

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71 (1953)  
**Heft:** 1

## 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:** 30.01.2025

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

sammengeschoben, bis auf eine Distanz, die das Einbringen des Betons mit Hilfe von Schaufeln oder durch Pumpen gerade noch zulässt. Die zusätzlich nötige Ausbauschalung kann dabei in vielen Fällen auf den Leichtmetall-Ringspanten abgestützt werden, soweit der Bergdruck nicht so hohe Werte erreicht, dass auch besondere Stützkonstruktionen für die Ausbauschalung erforderlich werden.

Beim Ausbau der Schalung werden die Schiebekeile gelöst und zuerst alle Spanten, mit Ausnahme der beiden Endringe, entfernt. Hernach öffnet man die oberen und unteren Schlösser der Endringe und schiebt die Ringhälften übereinander, so dass im Zwischenraum, der zwischen dem Beton und den Ringen entsteht, die Murali den Endringen entlang nach unten rutschen können. Nach einwandfreiem Reinigen und neu Einfetten stehen die Murali für einen neuen Einsatz wieder zur Verfügung.

Die wirtschaftlichen Vorteile der Leichtmetall-Stollenschalung sind durch die bisherigen Erfahrungen erwiesen. Auf nahezu zehn Baustellen wird gegenwärtig mit ihr mit Erfolg gearbeitet. Es hat sich auch gezeigt, dass Ringspanten und Murali für den Bau mehrerer Stollen verwendet werden können. Trotz der aggressiven Wirkung des Zementes auf Leichtmetall konnten an Schalelementen, die nun bereits in einem zweiten Stollen verwendet werden, keinerlei Korrosionen festgestellt werden. Ebenso wenig waren abgenutzte oder durch Hammerschläge unbrauchbare Teile zu beobachten. Es bestätigte sich, dass nicht nur die Murali für beliebige Formen und Stollengrößen verwendbar sind, sondern dass auch die Ringspanten unter bestimmten Voraussetzungen dem geänderten Durchmesser angepasst werden konnten.

Die Leichtmetallschalung wird normalerweise dank ihres geringen Gewichtes ohne mechanische Hilfsmittel von Hand ein- und ausgebaut und weiter transportiert. Die gleiche Bauart lässt sich aber auch als Teleskop-Schalung ausbilden, die als Ganzes auf einem Transportwagen verschoben wird. Auch hier leistet das geringe Gewicht wertvolle Dienste, da im Gegensatz zu den schweren Eisenschalungen kleinere und billigere hydraulische Aggregate genügen. Bild 6 zeigt eine derartige Konstruktion und den dazugehörigen Transportwagen, dessen Zentralrohrchassis zugleich als Windkessel ausgebildet ist, wodurch man bis zu einem gewissen Grad von Pressluft-Anschlussstellen unabhängig wird.

Wird die Leichtmetall-Stollenschalung in Teleskop-Bauart verwendet, dann ist der sonst übliche Einbau besonderer Fenster, durch die der Beton eingebracht wird, nicht notwendig. Die Öffnungen für das Einbringen des Betons können durch Demontage eines der verschiedenen Murali an jeder beliebigen Stelle hergestellt werden. Voraussetzung für den Einsatz der Teleskop-Konstruktion ist eine gewisse minimale Stollengröße, die erlaubt, mit der auf dem Transportwagen ruhenden zusammengeklappten Schalung durch die daneben stehenden ausgespreizten Elemente hindurchzufahren.

Die Leichtmetall-Stollenschalung ist nicht an bestimmte Querschnittsformen gebunden. Wie Bild 8 zeigt, lassen sich



Bild 5. Teilpartie der Schalung für einen runden Stollen mit vorfabrizierter Sohle

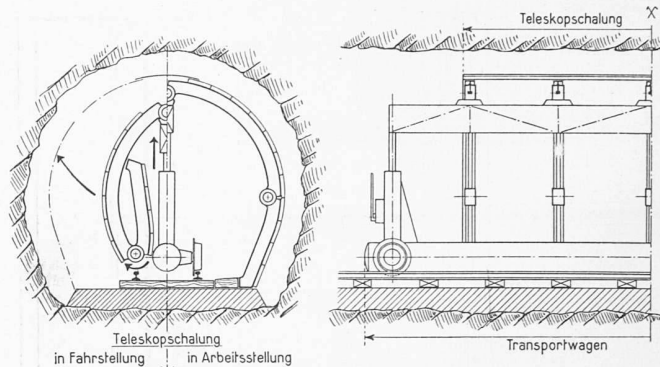


Bild 6. Fahrbare Montagevorrichtung für betätigte Teleskopschalungen

mit den gleichen Profilen die verschiedensten Stollenformen verschalen. Dabei bleiben sich die Murali praktisch immer gleich. Variiert wird in erster Linie Grösse und Form der Ringspanten. Es ist einleuchtend, dass eine runde Stollenform am billigsten ist, aber die Mehrkosten für hufeisenförmige Querschnitte usw. bleiben in bescheidenem Rahmen.

Die Herstellung der Leichtmetallprofile im Strangpressverfahren kann zudem von Vorteil sein, wenn es z. B. gilt, am Uebergang zur Sohle spezielle Formen im Beton auszuführen, die für eine einwandfreie Verbindung zwischen Mantel und Sohle notwendig sein mögen. Während bei Schalungen aus Eisen oder Holz hierfür zeitraubende Anpassarbeiten in Kauf genommen werden müssen, lassen sich solche Uebergänge, wie Bild 7 zeigt, mit Hilfe eines speziell geformten Muralis einfach und elegant lösen. Diese Möglichkeit dürfte auch in anderen Anwendungsgebieten, z. B. bei Brücken, Hochbauten, Randsteinen usw. der Leichtmetall-Schalung weiteren Eingang verschaffen.

Bei sorgfältigem Einfetten liefern die Anticorodal-Murali eine Sichtbetonfläche, die den Vergleich mit irgendeiner anderen Schalung nicht zu scheuen braucht. Es kann aber vorkommen, dass eine möglichst rauhe Oberfläche gewünscht und verlangt wird, z. B. um auf ihr später noch einen Verputz anbringen zu können. In solchen Fällen wird man die Murali nicht einfetten. Der Beton bleibt kleben und reisst die Oberfläche beim Ausschalen auf. Die dabei verwendeten Schalungsprofile sind deswegen aber für einen weiteren Verwendungszweck mit sauberem Sichtbeton nicht verloren, denn es besteht ohne weiteres die Möglichkeit, diese Profile nach Beendigung der Arbeit ausserhalb des Baues in einem Troge mit passenden Chemikalien zu waschen, wobei der Beton aufgelöst wird, ohne dass das Leichtmetall dabei korrodiert. Nach sorgfältigem Abspülen stehen diese Murali für die neue Arbeit wieder zur Verfügung.

## MITTEILUNGEN

**Vorgespannte Eisenbetonbogenbrücke der Strasse Caracas—La Guaira.** Ueber einen nicht alltäglichen «Serienbrückenbau» berichtet «Engineering News-Record» vom 11. September 1952. Im Zuge der Strasse, welche die venezuelische Hauptstadt mit der Küste verbindet (siehe SBZ 1952, Nr. 40, S. 577\*), waren drei Brücken von je rd. 300 m totaler Länge zu errichten. Da die Bauhöhe unbeschränkt, der Boden aber nicht einwandfrei war, entschloss man sich zum System des Zweigelenkbogens. Um eine quasi serienmässige Herstellung der

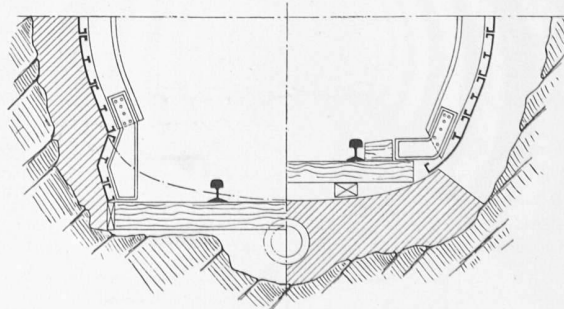


Bild 7. Ausbildung der Schalung; links: mit nachträglicher Sohlenherstellung; rechts: mit vorfabrizierter Sohle

drei Bauwerke zu ermöglichen, wurde bei der Projektierung darauf geachtet, dass trotz den Variationen der Spannweiten möglichst viele Einzelteile für alle Brücken verwendet werden konnten. Diese Einzelteile wurden dann aus vorgespanntem Beton (System Freyssinet) hergestellt. Die grösste Brücke wird ausführlich beschrieben. Der Bogen besitzt eine Spannweite von 150 m und soll damit der grösste von Amerika sein. Die Gelenke liegen verschieden hoch, da die Fahrbahn eine Neigung von 4 ‰ besitzt; die Pfeilhöhe beträgt rd. 35 m. Die Fahrbahnplatte besteht aus 12 bis 15 m langen, vorgespannten Doppel-T-Trägern mit breitem oberem und schmalen unterem Flansch. Der obere Flansch ist senkrecht zur Balkenaxe in horizontaler Richtung durchlocht. Die Betonbalken werden in der Querrichtung eng aneinander gelegt und mit Hilfe von Kabeln,

welche durch die Flanschlöcher laufen, verspannt. Es ist somit keine eigentliche Platte nötig. Diese Balken liegen auf ebenfalls vorgespannten Querträgern; diese bilden mit zwei bzw. drei Säulen den Stützenrahmen, welcher entweder auf dem Bogen aufliegt oder — in den Zufahrtsviadukten — direkt im Boden fundiert ist. Die einzelnen Säulen bestehen aus kurzen doppel-T-förmigen Stücken, welche senkrecht zum Querschnitt mit Löchern versehen sind. Diese Stücke werden ineinandergeschichtet, so dass die Löcher vertikal verlaufen und in ihrer Gesamtheit die Kanäle für die Kabel bilden, welche den Säulen die Vorspannung geben. Das Lehrgerüst für den Bogen wurde von den Gelenkpunkten aus zu etwa einem Viertel des ganzen Bogens als schiefer Kragarm vorgebaut und gegen die Hauptpfeiler mit Seilen verankert. Den 80 m weit gespannten Mittelteil baute man in der Tiefe und zog ihn mit Kabeln zwischen die Kragarme hinein 66 m in die Höhe. Nach dem Erhärten des Betons wurde dieser Gerüstteil wiederum in die Schlucht abgesenkt. Der Bogen selbst kann als Stützlinienbogen bezeichnet werden; seine Drucklinie weicht nur im Scheitel von der Bogenaxe stärker ab, weshalb dieser Bogenteil ebenfalls vorgespannt ist. Er besteht aus drei Rippen von kastenförmigem Querschnitt, Querriegel finden sich nur in der Scheitelzone. Interessant ist die Feststellung, dass ein Winddruck von 250 kg/m<sup>2</sup> in der Berechnung berücksichtigt wurde, dagegen begnügte man sich mit einer Temperaturschwankung von  $\pm 16^{\circ}$  C. Die Bauzeit der Brücke betrug 1 1/2 Jahre.

**Neue Wasserdampftafel bis 700 ° C.** Die bisher gebräuchlichen Wasserdampftafeln beruhen auf Messungen bis etwa 450 ° C. Für höhere Temperaturen sind die Zustandsgrößen extrapoliert. Dabei bestehen zwischen den Tafeln, die in den verschiedenen Ländern benützt werden, nicht unerhebliche Unterschiede. Nun hat der russische Forscher M. P. Wukalowitsch<sup>1)</sup> eine neue Tafel für Wasserdampf aufgestellt, deren Werte nach Angaben des Verfassers ausschliesslich auf Versuchsergebnissen beruhen. Dipl. Ing. H. Erythropel, Essen, veröffentlicht in «Z. VDI» 1952, Nr. 31, vom 1. Nov. 1952 einen Auszug aus dieser Tafel für Temperaturen von 500 bis 700 ° und Drücke von 1 bis 300 ata. Für jeden Zustand werden das spezifische Volumen, der Wärmehalt und die Entropie angegeben. Diese Werke stimmen mit den deutschen für Wärmehalte unter 700 kcal/kg praktisch überein. Für höhere Wärmehalte wurde ein *i, s*-Diagramm aufgestellt, das demnächst vom Springer Verlag, Berlin/Göttingen/Heidelberg bezogen und an das bestehende Diagramm angeklebt werden kann.

**Eternitrohre für Wasserversorgungen** finden in zunehmendem Masse Verwendung. Die Werkzeitschrift der Eternit AG., Niederurnen, zeigt in Heft 38 vom April 1952 interessante Ausführungsbeispiele von Gemeinde-Wasserversorgungen mit beachtlichen Leitungslängen und hohen Betriebsdrücken. So kamen z. B. bei der Quellen-Wasserversorgung von Seedorf (Kt. Uri) für die rd. 3,4 km lange Zuleitung und das ganze übrige Netz (Totallänge 6,2 km) Eternitrohre von meist 125 mm l. W. zur Verwendung, die an der tiefsten Stelle einem statischen Druck von 11,5 at standhalten müssen. Für

<sup>1)</sup> M. P. Wukalowitsch: Thermodynamische Eigenschaften des Wassers und des Wasserdampfes. Moskau 1951.

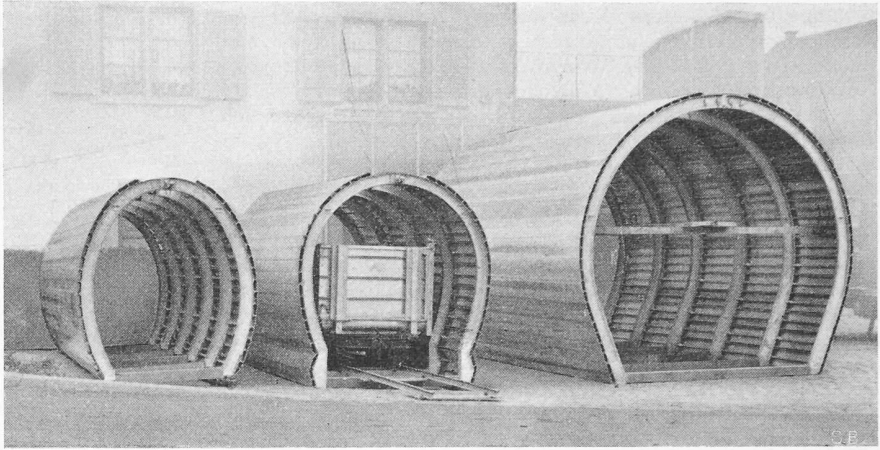


Bild 8. Schalungen für verschiedene Stollengrößen und Stollenformen

die Wasserversorgung von Binningen ist eine Leitung von rd. 2,8 km Länge aus Eternitrohren von 300 mm l. W., im oberen Teilstück von 400 mm l. W. verlegt worden, die 125 l/s Wasser vom Reservoirturm auf der Batterie nach Binningen führt und mit 12 atü abgepresst wurde. Bemerkenswert ist die Wasseraufnahme der Rohre bei der Druckprüfung: Bis eine solche Prüfung durchgeführt werden kann, muss die Leitung während etwa zwei Tagen gefüllt sein.

**Schweisskurse.** Die Elektrodenfabrik der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon Bühle & Co., Zürich-Oerlikon, führt in ihrer Schweisserschule folgende Elektro-Schweisskurse durch: Kurs A für Anfänger vom 26. bis 30. Januar 1953 und Kurs B für Fortgeschrittene vom 2. bis 6. Februar 1953. Programme und Anmeldeformulare stehen zur Verfügung (Telephon 051/46 65 50, intern 61). — Die Firma Castolin, Schweissmaterial AG., Lausanne, veranstaltet in Genf vom 19. Jan. bis 13. Febr. 1953 eintägige, kostenlose Fortbildungskurse für Schweizer. Anmeldungen sind zu richten an Henri Baeriswil, ch. Fontanettaz, La Rosiaz-Pully.

**Eidgenössische Technische Hochschule.** Der Bundesrat hat Dr. Otto Gübeli, Privatdozent für Vorlesungen aus dem Gebiet der Wasseranalyse, in Würdigung seiner dem Unterricht an der Eidgenössischen Technischen Hochschule geleisteten Dienste den Titel eines Professors verliehen.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Rheinfelden.** Von Heinrich Liebetrau. Nr. 46 der Schweizer Heimatbücher. 16 S. Text mit 32 Bildtafeln, 1 Planskizze und 7 Textabb. Bern 1952, Verlag Paul Haupt. Preis kart. Fr. 4.50.

Eine sehr nette Stadtmonographie mit historischer Einleitung und guten Bildern der Altstadt, die hoffentlich den Bürgern eindrucklich zeigen, was es zu schützen und zu pflegen gilt. Die restaurierte Johanniterkappelle ist ein erfreuliches Beispiel; aber es geht eben nicht nur um Einzelheiten, sondern um den Altstadtorganismus im Ganzen. — Anmerkung: Wenn es der Umfang der Hefte nicht erlaubt, bei Stadtmonographien ausführlicher auf die neuere Entwicklung einzugehen, so würde dieser Anhang besser wegbleiben; der Bilderteil würde an Geschlossenheit gewinnen. Allenfalls könnte es sich lohnen, auch einmal die neuere bauliche und wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt in den letzten hundert Jahren monographisch darzustellen. P. M.

**L'air comprimé.** Tome premier: production. Par Jean Lefèvre. 640 p. avec 245 fig. Paris 1951, éditeurs J.-B. Baillière et fils. Prix broch. 3500 fFr.

Das vorliegende Buch umfasst in fünf Kapiteln das ganze Gebiet der Erzeugung und Verwendung komprimierter Luft. Das erste Kapitel enthält die theoretischen Grundlagen, nämlich die Thermodynamik der idealen Gase, die Strömungsgesetze, die Vorgänge in Turbomaschinen, in Gasturbinenprozessen, Fragen der Strömung in Leitungen, Wärmeübergangsprobleme und eine Theorie der feuchten Luft mit entsprechender Entropietafel. Im zweiten Kapitel werden die wirklichen Vorgänge, die konstruktiven Merkmale und Ausführungstypen, die Konstruktionselemente, die Leistungsregelung sowie die

Kühlung und Schmierung von ein- und mehrstufigen Kolbenkompressoren eingehend dargestellt. Anschliessend findet man im dritten Kapitel eine Uebersicht über die gebräuchlichen Rotationskompressoren (Vielzellenverdichter System Wittig, Verdichter mit Flüssigkeitsring, Verdichter System Planch, Roots, Baudot-Hardoll, Lyholm, Moineau) sowie über Turbo- und Axialverdichter. Das vierte Kapitel behandelt Fragen des Antriebes (Riemen, Keilriemen, direkte Kupplung mit Elektromotor, mit Dieselmotor, mit Dampfturbine), ferner den Freikolbenkompressor System Pescara<sup>1)</sup>, den gegenläufigen Kompressor, System Junkers; weiter findet man wertvolle Angaben über ganze Druckluft-Erzeugungs- und Verteilanlagen mit allem Zubehör, Fragen der Vibrationsdämpfung, Leitungsbemessung, Kühlwasserbeschaffung, fahrbare Anlagen, Windkessel, Sicherheitsventile, Filter und Armaturen. Ein letztes Kapitel ist der Durchführung von Messungen an Kompressoren und Druckluftanlagen gewidmet. Am Schluss sind einige Tabellen für die Umrechnung der wichtigsten Grössen ins englische Masssystem beigelegt. Das in französischer Sprache abgefasste Werk gibt einen umfassenden Einblick in die wichtigsten Probleme der Drucklufttechnik und zeigt anschaulich die von der Industrie erarbeiteten Lösungen. Wertvoll sind die zahlreichen Zahlenbeispiele und die Bekanntgabe interessanter Erfahrungswerte.

A. O.

**Brückeneinstürze und ihre Lehren.** Von C o n r. S t a m m. Mitteilungen aus dem Institut für Baustatik an der ETH Nr. 24. 99 S. mit Abb. Zürich 1950, Verlag Leemann. Preis kart. Fr. 12.50.

Behandelt werden Einstürze von Brücken in Stahl. Als Einsturzursachen sind die äusseren Einwirkungen wie Verkehrs- und Bauunfälle gegenüber den inneren Ursachen wie Materialfehler, technische Fehler, falsche Berechnung weit überwiegend. Die Einstürze brachten immer wieder eine Entwicklung in der Brückenbaukunst, indem nach den Ursachen der Unfälle geforscht wurde. Die Knickprobleme wurden gemeistert; die neuesten Beispiele waren wiederum Marksteine in der Geschichte des Brückenbaues und brachten Fortschritte in der Schweisstechnik (1938 Brücke Hasselt), in Berücksichtigung aerodynamischer (1940 Tacoma-Hängebrücke) und aerostatischer Einflüsse (1944 Chester Bridge über den Mississippi).

Anhand vieler Beispiele werden Montageunfälle beschrieben, Einstürze bei der Probelastung, infolge Ueberlastung, infolge äusserer Einwirkungen wie Eisenbahnunfälle; von Schiffen, Strassenfahrzeugen, Flugzeugen gerammte Brücken; höhere Gewalt wie Feuer, Eisgang, Treibholz, Hochwasser, Erdbeben. Ueber 50 Abbildungen, ein Verzeichnis der Brücken nach Ort, Erbauer und Autoren, sowie reichhaltige Literaturangaben ermöglichen jedem Leser, sich in kurzer Zeit über ein Objekt zu orientieren.

Da heute das Baumaterial viel besser als früher ausgenutzt wird und die Sicherheitsgrade immer knapper werden, muss jeder Brückenbauer trotz aller Fortschritte in Theorie und Konstruktionspraxis mit grösster Sorgfalt arbeiten, um in Zukunft Brückeneinstürze nach Möglichkeit zu vermeiden.

W. Kollros

**Radreifen, Radscheiben und Vollräder.** Von Dr.-Ing. O t t o H e i n z L e h m a n n. 94 S. mit 55 Abb. und 3 Zahlentafeln. Düsseldorf 1952, Verlag Stahleisen M. B. H. Preis geb. DM 14.50.

Die Herstellung von gewalzten Radreifen, Radscheiben und Vollrädern bildet ein Sondergebiet der Walztechnik, das bisher in der Literatur nur selten und wenig umfassend behandelt wurde. Namentlich über die praktische Seite der Warenverarbeitung fehlte eine den heutigen Bedürfnissen entsprechende Darstellung. Das vorliegende, vom Verlag Stahleisen in der bekannt vorzüglichen Weise ausgestaltete Werk füllt diese Lücke aus. Es bietet den Fachleuten aus den Verbraucherkreisen ein geschlossenes Bild über die Herstellung von rollendem Eisenbahnzeug. Auch die Wärmebehandlung und die Werkstoffprüfung werden behandelt. Ein umfassendes Schrifttumverzeichnis erleichtert das Auffinden von Veröffentlichungen über Sonderfragen.

Neuerscheinungen:

«Hütte», Taschenbuch für Betriebsingenieure, 2. Teil, 4., neubearbeitete Auflage. Herausgegeben vom Akademischen Verein Hütte, E. V. und A. Strauch. 908 S. mit Abb. und Tafeln, Berlin 1952, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. DM 33.50.

<sup>1)</sup> SBZ 1948, Nr. 48 u. 49, S. 661\* u. 673\*.

**Der konstruktive Fortschritt.** Ein Skizzenbuch von Carl Volk. 3. Auflage. 102 S. mit 270 Skizzen und 4 Abb. Berlin 1952, Springer-Verlag. Preis kart. DM 7.50.

**Individuum und Gemeinschaft in der amerikanischen Industrie.** Von Mario Ludwig. 46 S. Zürich 1952, Verlag Mensch und Arbeit. Preis kart. Fr. 3.65.

**Durchlaufträger.** Von Adolf Kleinlogel und Arthur Haselbach. 7. Auflage. 528 S. mit 217 Abb. Berlin 1952, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. 46 DM, geb. 49 DM.

**Moderne Verkaufsräume.** Umfassende Dokumentation über Ladenbau, Fassaden- und Schaufenstergestaltung. 263 S. mit Abb. Zürich 1952, Verlag A. Vetter. Preis kart. 18 Fr.

**Feldmessen.** Teil I. Von G. Volquards†. 15. Auflage. 85 S. mit 160 Abb. und 1 Ausschlagtafel. Leipzig 1952, Teubner Verlagsgesellschaft. Preis geb. DM 4.80.

**Grundlagen und Anwendungen des Dehnungsmesstreifens.** Von Dr. Kurt Fink. 219 S. mit 171 Abb. und 7 Tafeln. Düsseldorf 1952, Verlag Stahleisen mbH. Preis kart. 20 Fr.

**Industry in Towns.** By Gordon Logie. 376 p. with 108 fig. London 1952, George Allen and Unwin Ltd. Preis geb. 60 s.

**Angewandte Getriebelehre.** Von Kurt Hain. 408 S. mit 491 Abb. Hannover 1952, Hermann Schroedel Verlag. Preis geb. 24 DM.

## WETTBEWERBE

**Altersheim Biberist** (SBZ 1952, Nr. 40, S. 676). Die Ausstellung der Wettbewerbsentwürfe findet in der Zeit vom 24. Dez. 1952 bis 6. Jan. 1953 in der alten Kantonsschul-Turnhalle in Solothurn statt. Oeffnungszeiten: 10 bis 12 Uhr und 14 bis 17 Uhr. Am Neujahrstag bleibt die Ausstellung geschlossen.

**Kirche, Kirchgemeindehaus und Pfarrhaus in Köniz** (SBZ 1952, Nr. 28, S. 406). Das Preisgericht fällt folgenden Entscheid:

1. Preis (2400 Fr.) O. Moser, Architekt, Bern
2. Preis (2200 Fr.) E. Röthlisberger, Architekt, Bern
3. Preis (1800 Fr.) F. Leuenberger, Architekt, Liebefeld
- Ankauf (800 Fr.) H. Steffen, Architekt, Liebefeld
- Ankauf (800 Fr.) O. Brechbühl, Architekt, Bern
- Ankauf (500 Fr.) A. Gysin, Architekt, Köniz,

Mitarbeiter: O. Imhof, Liebefeld

Interessenten können sich an den Sekretär des Preisgerichtes, Notar W. Witschi, Liebefeld-Bern, wenden.

**Primar- und Sekundarschulhaus mit Turnhallen und Singaal in Bassersdorf.** In einem unter acht eingeladenen Architekten durchgeführten Projektwettbewerb zur Erlangung von Plänen für ein Primar- und Sekundarschulhaus mit zwei Turnhallen fällt das Preisgericht, in welchem die Architekten E. Bosshard, Winterthur, C. D. Furrer, Zürich, und Ph. Bridel, Zürich, als Ersatzmann, mitwirkten, folgenden Entscheid:

1. Preis (3300 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung)  
R. Bachmann, Architekt, Zürich
2. Preis (2000 Fr.) P. Hirzel, Architekt, Wetzikon
3. Preis (1900 Fr.) W. Niehus, Architekt, Zürich
4. Preis (1600 Fr.) A. Fetzer, Architekt, Bassersdorf
5. Preis (1200 Fr.) E. Winkler, Architekt in Fa. Sträuli und Rieger, Winterthur.

Sämtliche Teilnehmer erhielten eine feste Entschädigung von 1000 Fr.

Dieser Wettbewerb beansprucht insofern ein besonderes Interesse, als die ausschreibende Behörde die Arbeiten im Massstab 1:500 statt wie üblich 1:200 anforderte. Dafür war ein Modell verlangt worden, das zur Abklärung der Probleme diene.

Die öffentliche Ausstellung der Projekte findet im Schulhaus Bassersdorf vom 27. 12. 1952 bis 3. 1. 1953 statt. Oeffnungszeiten: 14.00 bis 17.00 und 20.00 bis 22.00. Interessenten, die keine Gelegenheit haben, die Ausstellung in dieser Zeit zu besuchen, können sich vom 5. bis 10. Januar 1952 im Primar-Schulhaus Bassersdorf beim Abwart melden.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Dipl. Arch. H. MARTI

Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telephon (051) 23 45 07

## VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) jeweils bis spätestens Dienstag Abend der Redaktion mitgeteilt werden.

9. Jan. (Freitag) Techn. Verein Winterthur. 20 h im Casino. Ing. F. Baierl, Esslingen a. N.: «Licht und Farbe als Mittel zur Leistungs- und Güte-Steigerung».