Lösung ihm oblag, wurden gekrönt durch die erfolgreiche Durchführung des Olympiade-Verkehrs.

† D. Schindler-Huber, der langjährige und um das Gedeihen des Unternehmens hochverdiente gewesene Generaldirektor der «Maschinenfabrik Oerlikon» ist im Alter von 80 Jahren am 22. d. M. entschlafen.

WETTBEWERBE

Neue Strassenbrücke über das Sittertobel («Kräzernbrücke») bei St. Gallen-Bruggen (Bd. 107, S. 163). Das zur Beurteilung des Projektwettbewerbes für eine neue Staatsstrassenbrücke über das Sittertobel bei Bruggen, St. Gallen-West, («Kräzernbrücke»), eingesetzte Preisgericht hat am 17. September abends seine Arbeit abgeschlossen und folgende Preisgewinner ermittelt:

1. Preis (4000 Fr.): Ing. Charles Chopard, Zürich; Mitarbeiter: Arch. Dr. R. Rohn, Ingenieure Gustav Klages und Ludwig Bösch, alle in Zürich.
2. Preis (3750 Fr.): Ing. Paul Zigerli, Degersheim und Zürich, und Ed. Züblin & Cie., A.-G., Bauunternehmung, Zürich.
3. Preis (3500 Fr.): Ing. Karl Kihm, Zürich, und Arch. Josef Schütz, Zürich.
4. Preis (3250 Fr.): Ing.-Bureau J. Bolliger & Co., Zürich; Mitarbeiter: Arch. Kündig & Oetiker, Zürich.
5. Preis (3000 Fr.): Ing.-Bureau Buss A.-G., Basel; Mitarbeiter Architekt H. Baur, Basel.
6. Preis (2750 Fr.): Ing. Emil Frei, Rapperswil.
7. Preis (2500 Fr.): Ing.-Bureau Schori & Weber, Biel; Mitarb.: Ing. J. L. Perrenoud und Arch. K. Frey, beide in Biel.
8. Preis (2250 Fr.): Ing. F. Pfeiffer, Zürich.

Die öffentliche Ausstellung sämtlicher 47 Wettbewerbs-Entwürfe im Hauptbahnhofgebäude St. Gallen (Zimmer 119) dauert vom 25. September bis 18. Oktober d. J.

Kirche in Clarens. Wie wir dem «Bulletin Technique» vom 15. August entnehmen, wo die preisgekrönten Entwürfe abgebildet sind, hatte dieser von den Architekten Kantonsbaumeister E. Bron, G. Epitoux und Ch. Thévenaz (alle in Lausanne) beurteilte Wettbewerb folgendes Ergebnis:

1. Rang (800 Fr.): Entwurf von Arch. F. Huguenin, Montreux.
2. Rang (700 Fr.): Arch. A. Schorp u. P. Bournoud, Montreux.
3. Rang (500 Fr.): Arch. L. Forney, Vevey.

LITERATUR

La Casa Borghese nella Svizzera — Das Bürgerhaus in der Schweiz. Vol. XXVIII: Cantone Ticino, Ila parte: Sopraceneri. 86 pagine di testo, 135 tavole. In bross. 35 Fr., 28 RM., in tela 43 Fr., RM., 34,40. Orell Füssli-Verlag, Zürich/Leipzig. — Für Mitglieder des S.I.A. I. Exemplar kart. 17 Fr., jedes weitere Ex. 23 Fr.; geb. je 8 Fr. mehr.

Die Arbeiten für diesen stattlichen, zweiten Tessiner Bürgerhausband besorgten: Text (in italienischer Sprache) Prof. Francesco Chiesa unter Mitwirkung von Frau Prof. Chiesa-Galli; Aufnahmen z. T. noch von † Prof. E. Propper, ferner Arch. Eug. Cavadini (Locarno), zeichn. Aufnahmen und Reinzeichnung in künstlerisch vorzüglicher Weise Arch. Peter Rohr (Bern), unterstützt von G. Valentini und P. Giovannini; Photos von Flli. Brunel (Lugano), E. Steinemann (Locarno), einzelne von R. Zinggeler (Kilchberg) und C. Hubacher (Zürich). Die Bürgerhauskommission des S.I.A. dankt allen diesen Mitarbeitern für ihre vorzüglichen Dienste, und Alle, die den Band zur Hand nehmen und studieren, werden ihr beipflichten. Unsere Leser finden im voranstehenden Textteil dieser Nummer einige Kostproben samt Erläuterungen. Möge der Band die ihm gebührende Beachtung und — Anschaffung finden!

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER.

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein
Mitteilung des Sekretariates

Es sind folgende Stellen im Ausland zu besetzen:
Erfahrener Städtebauarchitekt, in Staatsstellung, im nahen Osten.
Einige tüchtige jüngere Architekten nach Deutschland.

Nähere Auskünfte können beim Sekretariat des S.I.A. eingeholt werden. — Die für Iran gemeldeten Stellen sind alle besetzt; 15 Ingenieure und Architekten haben ihre Stellen in Iran bereits angetreten.

Zürich, den 23. Sept. 1936.

Das Sekretariat.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER

3. Oktober (Samstag): B. I. A. Basel. 15.00 h Besichtigung des Neubaus der Basler Kantonalbank.