

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **109/110 (1937)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

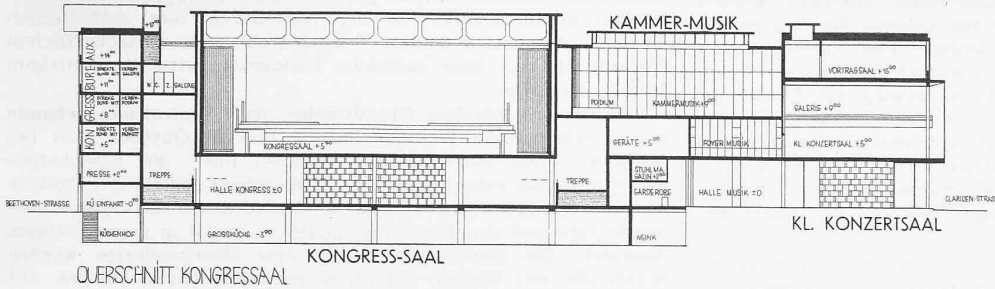
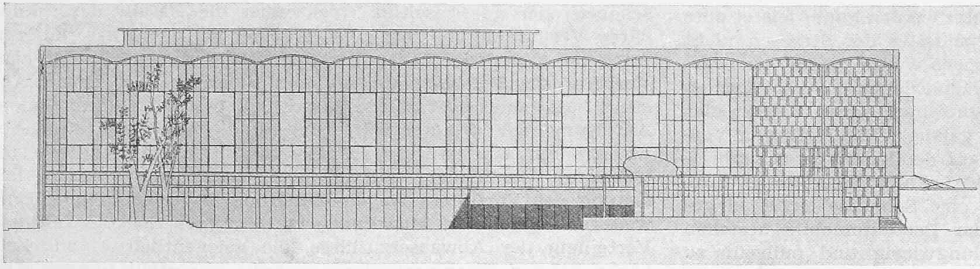
### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

**Wettbewerb für ein Tonhalle- und Kongressgebäude in Zürich**  
 IV. Preis (3800 Fr.), Entwurf Nr. 60. — Verfasser Arch. KARL EGENDER, WILH. MÜLLER, Zürich.

**MITTEILUNGEN**

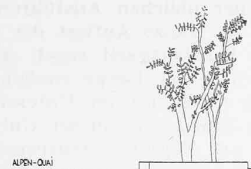
**Das Motorfahrzeug auf Winterstrassen.** Die Entwicklung der Autofahrtechnik und zweckmässige Wagenausrüstung haben neben den besonders Winterpneus mit Hochstollenprofilen und den Schneeketten innert wenigen Jahren eine starke Vermehrung des winterlichen Automobilverkehrs gebracht. Damit ist auch das Bedürfnis erwacht, die bisher im Winter nicht befahrbaren Strassen womöglich dauernd offen zu halten. Weil Handarbeit aus wirtschaftlichen und technischen Gründen hierfür von vornherein ausscheidet, ist die Schneeschleudermaschine — auf den Bergbahnen längst bekannt — auch für die Strasse entwickelt worden. Nach Rob. Endtner in der «Postzeitschrift» Nr. 1, 1937, hat sich für diese in erster Linie der Typ des Walzen-



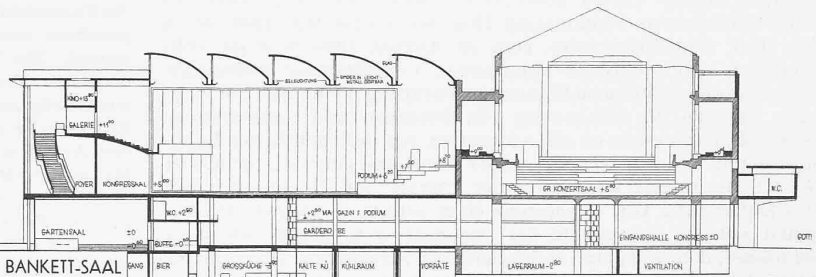
QUERSCHNITT KONGRESSAAL

KONGRESS-SAAL

KL. KONZERTSAAL



LÄNGSSCHNITT KONGRESSAAL



BANKETT-SAAL KONGRESS-SAAL

GROSSER KONZERTSAAL

Oben seeseitige Fassade 1 : 200

(Fassade Claridenstrasse vergl. Seite 81 lfd. Bds.).

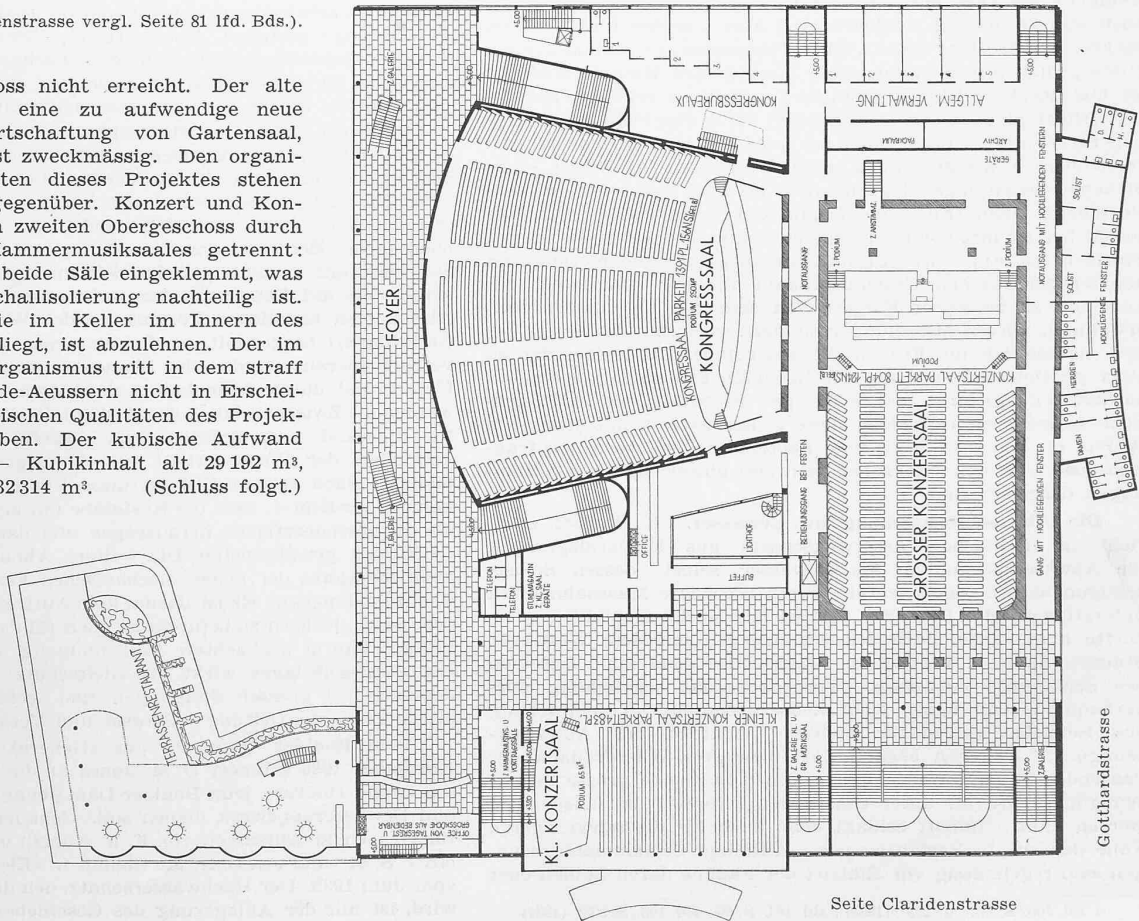
zweiten Obergeschoss nicht erreicht. Der alte Konzertsaal erhält eine zu aufwendige neue Treppe. Die Bewirtschaftung von Gartensaal, Garten und Foyer ist zweckmässig. Den organisatorischen Qualitäten dieses Projektes stehen gewisse Nachteile gegenüber. Konzert und Kongressteil werden im zweiten Obergeschoss durch den Einbau des Kammermusiksaales getrennt: dieser ist zwischen beide Säle eingeklemmt, was hinsichtlich der Schallisolierung nachteilig ist. Die Hauptküche, die im Keller im Innern des Gebäudekomplexes liegt, ist abzulehnen. Der im Innern gelockerte Organismus tritt in dem straff formulierten Gebäude-Aeussern nicht in Erscheinung. Die künstlerischen Qualitäten des Projektes sind hervorzuheben. Der kubische Aufwand ist viel zu hoch. — Kubikinhalt alt 29 192 m<sup>3</sup>, neu 103 122, total 132 314 m<sup>3</sup>. (Schluss folgt.)

Links nebenan Grundriss vom Erdgeschoss.

Rechts Grundriss vom I. Stock.

Masstab 1 : 700.

Entwurf Nr. 60.  
 KARL EGENDER,  
 WILH. MÜLLER.



Gothardstrasse

Seite Claridenstrasse

fräasers mit horizontaler Achse quer zur Fahrriichtung bewährt, der von einem Raupen- oder Rädertraktor vorangetragen wird, und der allen Schnee bis auf eine gleichmässige Schicht von 10 bis 15 cm Stärke wegschneidet und fortschleudert. Der einfache Schneepflug, der beliebigen Wagen vorgesetzt werden kann, leistet gute Dienste, solange die Schneewände beidseits der Strassen nicht zu hoch und zu fest sind. Am Ofenpass wurde die Methode versucht, den Schnee einfach zusammenzudrücken und darüber zu fahren, was mit dreiachsigen Raupenwagen, deren Vorderräder mit Kufen versehen waren, auch gelang. Mit Hilfe von Vorpflügen wurde dann die Fahrbahn auf den Kursfahrten verbreitert und geebnet. Nur ausnahmsweise, bei allzu hohem Neuschnee, musste für das Öffnen der Strasse eine Schneeschleuder eingesetzt werden. Die Schneeketten der Postautomobile bestehen nicht mehr aus Kettennetzen, die langwierig und mühsam zu montieren sind, sondern aus 6 bis 8 Einzelketten oder Paaren, die in 9 bis 10 min/Wagen auf die Hinterräder montiert werden können. Dank der Spezialpneus ist ein Anlegen der Schneeketten viel weniger oft notwendig als früher. Das Anbringen von Schneeschutzwänden wird vielfach namentlich dort, wo keine technischen Hilfsmittel für die Schneeräumung zur Verfügung stehen, versäumt. Da dieses Mittel nicht nur einfach, sondern auch billig ist, sollte es überall in vermehrtem Masse gegen Schneeverwehungen angewendet werden. Wir kommen auf die Frage der Winterbefahrbarkeit der Alpenstrassen noch eingehender zurück und verweisen im übrigen auf unsere frühern bezüglichen Berichte.<sup>1)</sup>

**Landstrassenbeleuchtung.** Der in Nr. 1 des lfd. Bds., S. 11 angezeigte, diesem Thema gewidmete Aufsatz von A. J. Sweet in den «Transactions Illuminating Eng. Soc.» vom Mai 1936 ist in der «Rev. Gén. Electricité» vom 29. August 1936 in einer vollständigen und schlagend illustrierten Uebersetzung erschienen. Während eine städtische Strassenbeleuchtung nicht nur die Sichtung, sondern die Erkennung von Personen und Gegenständen bezweckt, interessiert es den Autofahrer auf der nächtlichen Landstrasse nur, ob sich jemand auf der Fahrbahn befindet, nicht, wer es ist: Es genügt ihm, wenn der Umriss des Objekts sich auf eine Entfernung von mindestens 60 m scharf von seinem Hintergrund abhebt, dies sowohl bei trockener, d. h. diffus-, wie auch bei nasser, d. h. spiegelnd reflektierender Strasse. Die Beleuchtung durch die Automobil-Scheinwerfer genügt dieser für die Verkehrssicherheit bei 50 km/h Fahrgeschwindigkeit unerlässlichen Forderung nicht: Das Scheinwerferlicht erhellt nicht nur (mehr oder weniger) die fast horizontal beleuchtete Landstrasse, sondern auch das gewöhnlich dunkelfarbige, aber von den Lichtstrahlen senkrecht getroffene Objekt, das infolgedessen in seinem grauen Hintergrund verschwimmt. Eine hinreichende Kontrastwirkung ist nur durch vertikal herabfallendes Licht zu erzielen. Scheinwerferlicht hingegen ist geeignet, die durch eine richtig angeordnete Strassenbeleuchtung auch bei spiegelnder Strassenoberfläche erreichbare Kontrastwirkung abzuschwächen. Die Fehler einer Strassenbeleuchtungsanlage kommen erst bei nasser Strasse zum Vorschein. Dann trägt eine Lampe zur Verkehrssicherheit nur soweit bei, als ihre von der spiegelnden Strasse zurückgeworfenen Strahlen ins Auge des Autofahrers gelangen. Die hieraus und aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten für die Anordnung der Leuchten zu ziehenden Folgerungen sind z. T. in unserer oben erwähnten kurzen Mitteilung resümiert. Wer sich für dieses Gebiet, namentlich die Fragen der spiegelnden Reflexion, der zu einer gegebenen Anordnung der Leuchten gehörigen günstigsten Lichtverteilungskurve, der zulässigen Blendung, der Aufhängenhöhe interessiert, vergleiche diese Studie Sweets mit jener von A. Pux im «Bulletin SFE» vom September 1936, worin die französischen, von den englischen teilweise abweichenden Anschauungen dargelegt sind.

**Die Abwasserbehandlung im Gewässer.** K. Imhoff empfiehlt in «Deutsche Wasserwirtschaft» aus Ersparnisgründen die Abwasserbehandlung im Gewässer selbst, dessen Selbstreinigungskraft gegebenenfalls durch besondere Massnahmen zu unterstützen ist. Dass der Stausee als solche empfohlen wird, dürfte hierzulande, nach den Erfahrungen mit dem Wettinger Stausee, niemand begeistern. Auch bildet das zum Absetzen des Schlammes notwendige Vorbecken, das regelmässig ausgeräumt werden muss, wohl keine bedeutende Vereinfachung des Betriebes gegenüber andern Verfahren der Abwasserreinigung. Dagegen besitzt stark bewegtes Wasser dank der dauernden Sauerstoffaufnahme aus der Luft eine grosse Selbstreinigungskraft, die unter Umständen gefördert und ausgenützt werden kann. Imhoff schlägt denn auch für die schwierigeren Fälle das zweite Verfahren vor. Allfällige Schlammablagerungen sind regelmässig vor Eintritt der Fäulnis durch Spülen oder

Baggern zu entfernen. Um unangenehme Erscheinungen bei Niederwasser zu vermeiden, kann auch eine Verdünnung durch Zuschusswasser aus Staubecken erfolgen. Der Sauerstoffvorrat wird dadurch vergrössert und die Fäulnisgefahr hinausgeschoben oder gar beseitigt (nicht aber die Gefahr der sekundären Verunreinigung infolge Eutrophierung des Wasserlaufes). Auch ist künstliche Lüftung durch Abstürze oder nach dem Vorbilde der Belebtschlammanlagen möglich. Bei einem Absturz kann sauerstoffarmes Wasser 3 g O<sub>2</sub> pro m<sup>3</sup> aufnehmen. Auflösung der Stadtentwässerung und Zuführung des Abwassers auf eine längere Strecke verteilt, gibt eine gleichmässige Verdünnung und gestattet daher eine grössere Belastung des Vorfluters als die Zuleitung an einer Stelle. Eine weitere Möglichkeit, Missständen zu begegnen, ist die zeitliche Verteilung der Abwasserzuflüsse, die gelegentlich — zur Zeit beabsichtigter Wasserentnahme — ganz abgestellt werden. Die Vorschläge werden gelegentlich Widerspruch aus Fachkreisen herausfordern, da sie, namentlich aus ästhetischen Gründen, anfechtbar sind, z. T. auch wohl keine wirtschaftlichen Vorteile bieten. Eine sachliche Diskussion wird die strittigen Punkte abklären.

**Das neue Zürcher Brandwache- und Verwaltungsgebäude** ist in «Hoch- und Tiefbau» vom 3. und 10. Oktober 1936 beschrieben, dem wir folgende Angaben über die Eisenbetonkonstruktionen entnehmen. Das Erdgeschoss des Hauptgebäudes ist eine Garage von 41 × 13,5 m Grundfläche. Das ganze Gebäude ruht auf den Fassadenpfeilern in je 4,5 m gegenseitigem Abstand. Die Deckenlasten der drei Obergeschosse werden durch die mit Säulen untereinander verbundenen Decken auf die Fassadenkonstruktion übertragen, wobei die Decke über Erdgeschoss etwa 60 bis 70 % der gesamten Deckenlasten übernimmt. Die Verteilung dieser Lasten auf drei Decken ergab bedeutende Ersparnisse gegenüber der üblichen Ausführung mit zweistieligem Rahmen, der allein die ganze Auflast der oberen Stockwerke zu tragen hat. Eine Schwierigkeit ergab sich aus der Anordnung von Schlupfblechern in der Decke zunächst den Rahmenstielen, die einen direkten Anschluss der Unterzüge an die Säulen verunmöglichte. Durch Einspannen dieser Unterzüge in den Fenstersturz, der daher auf Torsion beansprucht ist, wurde auch dieses Problem gelöst. Die Durchbiegungen beim Absenken der Spriessung blieben weit hinter den unter vorsichtigen Annahmen berechneten zurück. Um die Betonqualität namentlich in den auf Torsion beanspruchten Stürzen auf einen hohen Stand zu bringen, wurde dem Beton Plastiment beigelegt, das die Verarbeitung erleichtert und die Reduktion der Anmachwassermenge gestattet. Hochwertiger, chromlegierter Stahl stattete Gewichtsersparnis in den hochbeanspruchten Unterzügen. — Ing. Ch. Chopard beabsichtigt, die durch sein Bureau ausgeführten Eisenbetonpläne hier noch näher zu erläutern.

**Stahlrost-Beläge im Strassenbau.** Nachdem in Oesterreich in den letzten Jahren Versuche mit Stahl im Strassenbau durchgeführt worden waren, ist die Verwendung von Stahlrostbelägen nunmehr auch in unserem Lande aufgenommen worden; ein erstes Stück ist an der Ueberlandstrasse Solothurn-Herzogenbuchsee bei Etzikon kürzlich erstellt worden. Der Rost besteht aus kochkant gestellten, zickzackförmig gebogenen Flacheisenstäben, die auf Längsschwellen aufgeschweisst sind. Er wird in Abschnitten handlichen Formats in der Werkstatt (L. v. Roll, Gerlafingen) hergestellt, an Ort auf einer gewalzten Unterlage verlegt, hierauf werden die Elemente unter sich und mit dem Untergrund durch besondere Ankerbolzen verbunden. Danach werden die Zwischenräume des Rostes mit einem bitumengetränkten Kiessand- oder Splittgemisch ausgefüllt. Diese Massnahme verhindert den Wasserzutritt zum Untergrund und die Staubbildung. Nach einiger Zeit ist diese Füllmasse durch den Verkehr so verdichtet, dass die Roststäbe um ein geringes Mass aus der Strassenoberfläche herausragen und damit eine vorzügliche Griffigkeit gewährleisten. Die weitere Abnutzung vollzieht sich nach Massgabe der hohen mechanischen Festigkeit des Stahles, d. h. sehr langsam. Es ist darum kein Auftreten von Fahrgeleisen oder Schlaglöchern zu befürchten, auch fällt die bei den Bitumenbelägen häufig beobachtete Wellenbildung dahin. Die Riffelung des Strassenbelages wirkt als Gleitschutz; ihr Vorteil kommt demnach bei grossen Steigungen und gefährlichen Kurven in erster Linie zur Geltung («Strasse und Verkehr», Nr. 24, 1936).

**Vom Boulder Dam.** In der «General Electric Rev.» vom November 1936 erinnert D. M. Jones an die Hauptzwecke, denen das früher Hoover-, jetzt Boulder Dam genannte gewaltige Kraft- und Bewässerungswerk dienen soll. Genauere Angaben darüber finden sich in Aufsätzen von F. A. Noetzi in «SBZ», Bd. 99, Nr. 7, S. 81\* und von L. N. McClellan in «Electrical Engineering» vom Juni 1935. Der Hochwasserschutz, den diese Talsperre bieten wird, ist mit der Ablagerung des Geschiebes des Colorado River

<sup>1)</sup> Bd. 106, S. 172\* u. 218\* (1935); Bd. 104, S. 66; Bd. 103, S. 303\* (1934).



in dem entstehenden, 160 km lang gestreckten Stausee verbunden, den es in einigen hundert Jahren aufzufüllen droht, weshalb wohl der Boulder Dam nur der erste in einer Reihe von weiter flussaufwärts gelegenen Dämmen sein wird. Von dem Inhalt des geschaffenen Reservoirs (37 Milliarden m<sup>3</sup>) gibt die Tatsache einen Begriff, dass bei vollständiger Stauung des Colorado River das Flussbett unterhalb der Talsperre zwei Jahre lang trocken gelegt werden könnte, ehe der See überlaufen würde. Von einem ganz in U. S. A. verlaufenden Abzweigungskanal, der einen älteren, z. T. durch Mexiko führenden Kanal ersetzen soll, wird unter der tropischen Sonne Südkaliforniens ein Erblühen der Wüsteneien des sog. Imperial Valley erhofft. Der letzte Bericht über die Arbeiten an diesem sogen. All-American-Canal findet sich in «Eng. News Record» vom 18. Februar.

Ein fahrendes Postbureau wird am Genfer Autosalon gezeigt, das drei Postschalter und drei Telephonkabinen enthält. Die Schalter, die sich direkt auf eine der Längsseiten öffnen, sind so angelegt, dass das Personal sitzend arbeiten kann. Auf der entgegengesetzten Seite befinden sich, ausser der Eingangstüre, die drei Telephonkabinen, in die man direkt von aussen hineingelangt. Ferner sind zusammenklappbare Pulte im Innern vorhanden, und zwischen ihnen zwei Briefmarkenautomaten und ein Briefkasten. Die innere Beleuchtung dieses Automobil-Postbureau wird am Tage durch Seitenfenster und Dachfenster gesichert, nachts durch elektrische Lampen, die mittels Steckkontakten dem lokalen Stromnetz angeschlossen sind. Ebenso werden die Telephonkabinen mit der nächstgelegenen Fernsprechanlage verbunden. Binnen kurzem wird man sich kein Fest oder keine grosse sportliche Veranstaltung mehr ohne das unerlässliche Auto-Postbureau vorstellen können.

**Persönliches.** Der Ausschuss der Gesellschaft Amerikanischer Civil-Ingenieure hat die Abhandlung «Analysis of Sheet-Pile Bulkheads» («Berechnung hoher Spundwände») unseres G. E. P.-Kollegen Dipl. Ing. Paul E. Baumann in Los Angeles mit dem James Laurie-Preis ausgezeichnet. Der Preis ist ihm anlässlich der Jahrestagung der Gesellschaft in New York im Januar d. J. öffentlich überreicht worden. Der James Laurie-Preis wird höchstens einmal im Jahr demjenigen Verfasser einer Arbeit verliehen, der durch diese dem Ingenieurwesen wissenschaftlich gedient und besonders auf Fehler oder Mängel in bestehenden Berechnungsmethoden und deren Beseitigung hingewiesen hat. Der Preis besteht aus einer Urkunde und einer Barsumme und wurde zu Ehren des ersten Präsidenten der American Society of Civil Engineers, James Laurie, gestiftet, der im Gründungsjahr 1852 seines Amtes waltete.

**Wandlungen.** Während die führende Entwicklung der deutschen Architektur zur «Sachlichkeit» des letzten Jahrzehnts bekanntlich in sich zusammengebrochen ist und einem romantischen oder «klassischen» Stilformenbau Platz gemacht hat, fasst die nüchterne «Zweckform» in England erst jetzt allmählich etwas mehr Fuss. Interessantes Symptom dafür sind die Ausstellungsbauten: 1935 in Brüssel trat das Empire noch mit einem Monumentalbau auf, während jetzt für Paris eine höchst schlichte «Kiste» ausgeführt wird (Modellbilder im «Architects Journal» vom 11. Febr. 1937). Und Deutschland seinerseits errichtet in Paris einen Turm mit neo-klassischen Pilastern und Gesimsen von kolossalen Abmessungen («Z. d. B.» vom 10. Februar 1937).

**Der Kanal durch die Landenge von Kra, Malakka,** dessen Bau nach den Angaben von W. Pahl in «R. T. A.» Nr. 6/1937 in noch unbestimmter Zukunft von Japan geplant sein soll, brächte eine Verkürzung der Reisezeit nach Ostasien um vier Tage und würde das englische Singapur seiner Schlüsselstellung an der Durchfahrt vom Indischen zum Pazifischen Ozean berauben. Die Landenge hat eine Breite von 65 km und eine grösste Höhe von 273 m, nach anderen Angaben 42 km Breite und 76 m Höhe.

**Der Genfer Automobilsalon,** der gestern seine Tore geöffnet hat und bis Sonntag, 21. März dauert, verspricht ein besonders lebhaftes Geschäft infolge der mancherorts fühlbaren Entspannung der Wirtschaftslage. Dementsprechend sind auch die gezeigten 400 Wagen reich an Neuerungen aller Art, sodass ein Besuch des Salons dieses Jahr besonders zu empfehlen ist (einfache Billette zur Rückfahrt gültig).

**Vom Technikum Winterthur.** Die Ausstellung der Schülerarbeiten (Semester- und Diplomarbeiten, Zeichnungen und Modelle) der Schulen für Hochbau, Tiefbau, Maschinenbau und Elektrotechnik ist Samstag, den 20. März von 14 bis 17 h und Sonntag, den 21. März von 10 bis 12 h und von 14 bis 17 h im Ostbau des Technikums zur freien Besichtigung geöffnet.

**Colorado-Aqueduct.** Ueber dieses gigantische, auf Seite 242 letzten Bandes summarisch beschriebene Werk, das ebenfalls vom Boulderdam abhängt, bringt «Eng. News Record» vom 28. Januar und 4. Februar 1937 die neuesten Berichte.

## WETTBEWERBE

**Kantonspital Schaffhausen.** Es handelt sich um die Abklärung der Frage, ob eine Spitalerweiterung auf dem Altareal oder eine Spitalneuanlage auf einem Neugelände rationeller durchgeführt werden könnte. Deshalb werden Vorschläge für die Erweiterung auf dem Altareal an der Mühlentalstrasse und für eine Neuanlage im Gaisbergwald gleichzeitig eingefordert. Teilnahmeberechtigt sind alle im Kanton Schaffhausen verbürgerten, sowie die im Kanton seit dem 1. Januar 1935 niedergelassenen schweizerischen Architekten; für Mitarbeiter gelten die selben Bestimmungen. Einzuzureichen sind je ein Lageplan und ein weisses Modell (auf gelieferter Unterlage) 1:500, Grundrisse, Schnitte und Fassaden 1:200, je ein Grundrisschema der Verkehrsbeziehungen in der Gesamtanlage 1:500, u. a. m. Ablieferungstermin 1. September 1937, Anfragetermin 30. April 1937. Für acht bis zehn Preise stehen dem Preisgericht zur Verfügung: 18000 Fr. für Projekte auf dem Altareal, 25000 Fr. für Projekte auf dem Neureal und 10000 Fr. für allfällige Ankäufe. Es ist beabsichtigt, den Verfasser des vom Preisgericht zur Ausführung empfohlenen Projektes zur weiteren Bearbeitung der Pläne herbeizuziehen, sofern nicht zwingende Gründe dagegen sprechen; andernfalls erhält er eine Entschädigung von 10000 Fr. Das Preisgericht setzt sich folgendermassen zusammen: Reg.-Rat E. Bühler, Sanitätsdirektor, Baudirektor E. Lieb, Arch. O. Pfister (Zürich), Arch. H. Weideli (Zürich), Arch. Prof. O. R. Salvisberg (Zürich); mit beratender Stimme Dr. med. A. Billeter, Spitaldirektor (Schaffhausen) und als Ersatzmann Arch. R. Gaberel (Davos). Die Unterlagen sind gegen Hinterlage von 50 Fr. bei der kantonalen Baudirektion Schaffhausen zu beziehen.

**Schulhausanlage im Marzlimoos in Bern** (Bd. 108, S. 158). Das Preisgericht hat folgenden Entscheid gefällt:

1. Rang (3100 Fr.) Entwurf von Dubach & Gloor, Architekten.
2. Rang (2900 Fr.) Entwurf von Walter Schwaar, Arch.
3. Rang (2500 Fr.) Entwurf von W. Wyss, Arch.
4. Rang (2000 Fr.) Entwurf von Werner Krebs, Arch.
5. Rang (1500 Fr.) Entwurf von Walter v. Gunten, Arch.

Zum Ankauf für je 800 Fr. werden fünf Projekte empfohlen, als deren Verfasser sich gemeldet haben:

- Hans Brechbühler, Arch., Mitarbeiter Max Jenni, Arch., v. Sinner & Beyeler, Architekten,
- Henry Daxelhoff, Dipl. Arch.,
- Salvisberg & Brechbühl, Architekten,
- Max Zeerleder, Arch., Mitarbeiter Adolf Wildbolz, Arch.

Die Entwürfe sind vom 11. bis und mit 21. März ausgestellt im Gewerbemuseum am Kornhausplatz, alltäglich geöffnet von von 10 bis 12 und 14 bis 21 Uhr.

**Kirche und Pfarrhaus in Heimberg (Kt. Bern).** Das Preisgericht, dem als Architekten H. Dubach (Münsingen), E. Mühlemann (Langnau) und M. Zeerleder (Bern) angehörten, entschied über die rechtzeitig eingereichten Entwürfe von fünf eingeladenen Thuner Architekten wie folgt:

1. Preis (400 Fr.): Arch. J. Wipf, Thun.
2. Preis (350 Fr.): Arch. P. Lanzrein, Thun.
3. Preis (250 Fr.): Arch. O. Fahrni, Thun.

Ausserdem erhielt jeder Bewerber eine Entschädigung von 200 Fr. Der Auftrag zur weiteren Bearbeitung der Bauaufgabe ist programmgemäss an den Träger des 1. Preises erteilt worden. Die Ausstellung der Entwürfe ist bereits geschlossen.

## LITERATUR

**Bewegliche Brücken, Berechnung und Konstruktion.** Von Dr. Ing. A. Hawranek, ord. Professor des Brückenbaues und Stahlhochbaues an der Deutschen Technischen Hochschule in Brünn. Mit 412 Textabbildungen und 15 Tafeln. Berlin 1936, Verlag Julius Springer. Preis geb. 48 RM.

Die Schwierigkeiten bei Entwurf und Bau von beweglichen Brücken beruhen darauf, dass hier eine Reihe von Sondergebieten, die in der normalen Tätigkeit des Stahlbauers sonst nicht erscheinen, ihre Beiträge zum Gelingen des Bauwerkes liefern müssen. Neben Maschinenbau und Elektrotechnik treten als Besonderheit, im Gegensatz zu festen Brücken, auch Fragen der Kinematik und Dynamik als wesentliche Grundlagen des Entwurfes auf. Das vorliegende Werk von Prof. Hawranek ist eine systematische Darstellung aller dieser Besonderheiten von beweglichen Brücken, wobei die Sonderfragen aus dem Gebiet des Maschinenbaues und der Elektrotechnik in ihren wesentlichen Grundzügen so weit dargestellt sind, dass der Bauingenieur seine Anforderungen an diese Sondergebiete selbständig und zuverlässig beurteilen kann. Grundlagen und Durchführung der Berechnung von beweglichen Ueberbauten sind mit grosser Sorgfalt dargestellt, insbesondere ist die klare Darstellung von Problemen der räumlichen Statik hervorzuheben. Die grosse Mannigfaltigkeit der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten findet ihren Aus-