

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 5

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: 01.04.2025

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

TRILUX-BELEUCHTUNG

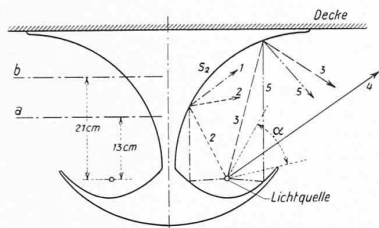


Abb. 1. Schnitt durch eine Trilux-Leuchte

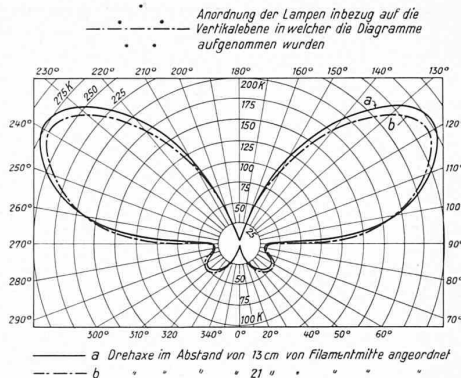


Abb. 2. Trilux-Lichtverteilungsdiagramm.

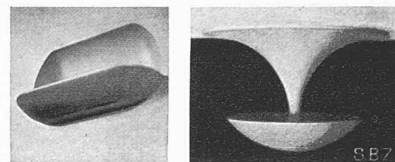


Abbildung 4. Abbildung 3.

MITTEILUNGEN

Das Internationale Flugmeeting in Zürich nähert sich seinem Ende; in Anbetracht der ausserordentlich sehenswerten Flug-Vorführungen, von denen heute Samstag und morgen Sonntag 1. August je nachmittags sozusagen alle

« ausstrahlenden Primärstrahlen 1, die einmal reflektierten Sekundärstrahlen 2 und die zweimal gebrochenen Tertiärstrahlen 3. Da für jedes Flächenelement der Strahlungsfläche S_2 die sekundäre und die tertiäre Strahlungsrichtung eine andere ist, wie in Abb. 1 angedeutet, so wird hierdurch eine sehr gleichmässige Raumausleuchtung erreicht. Die Leuchte ist sowohl von den Prüfungsanstalten des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins in Zürich vermessen und geprüft, als auch von Herrn Prof. Dr. med. W. v. Gonzenbach begutachtet worden. Sein schon oben herangezogenes Gutachten sagt: «Die Trilux-Leuchte erfüllt von allen mir bekannten Zimmerleuchten die oben umschriebenen Anforderungen am besten. Einmal ist bei direktem Anblick die Flächenhelligkeit ihrer originellen, klug durchdachten Leuchtflächen innerhalb des physiologisch Erträglichen. Wird sie direkt an eine weisse Decke angeschlossen, so erhalten wir einen ganz unmerklichen Uebergang der Helligkeiten, recht eigentlich ein Analogon zur Tages- und Himmelhelligkeit bei bedecktem Himmel. Das dem Prüfungsbericht der Materialprüfanstalt des SEV beigegebene Licht-Diagramm der Leuchte liefert den objektiven Beweis, dass die Formung der Reflexflächen eine ausserordentlich ausgedehnte und gleichmässige Helligkeit der Decken und oberen Wandpartien eines Zimmers erzielen muss. Die Folge davon ist eine sehr gleichmässige und doch nicht unplastische Helligkeit im Raum, was Messungen mit dem Luxmeter bestätigen. Dazu kommt, dass die Leuchte auch lichtwirtschaftlich vorzüglich qualifiziert ist, bietet sie doch einen Strahlungswirkungsgrad von bis 73,5 %»

«Mir scheint die Leuchte für Zimmererhellung im Allgemeinen vorzüglich geeignet. Besonders wohltuend müsste sie sich aber auch für Krankensäle, Kirchen und dergl. eignen.»

Das Charakteristische dieser Leuchte, die als ein- und mehrflammiige Decken- oder Wand-Armatur in verschiedenartigsten Ausführungsformen fabriziert wird, ist der einfache, lichtwirtschaftlich konsequent durchkonstruierte innere Aufbau, wie der Geleuchtwirkungsgrad beweist, sowie ihre einfache und doch gefällige, konstruktiv bedingte äussere Form, die allen Firlefnanz entbehren kann.

Das beigegebene Lichtverteilungsdiagramm Abb. 2 zeigt, unter welchen, für die Reflexion an Wänden und Decke wichtigen und zweckmässigen Winkeln die Direkt- und die Indirekt-Ausstrahlung erfolgt. Der obere Durchmesser der geprüften Leuchte war (Abb. 2) dem unteren gleich. Je grösser der obere Durchmesser gegenüber dem unteren, d. h. je kleiner der Winkel α (Abb. 1) ist, umsomehr wächst der Indirekt-Anteil der Lichtverteilungskurve bis zur reinen Nur-Indirekt-Strahlung nach unten.

Abb. 3 zeigt die neueste Leuchte in Aluminiumguss, Abb. 4 eine Trilux-Einbauleuchte. Abb. 5 veranschaulicht das Aussehen einer Trilux-Deckenleuchte bei Tag, Abb. 6 lässt von aussen den Unterschied erkennen zwischen herkömmlicher (unten) und Trilux-Beleuchtung (oben). Abb. 7 und 8 endlich geben je eine Innenaufnahme wieder, die eine bei Tages-, die andere im Trilux-Licht.

Dank der geschilderten Lichtverteilung erlaubt die Trilux-Leuchte, mit niedrigeren als den üblichen Beleuchtungsstärken ohne Nachteile in Bezug auf die Sehleistung auszukommen. Dies rührt daher, dass wegen der hohen Gleichmässigkeit der Beleuchtung und zufolge Fehlens jeglicher Blendung innerhalb des normalen Blickfeldes das Auge dunkler adaptieren kann, als dies bei anderen Leuchten und Beleuchtungen der Fall ist. Die durch das Trilux-Prinzip erreichte tageslichtähnliche Allgemein-Beleuchtung ist berufen, die früher begründeten Vorurteile gegen die Indirekt-Beleuchtung zu beseitigen und ein wohltuendes, gesundes «Licht-Klima» auf wirtschaftlicher Basis zu schaffen.

wiederholt werden, sei hier nochmals darauf aufmerksam gemacht. Dabei müssen wir eine (von fachmännischer Seite uns gemachte) Angabe in letzter Nr. richtig stellen: das neue Flugzeug Fieslers, «Storch» genannt, hat keine Hubschrauben, sondern feste und verstellbare Spaltflügel (vergl. z. B. Vorderkante des Tragdecks in Abb. 1), die ihm seine erstaunliche, geradezu verblüffende Steigfähigkeit verleihen; bei der Landung senkt es sich fast so langsam und gravitatisch wie ein Storch zu Boden, wo es in wenigen Metern zum Stillstand ausrollt. Sein Gegenstück bezüglich Schnelligkeit ist der schnittige Messerschmitt-Apparat BFW Me 109, mit DB 600 Motor von 950 PS (Abb. 2), mit dem Ernst Udet in 23 Minuten die 200 km von Augsburg nach Dübendorf geflogen kam, also mit einer mittlern Geschwindigkeit von 522 km/h. Welche Fortschritte in Form und Motorenleistung in den letzten Jahren erreicht worden sind, zeigt ein Vergleich der erzielten Bestzeiten beim Alpenrundflug der Dübendorfer Flugmeetings von 1922 bis heute. Das Dreieck Dübendorf-Thun-Bellinzona-Dübendorf misst 367 km, die Strecke überquert zweimal den Alpenkamm; die Flugzeit wurde gemessen vom Ueberrollen der Startlinie, auch bei den Zwischenlandungen in Thun und Bellinzona, bis zum Ueberfliegen der drei Ziellinien. Sie ergab für Einsitzer 1922 (Hptm. Bärtsch †) 2 h 2 min, somit als Reisegeschwindigkeit 179 km/h, 1937 (Major Seidemann auf BFW Me 109) 56 min 47 sec, entsprechend 388 km/h. Auf Dornier Do 17, mit 2 Motoren DB 600 zu 950 PS, erzielte mit 4 Mann Pilot Major Polte mit General Milch als Bester 58 min 42 sec, bzw. 376 km/h. — Von den durchwegs ausgezeichneten Flugstaffeln sei hier nur die italienische Neunerstaffel erwähnt, deren Präzision und Kühnheit im dicht ineinander geschachtelten Schwarmflug Bewunderung erregte; aber auch unsere schweiz. Siebenerstaffel unter Führung von Hptm. W. Eberschweiler leistet ganz Hervorragendes, was umso anerkennenswerter ist, als unsere Mannschaften bekanntlich keine Berufspiloten sind, wie die ausländischen Militärpiloten. — Raumes halber können wir hier und heute nicht auf weitere Einzelheiten eingehen; wir müssen uns darauf beschränken, den Besuch der heutigen und morgigen Vorführungen angelegentlich zu empfehlen.

Durchgehende Güterzugbremse. Die Einführung der selbsttätigen Druckluftbremse für Güterzüge macht erfreuliche Fortschritte. Als letzte der grössern, an die Schweiz angrenzenden Eisenbahnverwaltungen haben die Oesterreichischen Bundes-

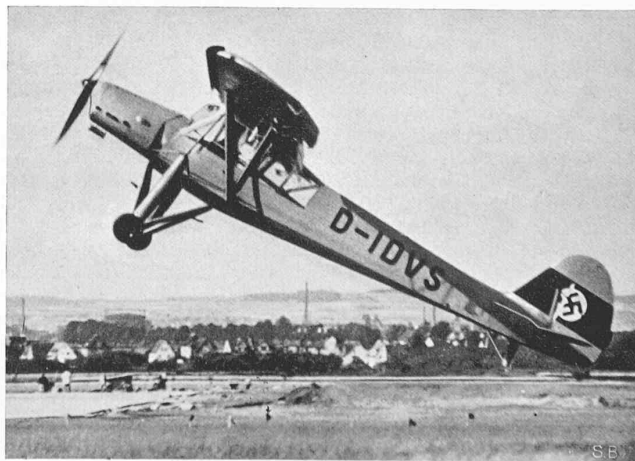


Abb. 1. Der «Storch» Gerhard Fieslers beim Start, Argus-Motor 240 PS.



Abbildung 5.

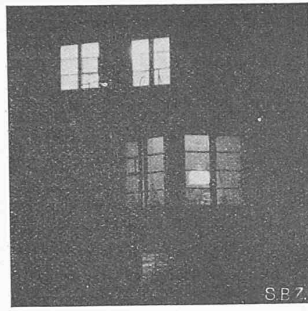


Abbildung 6.

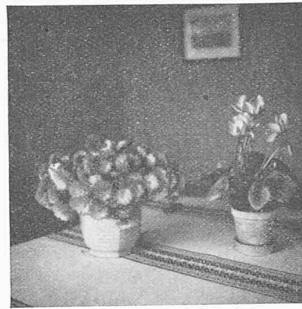


Abbildung 7.



Abbildung 8.

bahnen im Mai 1937 dem Bremsen-Unterausschuss des Internationalen Eisenbahnverbandes eine Güterzugbremse (Bauart Hardy) zur Zulassung im internationalen Verkehr vorgeführt. Nachdem die Ergebnisse günstig ausgefallen sind, beabsichtigt diese Verwaltung mit dem Anbau dieser Bremse an ihren Güterwagen bereits nächstes Jahr zu beginnen. — Auch die Italienischen Staatsbahnen sollen in nächster Zeit mit der Ausrüstung in grösserem Umfang ihrer Güterwagen mit der schon früher zum internationalen Verkehr zugelassenen Güterzugbremse (Bauart Breda) beginnen. Die Deutsche Reichsbahn und die Französischen Eisenbahnverwaltungen haben die Güterzugbremse bereits eingeführt. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben den Anbau der von ihnen angenommenen Güterzugbremse (Bauart Drolshammer) an ihren Güterwagen beendet. Diese Bremse befriedigt vollständig. Die sich durch diese Güterzugbremse im Betriebe ergebenden Minderausgaben betragen nach dem Bericht der Generaldirektion über die «Rationalisierungs- und Sparmassnahmen der Schweiz. Bundesbahnen seit dem Jahre 1920» 1,4 Millionen Franken im Jahr. Die Vorteile, die mit der rascheren Beförderungsmöglichkeit der Güterzüge im Zusammenhang stehen, sind dabei nur bei der Einsparung an Bremserpersonal berücksichtigt.

F. Chr.

Eidg. Technische Hochschule. Die E. T. H. hat nachfolgenden Studierenden das *Diplom* erteilt:

Als Architekt: Becker Hans von Ennenda (Glarus), Bernhard Eva von Nürnberg (Deutschland), Brigger Fritz von Basel, David Dorothea von St. Gallen und Basel, Eckmann Claire von Bern, Fröhlicher Ernst von Solothurn, Fröhlicher Guido von Solothurn, Gautier Frédéric von Genf, Jaccottet Claude von Echallens (Waadt), Keller Felix von Weinfelden (Thurgau) und St. Gallen, Lehr Wolfgang von Berlin-Wilmersdorf (Deutschland), Luder Hans von Höchstetten (Bern), Marazzi Attilio von Lugano (Tessin), Mitzlaff Hans von Mannheim (Deutschland), Peter Oskar von Tautenhain (Deutschland), von Planta Andreas von Fürstenu, Zuzo und Chur, Real Werner von Schwyz, Renggli Eduard von Luzern, Ribi Frieda von Ermatingen (Thurgau), Senn Dora von Aeugst a. A. (Zürich), Stamm Werner von Basel, Voigt Fritz von Nürnberg (Deutschland).

Als Bauingenieur: Fontaine v. Felsenbrunn Harry von Chiggiogna (Tessin), Jolowicz Peter von Leipzig (Deutschland).

Als Maschineningenieur: Bachmann Hans Heinrich von Zürich, Eiland Hans von Birmenstorf (Aargau), Drolshammer Ivar von Drammen (Norwegen), Eiger Heinrich von Warschau (Polen), Isler Walter von Kaltenbach (Thurgau), Lamesch Karl von Uffingen (Luxemburg), Marzoli Angelo Francesco von Palazzolo sull' Oglio (Italien), Meienberg Hans von Menzingen (Zug), Schelling Fritz von Zürich, Senn Hans von Habsburg (Aargau), Staubli Eugen von Muri und Aristau (Aargau), Vajda Peter von Budapest (Ungarn).

Als Elektroingenieur: Alpherts Jan Henrik Albert von Amsterdam (Holland), Casaulta Josef von Lumbrin (Graubünden), Dieterle Walter von Neuhausen (Schaffhausen), Gugelmann Fritz von Langenthal (Bern), Herzog Walter von Beromünster (Luzern), Inderbitzin Karl von Riemen-

stalden (Schwyz), Isserlin Salomon von Wilna (Polen), Jaag Julius von Beringen (Schaffhausen), Junod Raymond von Genf, Lie Ragnar Holm von Vestre Aker (Norwegen), Rolling Franz von Luxemburg, Schnyder Jacques von Diesbach b. Büren (Bern), Sulzer Hugo von Winterthur (Zürich), Szasz Ernst von Budapest (Ungarn), Zeller Alfredo von Riedöschingen (Deutschland).

Als Ingenieur-Chemiker: Moldovan Dr. Juliu von Chisineu-Cris (Rumänien).

Als Ingenieur-Agronom: Bürki Walter von Ausserbirrmoos (Bern).
Als Kulturingenieur: Bietenholz Ferdinand von Pfäffikon (Zürich), Buchli Georg von Versam (Graubünden), Gianini Olindo von Corticiasca (Tessin), Knobel August von Altendorf (Schwyz), Raz Alois von Basel, Schweizer Walter von Hingen (Basel), Sommer Otto von Sumiswald (Bern), Zumbach Hans von Toffen (Bern).

Als Mathematiker: Edrei Albert von Frankreich.
Als Physiker: Florin Reto von Klosters-Serneus (Graubünden), Jaeger Walter von Ragaz (St. Gallen).

Basler Rheinhafenverkehr. Der Güterumschlag aller Basler Rheinhäfen zusammen erreichte im ersten Halbjahr 1937 (bezw. 1936) folgenden Umfang in t:

	1937			1936		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
	t	t	t	t	t	t
Gesamtverkehr	1431016	93790	1524806	962693	42653	1005346
Davon Rhein	897898	92600	990498	390991	36490	427481
Kanal	533118	1190	534308	571702	6163	577865

Die erstaunliche Steigerung des Gesamtverkehrs gegenüber dem Vorjahr um gut 50% ist u. a. dem gegenwärtig sehr lebhaften Transitverkehr Nord-Süd zu verdanken, abgesehen hiervon der guten Wasserführung. Diese hat, neben der Verbesserung der Fahrinne durch die Regulierung des Rheins, namentlich auch bewirkt, dass der Anteil des freien Stromes am Gesamtverkehr um 132% gestiegen ist, d. h. der ganze Zuwachs ist auf dem Rhein selbst bewältigt worden. Bemerkenswert ist endlich die starke Zunahme des Talverkehrs um 120%, an dem u. a. auch die Ausfuhr von Genzen-Erz beteiligt ist. Alles in Allem eine höchst erfreuliche Bestätigung für das Gelingen der Rheinregulierung Kehl-Istein, bezw. Strassburg-Basel.

40- und 33-jährige Generatoren. In der Zentrale Untermühle der Papierfabrik Cham A. G. stehen heute zwei Generatorgruppen im Betrieb, die wegen ihres hohen Betriebsalters Beachtung verdienen. Die im Jahre 1897 gelieferte Gruppe I besteht aus einem vertikalachsigen BBC-Zweiphasen-Wechselstromgenerator für ursprünglich 260 kVA bei 2100 V und 62 A pro Phase und einer direkt gekuppelten Radialturbine von Bell & Cie. Entsprechend einer Frequenz von 46,7 Per/sec betrug die Drehzahl 87,5 U/min. Im Jahre 1904 wurde von den gleichen Erstellerfirmen eine ähnliche Gruppe II geliefert, bestehend aus einem Generator für ebenfalls 260 kVA bei 2100 V und 62 A pro Phase und einer Radialturbine. Bei gleicher Frequenz betrug die Drehzahl aber 127 U/min. Im Jahre 1913 erfolgte eine Erhöhung der Netzfrequenz auf 50 Per/sec und damit der Generatorrehzahlen auf 94 bzw. 136 U/min. Zu diesem Zwecke wurde bei Gruppe I die Radialturbine durch eine Francisturbine ersetzt, bei Gruppe II blieb die Turbine unverändert, wie übrigens auch die beiden Generatoren.

Heizkosten und Frankenabwertung. In «Heizung und Lüftung» vom Juli 1937 befasst sich M. Hottinger mit dem möglichen Einfluss der Frankenabwertung (und des Anstiegs der Weltmarktpreise) auf die Heizkosten vorab in Zürich, sodann in Davos im kommenden Winter, von dessen Härte dieser Einfluss natürlich wesentlich abhängen wird. Im Sommer 1937 sind die Wärmepreise in Zürich gegenüber 1936 für Oefen mit Kohlenfeuerung um 20-22, für Zentralheizungen mit Koks und Feinanthrazit um 35-36, mit Heizöl um 46% gestiegen. Die prozentuale Zunahme der gesamten jährlichen Heizkosten mit Einschluss der (nicht in gleichem Masse gestiegenen) Nebenkosten (Bedienung, elektrische Energie, Amortisation) wird, je nach

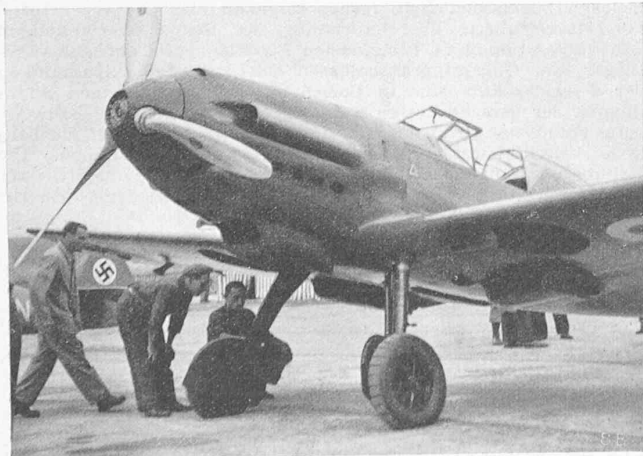


Abb. 2. Messerschmitt, 950 PS, V > 500 km/h, einklappbares Fahrgestell

den Verhältnissen, kleiner sein, gleiche Anzahl der Heizgradtage vorausgesetzt. Diese Voraussetzung ist aber sehr ungewiss, steigt doch in Zürich der Heizwärmebedarf in strengen Wintern gegenüber milden bis um 30 %.

Schweizer. Bahnen und Schnellverkehr. Die Unterschriften der Abb. 1, 2 und 4 dieses Aufsatzes in letzter Nummer sind nach Mitteilung des Verfassers dahin richtig zu stellen, dass die Drehgestellbauart mit SIG-VRL zu benennen ist. Tatsächlich ist sie die Konstruktion der Schweiz. Industriegesellschaft Neuhäusen.

WETTBEWERBE

Schlachthaus in Yverdon. Zu diesem, unter schweizerischen, im Kanton Waadt niedergelassenen Architekten veranstalteten Wettbewerb waren 33 Entwürfe eingegangen, die folgendermassen beurteilt wurden:

I. Preis (1800 Fr.): Arch. L. Genoud, Nyon.

II. Preis (1600 Fr.): Arch. H. Decoppet, Yverdon.

III. Preis (1200 Fr.): Arch. A. Pilet, Lausanne.

IV. Preis (900 Fr.): Arch. G. Despland, Lausanne.

Diese vier Entwürfe sind im «Bulletin Technique» Nr. 13 und 14 (1937) abgebildet.

NEKROLOGE

† **Lebrecht Völki**, Architekt in Winterthur, ist am 7. Juli gestorben. Er schied in seinem 58. Jahr, mitten aus voller Manneskraft und Arbeit, nach wenigen Krankentagen aus dem Leben. Seine Leistungen als Architekt in Winterthur und der engeren und weiteren Umgebung verdienen in der Fachpresse erwähnt zu werden.

Völkis Werdegang war der übliche; in Baden i. Aargau geboren, bestand er 1898 die Maturität in seinem Bürgerkanton Thurgau an der Industrieschule in Frauenfeld. Die fachtechnische Ausbildung genoss er auf der Technischen Hochschule in Karlsruhe, an der Oberbaurat Carl Schäfer besonders nachhaltigen Einfluss auf ihn ausübte; dieser erschloss ihm auch das Verständnis für die mittelalterliche Baukunst. Nach abgeschlossenem Studium und einer längeren Reise in Frankreich kehrte er zu Schäfer als dessen Assistent zurück und betätigte sich gleichzeitig auch praktisch als Bauleiter an der Kirchenrenovation Jung St. Peter in Strassburg i. E. und nachher bei der Renovation des zum Heidelberger Schloss gehörenden Friedrichsbaues. 1904 bis 1906 als Architekt des Städtischen Bauamtes in Strassburg i. E. leitete er die Ausführung der Schule in Kronenberg i. E. und des Verwaltungsgebäudes seiner vorgesetzten Behörde. Während seiner Studien- und praktischen Ausbildungszeit stand er auch im engeren Kontakt mit Prof. Carl Moser, der damals in Karlsruhe eine hervorragende Bautätigkeit entwickelte. Auf dessen Empfehlung hin trat er 1907 in das Architekturbureau Jung & Bridler in Winterthur ein, von 1909 an war er Teilhaber der Firma Bridler & Völki. Mit Beginn der Kriegsmobilmachung 1914 schied sein älterer Kollege aus der Firma aus. Von da an führte L. Völki das Architekturbureau selbständig weiter und entfaltete eine Tätigkeit, deren Leistungen ihm die dauernde Anerkennung seiner Bauherren und seiner Kollegen sichern. Seinem einstigen Kollegen ist es ein Bedürfnis, ihm den Dank für seine Mitarbeit auszusprechen; diese ermöglichte dem Unterzeichneten, sich ganz dem Soldatenberuf zu widmen.

Als Lebenswerk Völkis stehen heute mehr als 20, zum Teil grosse Villen da, deren äussere und innere Ausführung von ausserordentlichem Feingefühl und schöpferischer Kraft für das praktische und ästhetische Wohnbedürfnis der heutigen bemittelten Bürgerklasse zeugen. Im Auftrage der Gesellschaft für Erstellung billiger Wohnhäuser baute er aber im Laufe der Jahre auch eine grosse Zahl kleiner Einzel- und Reihenwohnhäuser, die ein eingehendes Studium der sozialen Anforderungen der Winterthurer Arbeiterschaft verlangten. In Stadt und Land stehen zahlreiche Schulhäuser, unter denen das Heiligbergsschulhaus das grösste und sichtbarste ist. Zu den öffentlichen Gebäuden gehören auch das Krematorium, das Kirchgemeindehaus und der Erweiterungsbau des Stadthauses; mit diesem bewies er sein feines Verständnis für das klassische Sempewerk und seine Fähigkeit zur geistigen Unterordnung unter den grossen Meister. St. Gallen dankt zum grossen Teil ihm sein neues naturhistorisches Museum, Baden den Kasinoubau. Während der wirtschaftlichen Blüte der Nordostschweiz entstanden eine Reihe von Bank- und anderen Verwaltungsgebäuden, so das von Gebrüder Sulzer, der Schweiz. Unfallversicherungs A.-G. Winterthur und von J. J. Jäggi & Cie. in Oberwinterthur. Mit diesen belegte Völki seine Fähigkeit für die Erfassung der Baubedürfnisse grosser kommerzieller und industrieller Geschäftsleitungen. —

Auf Völki's Initiative hin beteiligte sich das Architekturbureau auch an einer grossen Zahl von Plankonkurrenzen, durch die der Beamtenstab zum geistigen Wettkampfe angeregt wurde. Vorwiegend seiner persönlichen schöpferischen Kraft verdankt die Firma mehr als 20 Erfolge. Unter diesen steht der II. Preis am Wettbewerb zum neuen Bundesgerichtsgebäude Lausanne in vorderster Linie und der I. Preis beim Museumsbau St. Gallen.

Völkis architektonische Gestaltungskraft und sein praktischer Sinn zeigen sich in den Grundrissen seiner Bauten. Klarheit und Grosszügigkeit und Verständnis für die Zweckbestimmung zeichnen sie aus. Konventionelle Lösungen vermied er. Die Individualität des Bauherrn suchte er schon in der Grundrissdisposition zum Ausdruck zu bringen; immerhin mit der Einschränkung, dass ein Bauwerk einer Reihe nachfolgender Generationen zu dienen hat und veränderten Lebens- und Arbeitsbedürfnissen sich soll anpassen können. Völkis künstlerische Einstellung, durch sorgfältige Ausbildung und eigenes Studium geläutert, war der Mode, wie sie während einiger Jahrzehnte in der Sucht nach möglichsten Stilvariationen zum Ausdruck kam, abhold. Nebst mit der guten Gruppierung der Baumassen wollte er auch mit der Formenfreude seine Persönlichkeit zur Geltung bringen, Sachlichkeit mit künstlerischer Gestaltung verbinden.

Das Lebenswerk Völkis wird endgültig erst von einer späteren Generation beurteilt. Dem Kollegen und Freunde bleibt aber die dankbare Erinnerung an einen ganzen Mann.

O. Bridler.



LEBRECHT VÖLKI

ARCHITEKT

13. Aug. 1879

7. Juli 1937

LITERATUR

Métier d'homme. Von *Raoul Dautry*, mit einem Vorwort von *Paul Valéry*. Paris 1937, Verlag Plon. Preis frs. fr. 18.—

Dautry, der ehemalige Generaldirektor der französischen Staatsbahnen, vereinigt eine Reihe seiner Reden und Vorträge in einem Band. Es ist selten, dass ein Ingenieur, der in seinem Beruf erfolgreich war, über diesen Beruf hinauswächst — noch seltener, dass er dann seine Ideen in klarer Form zusammenfasst und veröffentlicht. Dautry schreibt unter anderem über Ausbildung der Ingenieure, die Transportprobleme und die Organisation eines Eisenbahnnetzes. Am besten lässt sich seine Auffassung durch sein Zitat ausdrücken: *La profession n'est qu'un moyen. Elle n'est pas un but et ne suffit pas à satisfaire notre inconsciente aspiration à tout embrasser.* R. Naef.

Vorschriften für geschweisste, vollwandige, stählerne Strassenbrücken (DIN 4101). Berlin 1937, Beuth-Verlag G. m. b. H. Preis RM. 1,25.

Im Aufbau ähnelt diese neue Norm den bisher auf entsprechenden Gebieten herausgegebenen Normen. Sie enthält Angaben über die Bedingungen, unter denen die Bauausführungen zur Ausführung von geschweissten stählernen Strassenbrücken zugelassen sind, ferner Angaben über die Werkstoffe, Schweissverfahren, die Berechnung der Schweissverbindungen und die Lastannahme für einzelne Bauteile, wie Fahrbahnlängsträger und Querträgeranschlüsse. Die zulässigen Spannungen der Schweissnähte sind in Beziehung zu den zulässigen Spannungen der verschweissten Stähle gebracht. Ueber die Schweissung stählerner Brücken sind eingehende Hinweise auf die bauliche Durchbildung und die Ausführung aufgenommen. Die Bauüberwachung und Abnahme, wie die Prüfung der Schweisser sind in der selben Weise geregelt worden wie in der Norm für geschweisste Stahlhochbauten.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Die Verwertung der Abwässer in der Landwirtschaft und in Siedlungen. Von H. Kohlschütter und Dr. Ing. A. Heilmann. Wassergruppe der Deutschen Ges. f. Bauwesen, Schriftenreihe Heft 3. 26 Seiten, Din A 4, mit 2 Abb. und 12 Zahlentafeln. München u. Berlin 1937, Kommissionsverlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 2 RM.

Landwirtschaftlicher Wasserbau. Von Dr. Ing. G. Schroeder. Mit 261 Textabbildungen. III. Teil, 7. Band der Handbibliothek für Bauingenieure. Berlin 1937, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 36 RM.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianstr. 5, Tel. 34 507