

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 74 (1956)
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>

wenn ausser der zulässigen Stockwerkzahl nur allseitige Grenzabstände von 4 m vorgeschrieben sind. Dieser Fall, der durchaus nicht als Extremfall zu bezeichnen ist (mir sind vier- und mehrgeschossige sogenannte offene Bauzonen in der Praxis begegnet, wo Brutto-Ausnützungszahlen bis 1,8 anzutreffen waren), zeigt, mit welcher hohen Ausnützungen früher ganz selbstverständlich gerechnet worden ist, und er zeigt auch deutlich, woher die Grundlagen für die Gestaltung des Bodenpreises bezogen worden sind. Wenn heute nun gegen die Ueberbewertung und die Uebernutzung des Bodens und für eine differenzierten Städtebau im allgemeinen sowie für eine bessere Architektur im speziellen gekämpft wird, so ist es notwendig, sich über die Funktion der Ausnützungsvorschriften in allen Teilen Rechenschaft zu geben.

Der von mir nach neuzeitlichen Gesichtspunkten bearbeitete Stadtteil in Zofingen (SBZ 1955, Nr. 23, S. 341*) wurde ursprünglich mit einer Nettoausnützungszahl von 0,6 bearbeitet; während den Studien musste aus wirtschaftlichen Erwägungen die Netto-Ausnützung zunächst auf 0,7, dann auf 0,75 erhöht werden, was einer Bruttoausnützungszahl von rd. 0,7 entspricht. Hätte diese auf 0,9 erhöht werden müssen, so wäre es nötig gewesen, entweder sehr hohe Hochhäuser vorzusehen oder auf die zweigeschossigen Einfamilienhäuser zu verzichten oder aber die grossen Grünflächen zwischen den Bauten zu opfern. Eine weitere Möglichkeit wäre die gewesen, die das Preisgericht in Köniz empfahl, nämlich das Wählen von Blocktiefen bis 15 m, wodurch die üblichen Wohnungstypen nicht mehr anwendbar werden, sondern durch andere ersetzt werden müssen, auf die hier nicht mehr eingetreten werden kann, die aber im Preisgerichtsbericht deutlich genug herausgeschält worden sind.

Um noch auf die von einem Teilnehmer stattgefundenen Zurückweisung der Unterlagen zurückzukommen, ist an Hand von Tabelle 1 festzustellen, dass die von ihm beantragte Reduktion der Ausnützung auf 0,55 offenbar mit den wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht in Einklang zu bringen war. Das vom Preisgericht angesetzte Ausnützungszahl von 0,9 muss aber auch als hoch bewertet werden. Das geht vor allem aus den abgebildeten Projekten hervor, die wegen dieser hohen Ausnützung einen «Masstab» aufweisen, der sich nur schwer mit demjenigen Berns in Einklang bringen lässt. Eine andere Möglichkeit steht aber auch noch offen, dass nämlich keiner der prämierten Entwürfe die Reife aufweist, die erforderlich gewesen wäre, um daraus den Richtplan für die kommende Bebauung zu entwickeln. Zu diesem Schluss ist denn auch das Preisgericht gelangt, indem es der ausschreibenden Behörde die Ueberprüfung der Entwürfe beantragte.

H. M.

Berichtigung: S. 74, Spalte rechts, zweiter Absatz, fünfte Zeile von unten, lies: «nämlich kleine von rd. 3,5 bis 5 m».

MITTEILUNGEN

Die Entwicklung der Betonstrassen wird in «Construction» Heft 6, 1954 (Numéro spécial Routes et Aérodromes) an Hand zahlreicher Bilder behandelt. Die ersten derartigen Strassen entstanden 1873 in Edinborough und 1876 in Grenoble. Eine lebhaftere Entwicklung setzte jedoch erst kurz vor dem ersten Weltkriege mit der Zunahme des Autoverkehrs ein, und zwar zunächst in den USA, dann auch in Europa. Die Hauptvorteile der betonierten Fahrbahnen sind: Lange Lebensdauer, gleichmässige und griffige Oberfläche, Eignung für schwerste Belastungen, sehr geringe Unterhaltskosten, klare farbliche Begrenzung gegen die Strassenschultern. Es gibt Betonstrassen, die seit über 30 Jahren im Betrieb stehen und noch immer in ausgezeichnetem Zustand sind. Besondere Probleme bieten die Fugen. Einmal erfordern sie erheblichen Aufwand bei der Herstellung und regelmässige Nachbehandlung, zum anderen stören sie, wenigstens die Querfugen, auch bei bester Ausbildung mehr oder weniger das zügige Befahren der Strassen durch leichte Stösse, und schliesslich bilden die Plattenränder entlang der Fugen schwache Punkte der Betondecke, an denen etwaige Risse, Pumperscheinungen des Untergrundes und Frostschäden zuerst auftreten. Demgegenüber sind die Längsfugen als natürliche Begrenzungen der Arbeitsabschnitte und der Fahrspuren geeignet und darum willkommen; sie ersparen das Aufmalen von Leit- und Sicherheitslinien, wie sie bei sonstigen Fahrbahndecken er-

forderlich sind. Um die erforderliche Anzahl von Querfugen zu vermindern, wurden in letzter Zeit Versuche unternommen, Betonfahrbahnen vorzuspannen oder nur vorübergehende Fugen anzuordnen, die nach Beendigung des Schwindvorganges geschlossen werden. In den USA werden neuerdings auch Fahrbahnen aus Porenbeton angewandt. Die Luftenschlüsse setzen das spezifische Gewicht des Betons herab und gleichzeitig allerdings auch die Festigkeit (etwa um 12 % bei 4 % Porenvolumen), dafür lässt sich der Beton besser verarbeiten, so dass weniger Anmachwasser benötigt wird, was die Festigkeit wiederum steigert. Durch Luftenschlüsse wird die Wärmeleitfähigkeit herabgesetzt, die Widerstandsfähigkeit gegen Frost nimmt zu, desgleichen diejenige gegen die Salze, welche zum Schmelzen des Schnees aufgestreut werden. Fast 90 % der Autobahnen in Deutschland, Skandinavien und in den USA haben Fahrbahnen aus Beton; auch in Belgien sind sie sehr verbreitet und beinahe die Hälfte des niederländischen Strassennetzes ist betoniert.

Geschwindigkeitsrekord auf der Eisenbahn. Im Jahre 1903 erreichte ein Drehstrom-Triebwagen (von Siemens und AEG) der Deutschen Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen auf der Strecke Marienfelde—Zossen eine Geschwindigkeit von 210,2 km/h. Erst über fünfzig Jahre später, im Februar 1954, führte die SNCF auf der Strecke Dijon—Lyon wieder Rekordfahrten durch, an denen eine Lokomotive mit drei Wagen 243 km/h erreichte. Nun fanden am 28. und 29. März 1955 auf der Strecke zwischen Lamothé und Morceux südlich Bordeaux (Paris—Bordeaux—Hendaye) neue Schnellfahrten statt. An beiden Tagen wurde während etwa 20 s = etwa 18 km mit einer Spitzengeschwindigkeit von 331 km/h gefahren. Dabei stieg die der Fahrleitung entnommene Leistung auf 9400 kW. Es handelte sich dabei um eine Komposition, bestehend aus einer Co-Co-Lokomotive und drei Personenwagen. Die Lokomotive, die im Mai 1954 in Dienst gestellt worden war und bereits 158 256 km zurückgelegt hatte, wurde auf ein anderes Uebersetzungsverhältnis umgebaut, und es wurden weitere Massnahmen getroffen, so z. B. solche zur Sicherung einer einwandfreien Stromabnahme. Eine ausführliche Beschreibung dieser sehr bemerkenswerten Versuchsfahrten findet man in «La Vie du Rail», eine Uebersetzung davon in den VDI-Nachrichten vom 15. Oktober 1955.

Der neue Viehmarkt in Brügge (Belgien) gliedert sich in zwei Hauptteile: den Grossviehmarkt von 9300 m², davon 4300 m² offen, und den Kleinviehmarkt von 2250 m², vollständig gedeckt, sowie Nebenräume und -einrichtungen. Der Mittelbau von 23 m Breite und 97 m Länge ist gegenüber den beiden anschliessenden Trakten erhöht und durch zwei Reihen von Doppelstützen begrenzt. An ihn schliessen sich nach Süden zwei Hallenfelder von je 14,40 × 97 m an, nach Norden drei Felder von je 14,40 × 60 m. Die Dachunterzüge sind vorgespannte I-Träger in Stahlsaitenbeton, die vorgefertigt und über Rollen- bzw. feste Lager auf Konsolen der Stützen gelagert sind. Architekt J. Lantsoght hat diesem Bau eine ausgewogene Gliederung und ein wohlabgemessenes Wechselspiel von vertikalen und horizontalen Betonungen in den Fassaden gegeben. Zahlreiche Abbildungen in «La Technique des Travaux» vom März/April 1955 zeugen von der Gediegenheit des Bauwerkes.

Eine Diesel-elektrische Lokomotive von 3300 PS, die von der English Electric Company, Ltd., entwickelt und ausgeführt worden ist, wird in «The Engineer» vom 4. Nov. 1955 beschrieben. Sie weist zwei dreiachsige Triebdrehgestelle auf und ist mit zwei Zweitakt-Dieselmotoren, Napier «Deltic», von je 18 Zylindern ausgerüstet, die mit 1500 U/min arbeiten und mit je einem Generator von 1080 kW bei 675 V direkt gekuppelt sind. Die Zugkraft bei 53 km/h beträgt 14 000 kg, die maximale Zugkraft 27 000 kg, die maximale Geschwindigkeit 144 km/h, das Dienstgewicht 106 t; der Axdruck 18 t.

Verordnung über die Feuerpolizei. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat am 18. November 1955 eine neue Verordnung über die Feuerpolizei (Brandverhütungsdienst) herausgegeben, die am 1. Januar 1956 in Kraft getreten ist und durch die alle mit ihr in Widerspruch stehenden bisherigen Erlasse aufgehoben werden.

Persönliches. Dipl. Ing. Max Wegenstein, Zürich, feiert am 18. Februar 1956 seinen 60. Geburtstag zugleich mit dem 30jährigen Jubiläum seines Ingenieurbüros. Unsere besten Wünsche mögen ihn weiterhin begleiten.

BUCHBESPRECHUNGEN

Japanische Architektur und Gartenkunst (Architectural Beauty in Japan). 162 S. Format 29,5 cm × 28,5 cm. Einleitende Texte über alte und neue japanische Baukunst von verschiedenen Verfassern. Tokyo 1955, Kokusai Bunka Shin-kokai (Society for international cultural relations).

In erster Linie ein grossformatiges Bilderbuch mit hervorragenden Bildern interessanter Bauten und Gärten, besonders dankenswert die grossen Detailansichten, dazu einige Grundrisse, Situationspläne, Flugbilder.

Nirgends werden Bauten und Gärten so ineinander verzahnt und als Einheit betrachtet wie in Japan, und wird das Natürliche von Pflanze, Stein, Kies, Wasser usw. als ästhetischer Wert empfunden und gepflegt — hierin liegt die Aktualität dieser Welt für den Westen. Auf kleinstem Raum werden komplizierte Landschaften hingezaubert, deren Einzelheiten Anspielungen auf religiöse oder literarische Inhalte sein können. Auch die moderne Architektur scheint in Japan ganz unbefangene solche Traditionen gelten zu lassen — in Europa würden sie als «Heimatstil» mit der Lauge avantgardistischen Hohnes übergossen.

Noch erstaunlicher ist die Treue, mit der ein alttümlicher Tempel aus vergänglichem Material alle zwanzig Jahre genau in den alten Formen neu errichtet wird, während unsere christlichen Kirchen keuchenden Atems um die Wette hinter den jeweils neuesten, im technischen Sektor geprägten Formen herlaufen, um den Anschluss an die, von ihnen offenbar als geistig führend taxierte Instanz nicht zu verpassen. Die Japaner scheinen da die verschiedenen Ebenen sauberer auseinanderzuhalten.

Selbst in manchen der abgebildeten modernen Bauten ist etwas von der Zartgliedrigkeit altjapanischer Bauten fühlbar — andere könnten ebensogut in Amerika, Schweden oder sonstwo stehen. Wird sich in Japan etwas von der alten Kultur gegenüber der modernen Industrialisierung behaupten können? Jene Europäer, die im Krieg das Unglück hatten, in japanische Gewalt zu fallen, sprechen von dieser Kultur im passé défini — das Buch dagegen gibt positivere Eindrücke.

P. M.

Bauten der Industrie. Von *Walter Henn*. Band 1: Planung, Entwurf, Konstruktion. Band 2: Ein internationaler Querschnitt. Beide Bände zusammen rd. 540 S. und rd. 2000 Zeichnungen und Photos. München 1955, Verlag Georg D. W. Callwey. Preis geb. beide Bände 80 DM.

In der Vielfalt der deutschsprachigen Baupublikationen nimmt das vorliegende Werk eine Sonderstellung ein. Die Tendenz der Verleger, möglichst umfassende Lehrbücher herauszugeben, ist verständlich, wenn auch in letzter Zeit einige übergründlich ausgefallen sind. Den beiden Bänden über Industriebauten kann man diesen Vorwurf nicht machen. Sie sind übersichtlich aufgebaut, knapp gefasst, reichhaltig und doch nicht in die Breite ausgewalzt.

Im ersten Bande, der mit vielen z. T. sehr schönen Strichzeichnungen ausgestattet ist, wird das Grundsätzliche entwickelt. Einführend wird vom Wesen, von der Geschichte und von der Gestaltung der Fabriken berichtet. Die Planung von Gesamtanlagen wird mit ihren Grundlagen von der Standortwahl über Gebäudeauswahl, Gliederung und Aufteilung des Areals bis zu den grundsätzlichen und konstruktiven Einzelheiten und den speziellen Details, alles Wesentliche unterstreichend, dargestellt. Gesetze, Verordnungen, Normenblätter und ein fünfsprachiges Stichwortverzeichnis schliessen den ersten Band ab.

Im zweiten Band, der als Bildwerk aufgezogen worden ist, wird in typographisch guter Aufmachung ein internationaler Querschnitt durch den Industriebau vermittelt. Die Objekte sind systematisch nach Produktionszweigen geordnet. Jeder dargestellte Bau ist mit Photographien und Grundrisszeichnungen belegt. Oft ist man über die Schönheit der Industriebauten erstaunt, in den Vergleich mit den übrigen Bauten in ästhetischer Hinsicht durchaus zulassen und eher günstig abschneiden. Von den vielen formschönen, zweckmässigen und aus der Funktion entwickelten Konstruktionen werden in den letzten dreissig Seiten einzelne noch detailliert entwickelt. Dieser Beitrag steigert den Wert der Publikation, die bestimmt in Architektenkreisen Anklang finden wird.

H. M.

Les barrages en voûte mince. Etude de l'action de coque et de l'effet de torsion. Par *Jean Lombardi*, Ing. civil, Dr ès sciences techniques. Préface de *Pierre Lardy*, Prof. à l'E. P. F. Un volume broché, sous jaquette, au format 16×23,5 cm, de 160 pages, avec 59 figures. Lausanne 1955, F. Rouge & Cie S. A., Librairie de l'Université. Prix Fr. 28.70.

Le calcul des barrages-voûtes considérés comme coques a été développé, il y a plusieurs années déjà par le Professeur Tölke, mais son exposé est extrêmement difficile à suivre. Aussi M. Lombardi a-t-il revu entièrement le problème en considérant le complexe barrage-terrain de fondation, ce qui lui permet de relever clairement les déficiences et les erreurs de Tölke, dues notamment aux simplifications introduites dans les équations différentielles. M. Lombardi arrive à une solution correcte en utilisant la méthode de la superposition la plus adéquate, ou méthode de Ritz.

M. Lombardi montre quels effets (contraction latérale, torsion, déplacements verticaux, cisaillements tangentiels) sont négligés, lorsque l'on passe de la théorie des coques au procédé habituel dit des arcs-murs. Pour tenir compte de la torsion, il améliore ce procédé à l'aide d'une méthode inspirée de la statique appliquée.

L'exemple numérique traité pour une vallée parabolique permet au lecteur de se familiariser aussi bien avec le calcul des barrages-voûtes considérés comme coques, qu'avec celui des arcs-murs. La représentation graphique des résultats obtenus permet notamment de constater toute l'importance de l'effet de torsion qui, ajouté à l'effort arc et à l'effort mur, est égal, en chaque point du barrage, à la pression hydrostatique, pour d'évidentes raisons d'équilibre.

Il convient de féliciter M. Lombardi de la minutie et de la persévérance apportées à son étude. Son livre représente très certainement un apport de tout premier ordre au calcul des barrages-voûtes. Comme tel, il est indispensable à tout ingénieur qui s'intéresse de près ou de loin à ce problème et sait avec l'auteur que les essais, d'ailleurs longs et coûteux, ne peuvent pas remplacer le calcul, spécialement s'il s'agit des questions de retrait et de variation thermique.

Pour rendre le procédé des arcs-murs pratiquement exact, il faudrait encore tenir compte des efforts tangentiels entre les différents arcs et les différents murs. A notre avis, les méthodes de statique appliquée, qui permettent le calcul aisé des plaques et des parois, doivent conduire à une solution correcte du problème. Pour cela il faudrait peut-être considérer le barrage comme une plaque encastrée, sur les bords de laquelle on ferait agir, en l'assimilant cette fois à une paroi, des poussées horizontales hyperstatiques pour retrouver les déformations du système réel.

En terminant, il faut souhaiter avec M. le Professeur Lardy que la belle thèse de M. Lombardi incitera de jeunes chercheurs à poursuivre son étude dans le même esprit, malgré la période actuelle de haute conjoncture, si peu favorable à de tels travaux.

Ing. *Charles et Pierre Dubas*, Drs. Sc. techn., Bulle

Wasser und Abwasser, Reinhaltung der Gewässer. Von *Martin Strell*. 352 S. mit 296 Abb. München 1955, R. Oldenburg Verlag. Preis geb. 42 DM.

In den ersten 138 Seiten des Buches, die dem Trink- und Brauchwasser, einschliesslich Kesselspeise- und Badewasser, gewidmet sind, werden Herkunft, Erscheinungsformen, Kreislauf und Aufteilung des Wassers beschrieben, die natürlichen Wasservorkommen samt Wasserbeschaffenheit und Wassergüte dargelegt, die verschiedenen Möglichkeiten der Wassergewinnung erläutert, auf die Schutzzonen und Schutzgebiete für Wasserversorgungsanlagen hingewiesen und die Anforderungen erwähnt, die an ein gutes Trink- und Brauchwasser zu stellen sind. Anschliessend daran werden die verschiedenen Methoden zur Reinigung und Veredlung von Trink- und Brauchwasser behandelt, ferner die Verfahren zur Entkeimung des Wassers und zur Reinigung des Badewassers.

Der zweite Teil des Buches (214 Seiten) vermittelt die Probleme des Abwassers, einschliesslich Reinhaltung der Gewässer. Nach einem Ueberblick über Art, Herkunft, Menge, Charakteristik und Schädlichkeit des Abwassers werden die Verfahren beschrieben, die zur Klärung und Reinigung der Abwasser dienen: Absieb- und Absetzverfahren, chemisch-mechanische Verfahren, Schlammbehandlung, biologische Rei-

nigung. Ein ausführliches Sachverzeichnis und Tabellen über die gewerblichen und industriellen Abwasser sind beigelegt.

Das vorliegende Buch gibt dem Techniker einen weitestspannten Ueberblick über die vielfältigen Probleme und Möglichkeiten, die mit dem Wasser und seiner Nutzung zusammenhängen, und zwar vom chemischen, biologischen und technischen Gesichtspunkt aus betrachtet. Statische und hydraulische Berechnungen, wie z. B. die Dimensionierung von Wasserleitungsnetzen und Behältern, von Kanalisationen samt Spezialbauwerken und von Abwasserreinigungsanlagen fehlen. Die Erwähnung von modernen und veralteten Verfahren ist für den Fachmann von Interesse. Doch sollten die überholten Verfahren als solche bezeichnet werden, damit deren weitere Anwendung mit Sicherheit vermieden wird. Man kann sich zudem fragen, ob eine detaillierte Beschreibung der Wasserwerke und namentlich der veralteten Kläranlage der Stadt München am Schlusse des Buches gerechtfertigt ist.

Anerkennenswert ist die gute Ausstattung des Buches und die Reichhaltigkeit der Abbildungen. Im gesamten betrachtet bietet das vorliegende Buch soviel Wertvolles, dass es Fachleuten und interessierten Laien zur Anschaffung empfohlen werden kann.

Dipl. Ing. A. Hörler, EAAG, Zürich

Turboblowers. By A. J. Stepanoff. 377 p. with fig. London 1955, Chapman & Hall, Ltd. Price 8 \$.

Die ständig zunehmende Verwendung von Turbokompressoren und Gebläsen in der Pressluftversorgung von Gruben, in Hochöfen und Stahlwerken, aber auch in der Gross-Chemie, in Gasturbinen-Anlagen, sowie im Triebwerkbau für Flugzeuge befruchtete im vergangenen Jahrzehnt Forschung und Erkenntnisse auf diesem Gebiet erheblich. Ausdruck des Wunsches nach Abklärung der Vorgänge in Strömungsmaschinen für Gas- und Dampf bilden die in letzter Zeit in kurzer Folge erschienenen Veröffentlichungen, von denen als eine der letzten das vorliegende Buch zu nennen ist. Der Verfasser hat sich bereits verschiedentlich durch teilweise grössere Arbeiten einen Namen gemacht, und diese neue, von ihm vorgelegte Publikation darf Anspruch erheben, die heute vorliegenden Kenntnisse umfassend wiederzugeben. Das ganze in Frage kommende Gebiet versucht er derart zu behandeln, dass die gleichen Grundsätze und Regeln sowohl für Axial- wie Zentrifugalgebläse, aber auch für die in den vergangenen Jahren vermehrt erscheinenden gemischten Bauarten anwendbar sind. Dabei erhöhen persönliche Beiträge und Ansichten auf Grund eigener Erfahrungen und Studien den Wert der Darstellungen. Diese nehmen Rücksicht auf den vielseitigen Leserkreis und die unterschiedliche Vorbildung der Interessenten; so zieht sowohl der eigentliche Theoretiker wie aber auch der mit Konstruktion und Ausführung betraute Praktiker Nutzen aus der fließenden, übersichtlichen Behandlung der verschiedenen Fragen.

In vielen Abschnitten lesen sich die Darlegungen nicht wie eine trockene, technische Abhandlung, sondern wie ein interessanter Roman. Wenn man vielleicht auch in manchen Schlussfolgerungen mit dem Verfasser nicht einig gehen kann, so darf man doch sagen, dass er dort, wo er eigene Ansichten vertritt, auch versucht, diese zu belegen und von ihm beanstandete Verfahren zur Auslegung oder Ausbildung von Elementen durch teilweise von ihm entwickelte zu ersetzen. Diese Einstellung zeigt sich beispielsweise in der Verwendung der allgemeinen Grundlagen und Begriffe, auch der komplexen, welche er in einfacher Form dem Leser näher zu bringen versucht. Die verwendeten Quellen sind sehr umfangreich, ausführlich angeführt, wobei sich amerikanische und europäische Unterlagen etwa die Waage halten.

Zusammengefasst darf man wohl behaupten, das Buch bilde eine wertvolle Ergänzung zu bereits bestehender Literatur auf diesem Gebiet, wobei sein Vorteil gerade in der manchmal eigenwilligen Auslegung schon bestehender Erkenntnisse liegt.

Dipl. Ing. Hans Meienberg, Zürich

WETTBEWERBE

Kirche mit Pfarrhaus in Dulliken bei Olten. Engerer Wettbewerb. Neun rechtzeitig eingereichte Entwürfe. Fachleute im Preisgericht: P. Indermühle, Bern; O. Senn, Basel; W. Stücheli, Zürich. Ergebnis:

1. Preis (3000 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Walter Belart

2. Preis (1400 Fr.) Hermann Frey
Ankauf (1000 Fr.) Walter Thommen

Die übrigen sechs Teilnehmer erhielten eine Entschädigung von je 600 Fr. Ausstellung: 18./19. Februar im Restaurant Bahnhof in Dulliken; 25./26. Februar im Riggenbachsaal der Friedenskirche in Olten. Öffnungszeiten: jeweils 13.30 bis 18 h.

Quartierschulhaus Aarauerfeld, Suhr. Es wurden 24 Projekte eingereicht. Architekten im Preisgericht: Hch. Oetiker, Stadtrat, Zürich; C. Froelich, Brugg; K. Kaufmann, Kantonsbaumeister, Aarau. Ergebnis:

1. Preis (2800 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Rich. Hächler, Aarau

2. Preis (2300 Fr.) Hs. Hauri, Mitarb. O. Hertig, Aarau

3. Preis (2000 Fr.) H. Zschokke, i. Fa. Zschokke und Riklin, Buchs/AG

4. Preis (1500 Fr.) H. Brüderlin, Aarau

5. Preis (1400 Fr.) A. Barth, H. Zaugg, Aarau

Die Pläne sind im Gemeindegemeinschaftssaal Suhr bis 11. Febr. ausgestellt. Öffnungszeiten: werktags 10 bis 12 h und 14 bis 16 h, Mittwoch bis 19 h, Samstag bis 18 h, sonntags 10.30 bis 12 h und 14 bis 18 h.

NEKROLOGE

† **Eugen Schmid**, Architekt in Winterthur. Eugen Schmid wurde am 10. Oktober 1893 in Andelfingen als Bürger von Berg a. I. geboren. Nach dem Besuch der örtlichen Schulen und einer Privatschule bezog er die Hochschule in Stuttgart und war anschliessend Assistent von Prof. Bonatz beim Bau grosser Industriebauten in Deutschland und Oesterreich. Nach dem ersten Weltkrieg war Eugen Schmid während drei Jahren in Frankreich beim Wiederaufbau tätig. In der Schweiz wurde ihm dann die Leitung folgender Bauten übertragen: Neubau des Schweiz. Bankvereins in Biel, der Schweiz. Bankgesellschaft in Aarau, der Schweiz. Nationalbank in Basel. In Winterthur, wo er sich mit seiner Familie niedergelassen hatte, übernahm er die Bauleitung am Sekundarschulhaus Lindberg und am Neubau der Schweiz. Unfallversicherungsgesellschaft. Dann gründete Eugen Schmid ein eigenes Architekturbüreau. Neben Privathäusern baute er für die Firma Gebr. Sulzer Angestelltensiedlungen im Hegfeld bei Winterthur und in Bülach. In jüngster Zeit hat ihn die Stadt Winterthur beim Umbau des Adlertgartens in ein Altersheim eingesetzt.

Eugen Schmid war eine stille, aber tiefe Natur. Seiner Liebe zur Heimat hat er als Architekt Ausdruck gegeben, indem er z. B. für die alte Schlossmühle einen stilgerechten altertümlichen Aufbau entwarf oder indem er das Wehrhäuschen am Pfungener Weiher ebenfalls archaisierend renovierte. Eugen Schmid hat aus tiefer Bindung an die Heimat seine Pflichten als Bürger und Soldat immer ernst genommen. Er hat sich auch als Dichter über sein Verhältnis zu Gott, zur engeren und weiteren Heimat und zu den Mitmenschen formvollendet ausgesprochen; seine Gedichte sind in den Winterthurer Tageszeitungen erschienen; einige wurden in Sammlungen aufgenommen wie z. B. in den offiziellen Mundartband «Blumen us euserem Garte» der Zürcher Regierung. Im Frühling 1956 wird ein Gedenkband erscheinen.

Der grosse Arbeiter, der sein Fach beherrschte, der verständnisvolle Mitarbeiter der Handwerker und der stille Freund von Dichtung und Musik ist am 25. Okt. 1955 an einem Schlaganfall gestorben. Er hinterlässt eine schmerzliche Lücke.

Dr. H. Mast.

† **Conrad Reichen** wurde als Sohn eines Photographen am 2. Februar 1896 in Burgdorf geboren. Die elterliche Familie siedelte wenige Jahre später nach Bern über, wo der Knabe die Primarschule und das Progymnasium besuchte. Seine Studien am Technikum Burgdorf unterbrach er nach drei Semestern, um an einem Berner Architekturbüreau und Baugeschäft als Bauzeichnerlehrling einzutreten. Hierauf bezog er wieder das Technikum Burgdorf, das er im Herbst 1915 als diplomierter Bautechniker verliess. Seiner beruflichen Weiterbildung bei verschiedenen Architekten in Bern und Thun folgte ein einjähriger Studienaufenthalt an der Technischen