

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 30

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

tionen, d. h. Zeichnungssätze, die vom Office de Recherches et des Essais des Internationalen Eisenbahnverbandes erstellt sind. Diese Konstruktionen übernehmen wir, wie schon erwähnt, so weitgehend wie möglich, besonders auch deshalb, weil immer mehr Güterwagen zu einem europäischen Pool zusammengefasst werden. Dieser Pool verwaltet die ihm anvertrauten Güterwagen gemeinsam. Das hat zur Folge, dass sich z. B. durchschnittlich 85 % der von uns im Pool eingebrachten Wagen ausserhalb der Schweiz befinden und dort auch nötigenfalls repariert werden. Wir sehen diese Wagen in der Regel nur, wenn sie wegen abgelaufener Revisionsfrist zurückkommen.

f) Schiffe

Bekanntlich betreiben die SBB einen Schiffsdienst auf dem Bodensee. Er besteht aus einem bedeutenden Güterwagen-

Trajektdienst und einem Personenverkehr- und Autofährdienst. Letztes Jahr ist ein Personenschiff für 320 Personen in Dienst gekommen. Ein grosses Allzweckschiff, das vornehmlich für den Autofährdienst und den Gütertrajektdienst bestimmt ist, soll 1957 in Auftrag gegeben werden.

*

Die grossen, weitschichtigen und komplexen Bauaufgaben, die sich für die Erneuerung des umfangreichen und vielgestaltigen Rollmaterialparks der SBB stellen, lassen sich nur dann mit gutem Erfolg verwirklichen, wenn alle daran Beteiligten in gutem Einvernehmen zusammenarbeiten. Die Voraussetzungen dazu sind vorhanden. Es gilt, mit grossen Summen schweizerischen Volksvermögens sparsam und wohl überlegt zu haushalten.

Adresse des Verfassers: Dr. h. c. Franz Gerber, Gossetstrasse 30, Wabern bei Bern.

Ideenwettbewerb für das Stadtspital II und eine Maternité im Triemli in Zürich-Wiedikon

Schluss von S. 448

DK 725.51

Schlussfolgerungen aus dem Wettbewerb und Empfehlungen für die weitere Bearbeitung der Aufgabe

Das Studium der eingereichten Arbeiten und die mehrmalige Besichtigung des Baugeländes haben zu folgenden Erkenntnissen geführt:

5. Preis (9800 Fr.); Verfasser: Arnold Hartmann, Zürich

Allgemeines

Die Zufahrten zum Haupt- und zum Wirtschaftsgebäude Stadtspital sind kurz, wobei die Höhendifferenzen des Geländes durch die tieferliegende Wirtschaftszufahrt geschickt ausgenutzt sind. Der Hohensteinweg kann nicht als Zufahrt zur Maternité benützt werden. Die Parkplätze sind richtig aufgegliedert, aber zu knapp. Die Erschliessung der Personalwohnungen ist ungenügend und umständlich.

Durch die Konzentration der Hauptzufahrten im nordwestlichen Teil des Geländes und die günstige Lage des Bettenhauses liegen die Krankenabteilungen ruhig und gut besonnt mit Blick auf einen grossen Freiraum. Das Wirtschaftsgebäude ist in erwünschter Weise isoliert mit eigener Zufahrt; seine Lage ermöglicht kurze und wirtschaftliche Transportwege für Speisen und Wäsche zum Hauptgebäude. Die Kinderabteilung des Stadtspitals bildet einen organischen Uebergang zur Maternité, die an der Südwestecke des Geländes etwas stark bergseitig liegt.

Die am südöstlichen Teil des Grundstückes eingestreuten Personalhäuser beeinträchtigen die grosszügige Gesamtwirkung und trennen die Freifläche von der Landschaft; gegenseitige, störende Einblicke zwischen den Gebäuden sind jedoch vermieden.

Die hohe und lange Nordfront des Spitals wirkt sich städtebaulich ungünstig aus. Die Baumassen der Personalhäuser sind unter sich gut abgewogen und klar und übersichtlich verteilt, während die Lösung mancher Details weniger ansprechend ist.

Stadtspital

Der Wendepunkt der Vorfahrt ist zu knapp, und die Eingänge liegen zu nahe beieinander. Die Verteilung der Patienten und Besucher im Innern des Stadtspitals ist besonders klar und geschickt. Durch eine grosszügige, sehr schön gelegene Eingangshalle gelangen die Besucher zu zentralen Aufzugsgruppen, von denen aus alle Bettenstationen unmittelbar erreicht werden. Die Zuordnung je einer Bettenstation für Chronisch- und Akutkranke ist ärztlich, psychologisch und betrieblich vertretbar. Die Lage der Beschäftigungstherapie und der Patientenbibliothek mit Sonnenterrasse im obersten Geschoss bietet grosse Vorteile. Die Bettenstation ist betrieblich durchdacht und funktioniert einwandfrei.

Die Behandlungsräume des Stadtspitals sind an der Nordseite des Bettenhauses in drei Geschossen übersichtlich organisiert. Einzelne auf die engen Innenhöfe gerichtete Räume sind mangelhaft belichtet.

Maternité

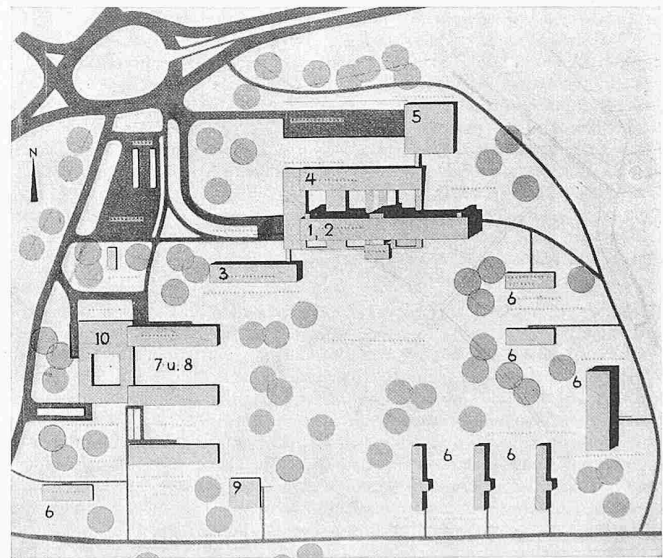
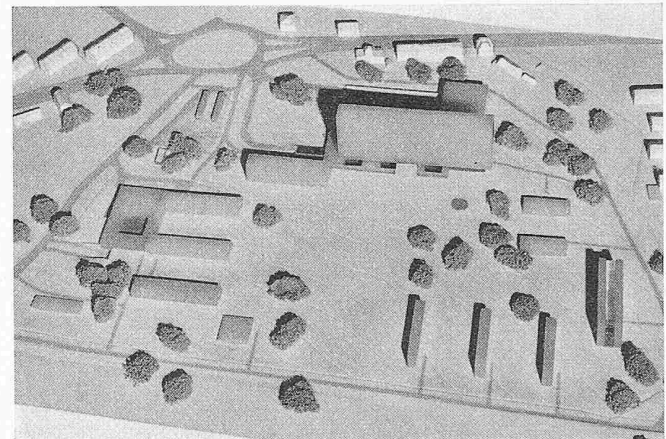
Die Maternité weist eine wenig übersichtliche Eingangshalle auf. Die übrige Organisation ist wegen der klaren Trennung der Bettenstationen von den Behandlungsräumen befriedigend. Die Aufgliederung in drei Pavillons bringt keine Vorteile.

Personalhäuser

Die Wohngebäude für das Personal bewahren einigermaßen den Massstab der benachbarten vorhandenen Wohnbebauung. Die Personalhäuser der Maternité sind im Grundriss unwirtschaftlich, ungünstig orientiert und liegen städtebaulich nachteilig.

Kubikinhalt: 312 529 m³.

Massstab der Lagepläne der Preise 5 bis 10 1:5000

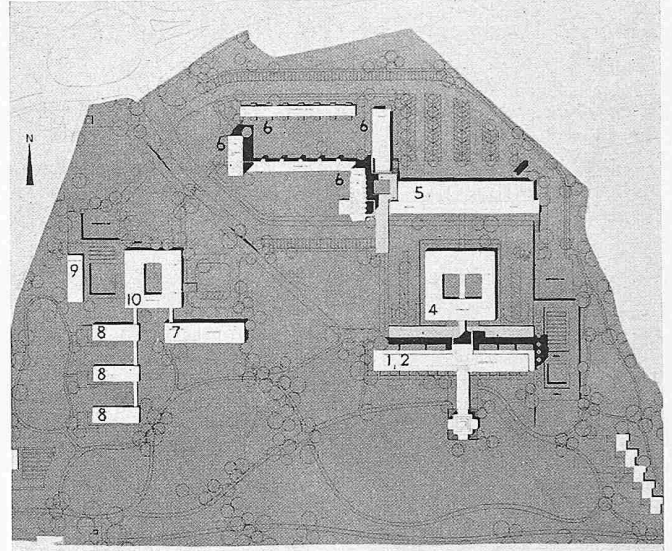
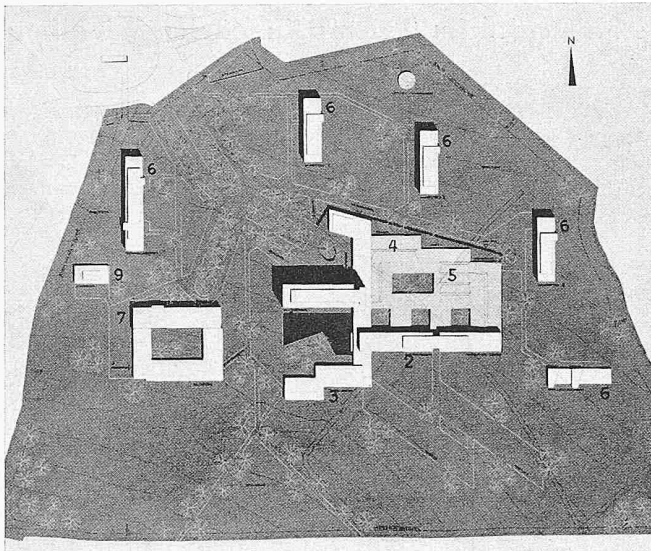
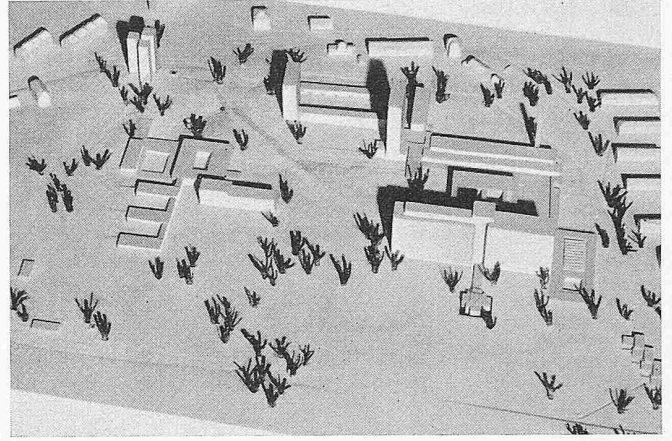
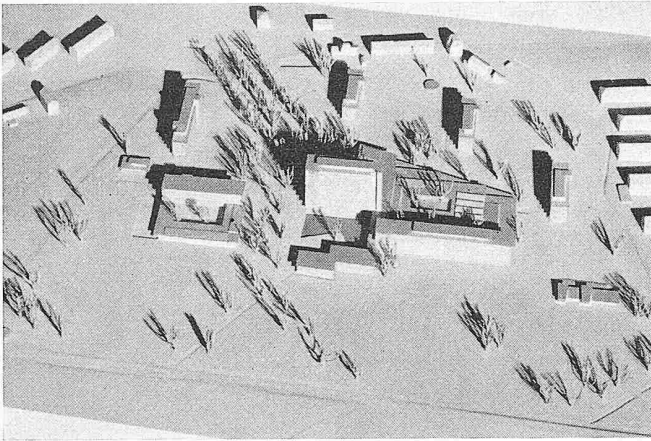


Stadtspital

- 1 Bettenhaus für Akutkranke
- 2 Chronischkranke
- 3 Kinder
- 4 Behandlung
- 5 Wirtschaft
- 6 Personal

Maternité

- 7 Wöchnerinnen
- 8 Säuglinge
- 9 Kinderheim
- 10 Gebär- und Operationsabteilungen



6. Preis (9200 Fr.); Verfasser: **Werner Stücheli** und **Jakob Frei**, Zürich
Legende siehe Seite 477

Allgemeines

Die Spitalbauten liegen vom Verkehr abgerückt im Schwerpunkt des Geländes mit einer schönen und genügend grossen Freifläche gegen Süden. Dadurch ergibt sich auch eine bevorzugte sehr weiträumige Lage für die Wohnbauten im Anschluss an die angrenzende Bebauung und an den Stadtverkehr.

Die Zu- und Wegfahrt ist relativ kurz, übersichtlich, aber durch Kreuzungen belastet. Die Parkplätze sind zu knapp. Die gärtnerische Gestaltung steht im Einklang mit den schönen Gebäudegruppen.

Alle Bettenabteilungen sind konsequent nach Süden orientiert, die Personalwohnungen nach Ost und West. Die topographischen Verhältnisse sind geschickt ausgewertet. Für die unteren Geschosse des Akutspitals ergibt sich eine gewisse Beeinträchtigung durch den Bettenstrakt des Kinderspitals.

Der architektonische Aufbau der Anlage ist wohl geordnet. Die Baukuben sind schön aufeinander abgestimmt und von der Peripherie her gegen den Akzent des Akutkrankenhauses entwickelt.

Stadtspital

Kranken- und Besuchereingang liegen günstig, dagegen ist die Zufahrt zu wenig flüssig. Der Weg für die Besucher tangiert die Verwaltungsbauabteilung in einer geräumigen Halle und führt auf kürzestem Weg zu den Aufzügen und Bettenstationen für Akut- und Chronischkranke. Die Notfallstation liegt günstig, dagegen sind die Operationsabteilungen von den Bettenstationen abgelegen, nur von oben belichtet und unzuweckmässig organisiert. Die Behandlungsräume sind etwas knapp und nicht ganz vollständig. Die Speisen- und Warentransporte sind gut angelegt. Die Essräume liegen zentral. Die Heizung unter dem Eingangshof ist betrieblich abzulehnen. Die Bettenstation ist räumlich interessant konzipiert und betrieblich möglich.

Maternité

Der Grundgedanke für den Aufbau der Maternité ist sympathisch. Das Blickfeld einer Bettenstation ist etwas eingeengt und der Einsicht nicht ganz entzogen. Die Wirtschaftsräume mit Essaal sind zweckmässig eingegliedert. Bei allen 3 Pflegeeinheiten fehlen je Arztzimmer, Behandlungsraum und Bettenmagazin.

Personalhäuser

Die Personalwohnungen sind wirtschaftlich organisiert und schön gestaltet.

7. Preis (8500 Fr.); Verfasser: **Josef Schütz**, Zürich

Kubus

Der relativ niedrige Kubikinhalte ergibt sich teilweise aus den fehlenden Räumen. Die Geschosshöhe ist knapp.
Kubikinhalte: 240 420 m³.

7. Preis; Verfasser: **Josef Schütz**, Zürich

Allgemeines

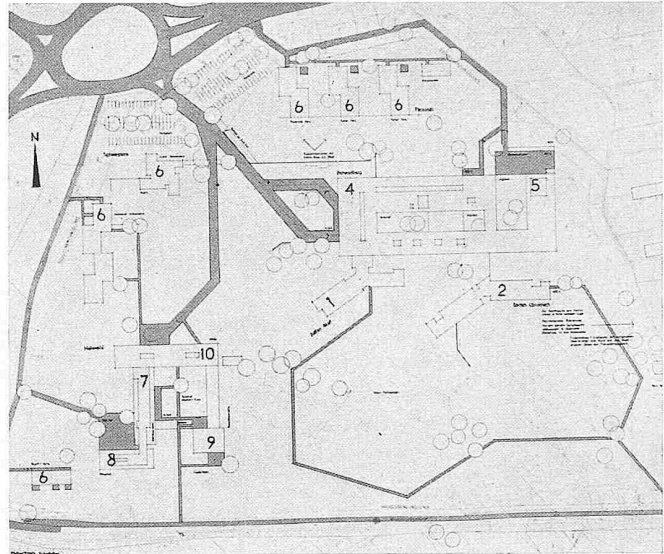
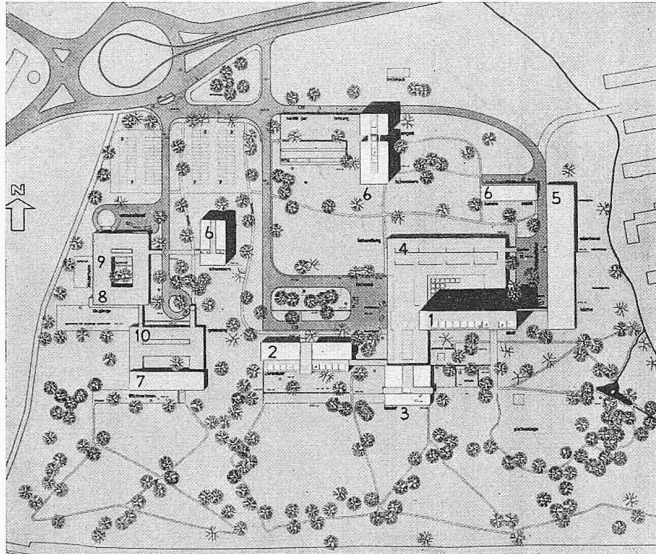
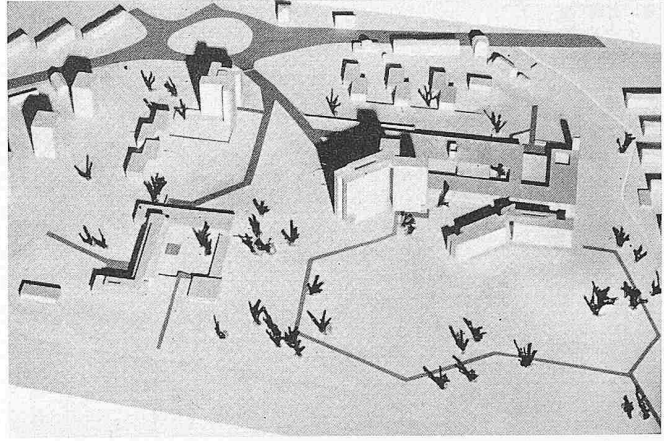
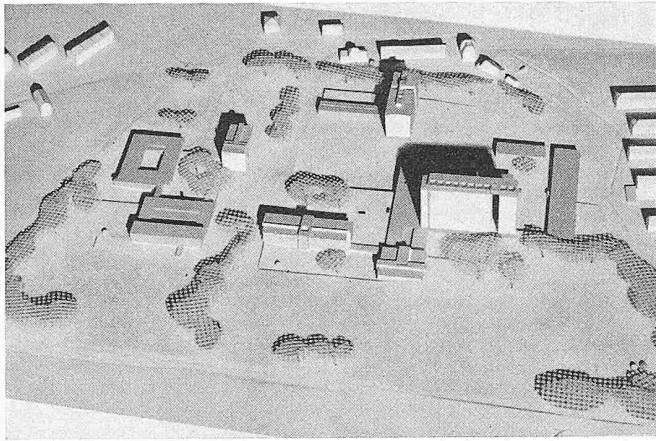
Gute Erschliessung des Spitalareals von der Tramhaltestelle Triemli mit zentralem Eingangspunkt. Uebersichtliche direkte und kreuzungsfreie Zufahrten und gesonderte Fussgängerwege vom Eingang und von den günstig gelegenen Parkplätzen, mit guter Ausnützung der topographischen Gegebenheiten. Richtige Leitung des Warenverkehrs abseits der Krankenabteilungen. Die schöne Führung des Fussgängers durch das Gartengelände ist hervorzuheben. Klare Verteilung differenzierter Gebäudegruppen des Spitals, der Maternité und der Personalhäuser im Gelände. Die Stellung der Bauten sichert eine ausreichende Besonnung aller Abteilungen. Die Bettenabteilungen von Spital und Maternité haben freie Sicht auf die grosse, zusammenhängende und unverbaute Parkfläche mit Ausblick auf See und Alpen in den oberen Geschossen. Die Wirkung des beherrschenden Baukörpers des Spitalbettenhauses wird beeinträchtigt durch die unmotivierten, zu grosse Höhe des Schwesternhauses des Stadtspitals.

Die Freiflächen sind schön zusammengefasst und bilden eine natürliche Umrahmung der Baugruppen und einen landschaftlich reizvollen Uebergang zum Uetliberg. Erwünschte Lärmabschirmung durch Baum- und Buschpflanzung gegen die Strasse und die Wohngebiete. Der Betrieb im Behandlungsstrakt wird beeinträchtigt durch die umliegenden Verkehrsflächen. Die Schwesternhäuser liegen günstig zu den Verkehrsverbindungen nach der Stadt, jedoch ist die Spitalnähe und die starke Konzentration im Hochhaus für die Spital-schwester zu weitgehend und in der kubischen Gestaltung nicht überzeugend (verschieden hohe Kuben). Im allgemeinen sympathische und klare Gliederung der Baumassen. Die beiden Turmhäuser mit den Schwesternwohnungen sind nicht überzeugend.

Einzelheiten der äusseren Gestaltung sind teilweise etwas zu dekorativ gelöst.

Stadtspital

Alle Eingänge mit geschützten Vorhallen sind gut und übersichtlich organisiert. Hingegen vermag die räumliche Gestaltung der Eingangs-



8. Preis (7700 Fr.); Verfasser: **Eduard del Fabro** und **Bruno Gerosa**, Zürich

9. Preis (7300 Fr.); Verfasser: **Max P. Kollbrunner** und **Theo Hotz**, Zürich

halle nicht voll zu befriedigen. Aufzüge und Treppen liegen zentral und ergeben eine gute Verteilung, jedoch sind die Vorplätze teilweise zu eng.

Kurze und klare Verbindungen von allen Bettenabteilungen zu den Behandlungsräumen. Die Bettenabteilungen sind im allgemeinen zweckmässig organisiert. Es fehlen 5 Aertzekanzleien. Eine Besonderheit des Projektes bildet die enge Verbindung zwischen Akut- und Chronikerstationen, die betriebliche Vorteile bringt (kurze Verkehrswege nebeneinander und zu den Behandlungsräumen).

Die Lage der verschiedenen Behandlungsabteilungen ist richtig. Unklar ist das Ineinandergreifen der Physikalischen Therapie und der Apotheke, deren Warenannahme fehlt.

Der zentral gelegene Gottesdienstraum ist zu gross und sehr exponiert. Die Disposition der Küche mit Warenannahme, Nebenräumen und Esssälen ist überzeugend. Die Essräume sind von den Arbeitsplätzen auf kurzen Wegen erreichbar, vom Krankenhaus gut abgesondert. In gleich günstiger Weise sind die lärm erzeugenden Betriebe der Heizung und Wäscherei vom Spital getrennt und dennoch in zweckmässiger Verbindung.

Maternité

Die Maternité ist in allen Teilen gut organisiert mit übersichtlichen Verkehrswegen. Hervorzuheben ist die geschickte Lage des Kinderheimes in der Nähe der Arbeitsstelle der Mütter und abseits vom Bettenhaus.

Personalhäuser

Die Zugänglichkeit der Personalwohnungen ist befriedigend. Die Grösse der Raumgruppen ist günstig. Nachteilig ist die starke Beschattung des Hausangestelltentraktes durch das Schwesternwohnhaus und die Nähe des Parkplatzes. Die Dachaufsichten nach Osten sind unerfreulich.

8. Preis; Verfasser: **Eduard del Fabro** und **Bruno Gerosa**

Allgemeines

Die Gebäudegruppen sind so auf dem Gelände verteilt, dass im Süden vor den Bettentrakten eine grosse zusammenhängende Grünfläche entsteht. Die Zufahrt zum Spital und seinen Wirtschaftsräumen ist richtig disponiert. Nicht ganz zu befriedigen vermag die Zufahrt zur Maternité

mit eigener Abzweigung am städtischen Strassennetz und Umrahmung des Behandlungstraktes mit Verkehrsfläche. Alle Bettenstationen sind nach Süden und gegen Grünflächen gerichtet. Zu begrüssen ist der Versuch, die Schwesternhäuser in die Nähe des städtischen Verkehrs zu legen. Die Stellung der Schwesternhäuser für die Maternité zwischen zwei Verkehrsstrassen vermag nicht zu befriedigen. Die Gebäudegruppen sind nah und logisch nach ihren Funktionen gegliedert. Die Hochbauten halten eine genügende Distanz gegenüber der privaten Bebauung ein. Die architektonische Gestaltung ist sachlich.

Stadtsptial

Die Eingänge für Besucher und Kranke sind gut auffindbar und liegen betrieblich günstig im Zentrum, die Zugänge zu den Operationssälen sind kompliziert und nur durch die Notfallstation möglich.

Die Röntgenabteilung liegt für den ambulanten Patienten etwas unklar. Die Verbindungen von der Eingangshalle zu den Chronikerstationen sind gut. Die Pflegeeinheiten des Akutspitals sind klar und übersichtlich, diejenigen im Chronikerspital und der Kinderabteilung dagegen weisen betriebliche Mängel auf. Dem Behandlungstrakt fehlt eine klare Organisation, zudem sind betriebliche Mängel festzustellen (z. B. nur Oberlicht für Frischoperierte). Die Wirtschaftsräume liegen vorteilhaft abseits, dagegen ist die Verbindung mit den Chronikern weitläufig. Schöne Lage der Essräume für das Personal.

Personalhäuser

Die Einheiten pro Stockwerk des Schwesternhauses sind zu gross.

Maternité

Im allgemeinen ist die Organisation der Maternité annehmbar. Die Lage der Küche und des Speisesaales ist zu beanstanden. Die Einheiten pro Stockwerk des Schwesternhauses Spital sind zu gross.

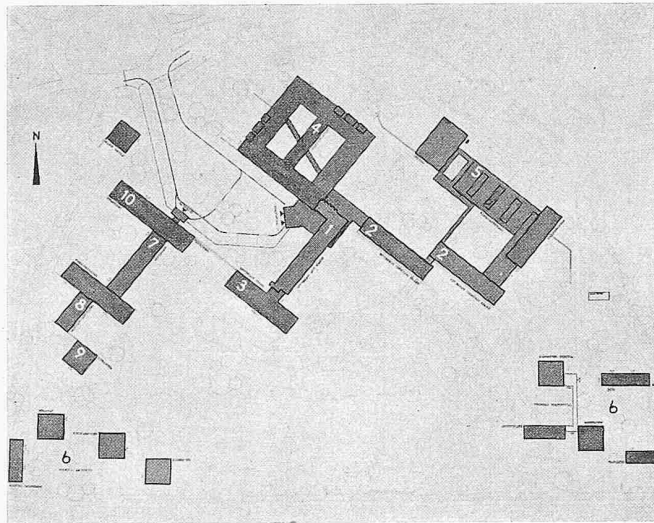
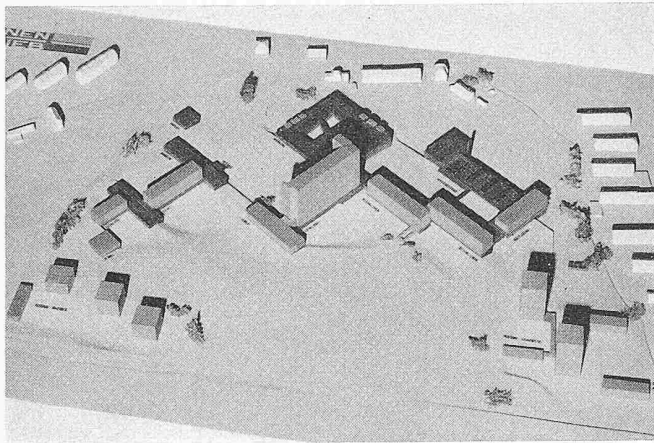
Personalhäuser

Es fehlen 15 Zimmer für weibliche Hausangestellte; das Schwesternhaus ist etwas zu gross. Kubikinhalte: 259 320 m³.

9. Preis; Verfasser: **Max P. Kollbrunner** und **Theo Hotz**

Allgemeines

Die Schwierigkeiten des Geländes werden durch die freie und beherrschte Gesamtsituation mit gutem Gefühl für Topographie und Organisation überwunden. Die Zufahrten zum Spital und zur Maternité



10. Preis (6500 Fr.); Verfasser: **Geb. Pfister**, Zürich

Legende siehe Seite 477

Allgemeines

Charakteristisch an diesem Projekt ist die räumliche Trennung des Areals in eine Spital- und eine Wohnzone. Das Projekt geht von einem organisatorisch klaren und selbständigen Grundgedanken aus: Eine zentral gelegene, etwas überinstrumentierte Halle verbindet direkt den Behandlungstrakt, das Akutspital und das Chronikerspital. Das Projekt hat den Vorteil, dass der Behandlungstrakt relativ frei liegt.

Im Schwerpunkt der Anlage liegt das Akutbettenhaus, mit Südost-orientierung der Krankenabteilungen. Die Zufahrten und Parkplätze für das Spital und die Maternité sind überzeugend angeordnet. Die Führung des Fussgängerweges des Spitals am Eingang der Maternité vorbei ist nicht annehmbar. Die Einmündung der Zufahrt zu den technischen Betrieben von der Birmensdorferstrasse ist nachteilig.

Durch die Lage der Bauten wird die Topographie des Geländes gut ausgenützt.

Die Spitalbauten sind kubisch geschickt gegliedert. Die Lage der Schwesternhochhäuser ist störend. Das Detail der architektonischen Gestaltung ist unbefriedigend.

Die Maternité ist durch den hohen Trakt des Akutspitals beeinträchtigt.

Stadtspital

Die Eingänge für Besucher und Patienteneinlieferung liegen zu nahe beieinander. Die Chronikerabteilung wird von der Akutabteilung eingesehen. Die Anordnung der Aufzüge bringt betriebliche und technische Nachteile. Bettenstationen und Behandlungsräume sind zweckmässig organisiert. Hingegen ist die Bettenstation etwas weitläufig. Im Behandlungstrakt fehlen die vertikalen Verbindungen. Küche und Personalsräume liegen allzu peripher in bezug auf die Akut- und Kinderabteilungen.

Maternité

Die Maternité weist übersichtliche Grundrisse auf. Ungünstig ist die Trennung der Säuglingsabteilung durch den Wirtschaftstrakt von den übrigen Abteilungen.

Personalhäuser

Die Grundrisse der Personalwohnungen sind annehmbar.

Kubus

Die Geschosshöhen der Bettenräume sind durchwegs zu gering. Kubikinhalte: 280 318 m³.

sind verkehrstechnisch richtig, dagegen ist die Zufahrt zum Wirtschaftshof in der Führung und Einmündung in die Birmensdorferstrasse abzulehnen. Auch die Zufahrt zum Wirtschaftshof der Maternité über den Fussgänger-Hohensteinweg muss abgelehnt werden. Die Personalhäuser liegen günstig. Die Disposition der Bauten ist im allgemeinen nach deren Bedürfnis und Charakter zweckmässig. Zu beanstanden ist die teilweise Beeinträchtigung des Schwesternhochhauses im westlichen Geländeteil durch den Verkehr. Die Personalwohnungen im nördlichen Spitalareal haben zu geringen Gebäudeabstand. Die optimale Orientierung sämtlicher Bettenabteilungen hinsichtlich Ruhe, Besonnung und Aussicht ist anzuerkennen. Der begrüssenswerte Versuch, die Kuben zu differenzieren, ist nicht überall gelungen und mit Nachteilen erkaufte. Die Anlage wirkt nicht harmonisch. Aus den Plänen ist die architektonische Gestaltung wenig ersichtlich.

Stadtspital

Die Eingänge und Verkehrswege sind klar und übersichtlich angeordnet, sowohl für Patienten, Besucher und Ambulante. Sehr zu begrüssen ist der günstige Anschluss des Vertikalverkehrs des Akutbettenhauses an die Eingangshalle.

Die Pflegestation ist bezüglich Lage der Nebenräume und in ihrer Aufteilung gut organisiert. Die Behandlungsabteilungen sind auf zwei Geschossen betrieblich vorteilhaft zusammengefasst, wenn auch etwas umständlich organisiert. Einen Nachteil bedeuten die vielen, nur mit Oberlicht versehenen Räume.

Die Lage der Küche und der technischen Betriebe ist gut, mit flüssiger Verbindung zu den Spitalabteilungen. Die doppelseitige Belichtung und Besonnung der Küche und Speiseräume sind vorzüglich und schaffen eine günstige Atmosphäre.

Maternité

Die Maternité ist ihrer spezifischen Aufgabe gemäss zweckentsprechend konzipiert. Die innere Organisation ist im allgemeinen gut. Zu beanstanden ist die Lage der Waschküche unter dem Essaal und einer Bettenabteilung.

Personalhäuser

Die Personalwohnungen sind grundrisslich gut gegliedert und schaffen eine wohnliche Atmosphäre.

Kubus

Der niedrige Kubikinhalte resultiert zum Teil aus zu geringen Stockwerkshöhen der Betten- und Behandlungsgeschosse. Kubikinhalte: 240 483 m³.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass gegenüber der angrenzenden Wohnbebauung und den Verkehrsstrassen genügende Abstände erreicht werden. Eine Absteckung verschiedener im Wettbewerb vorgeschlagener Möglichkeiten auf dem Bauareal hat gezeigt, dass eine Südlage, unter Umständen mit leichter Abrehung nach Osten, auch in bezug auf Gelände und Aussicht am günstigsten ist, wobei die Lage des Hauptbaukörpers etwa im Sinne der Projekte Nrn. 39 und 13 vorgesehen werden sollte.

Die Lage der Maternité auf dem südwestlichen Teil des Geländes wird als richtig erachtet. Die Wohnungen für die Schwestern und das Personal werden vorteilhaft in der Nähe der öffentlichen Verkehrsmittel, aber in ruhiger Lage anzuordnen sein. Die Zufahrten zu den Gebäuden sollten möglichst nur eine Einmündung in die Birmensdorferstrasse haben, aber innerhalb des Spitalgeländes klar getrennt zu den Haupteingängen des Stadtspitals, der Maternité und der Wirtschaftstrakte führen. Auch eine strenge Trennung der Fussgänger von den Fahrzeugen muss verlangt werden.

Die Eingänge für Besucher und Kranke müssen in genügendem Abstand voneinander getrennt und in einer Ebene liegen. Es ist sehr wichtig, dass die Eingangshalle genügend Bewegungsraum aufweist und eine leichte Orientierung ermöglicht. Besonderes Gewicht ist den guten Verbindungen von den Eingängen zur Notfallstation, den Operations- und Behandlungsabteilungen und den Bettenstationen für die Akutkranken beizulegen. Bei den Chronikerabteilungen ist auf günstige Verbindungen zur Therapie und zur Gartenfläche zu achten. Mit Rücksicht auf den Spitalbetrieb sind kurze Wege innerhalb der Bettenstationen der Akutabteilung durch konzentrierte Grundrissanordnung anzustreben. Keines der eingereichten Projekte wird diesem Ziel in vollem Umfange gerecht. Bei der Weiterbearbeitung sollte darauf geachtet werden, dass von den Operationssälen der Blick ins Freie möglich ist.

Bei den Personalhäusern ist eine wirtschaftliche Lösung, aber eine wohnliche Atmosphäre anzustreben, die eine allzu starke Massierung vermeidet.

Das Preisgericht stellte fest, dass das durchschnittliche Niveau der eingereichten Arbeiten beachtlich ist. Ein Projekt, das ohne wesentliche Ueberarbeitung der weiteren Planung zugrunde gelegt werden könnte, liegt indessen nicht vor.

Das Preisgericht empfiehlt, die Verfasser der ersten vier prämierten Projekte Nrn. 39, 13, 16 und 41 für die weitere Bearbeitung in engem Kontakt mit Spitalfachleuten, unter Umständen mit erfahrenen Spitalarchitekten, heranzuziehen.

Rangordnung und Preisträger wurden bereits bekanntgegeben (SBZ 1957, Nr. 15, S. 227).

MITTEILUNGEN

Zweiter Internationaler Kongress der Betonsteinindustrie.

Dieser Kongress fand vom 22. bis 28. Juni dieses Jahres in Wiesbaden statt. Im Zusammenhang mit dem Kongress führte die Maschinenindustrie die erste internationale Betonsteinmaschinen-Ausstellung durch. Die Schweiz, welche neuerdings auch Mitglied des internationalen Büros der Betonsteinindustrie ist, nahm mit einer grossen Delegation an den Arbeiten teil. Die Aufgabe der Kongresse besteht darin, den Erfahrungsaustausch über technische und wirtschaftliche Probleme auf internationaler Basis zu fördern und auf dem Gebiet der Forschung und ihrer Anwendung zusammenzuarbeiten. Die mit dem ersten Kongress in Brüssel begonnene internationale Gemeinschaftsarbeit wird insbesondere von der Ansicht getragen, dass die Betonsteinindustrie wichtige Aufgaben in der Vorfertigung von Bauelementen zu erfüllen hat. In der rationellen Fabrikation von grossen Serien, verbunden mit einer zielbewussten Normung, ist es der Betonsteinindustrie möglich, Erzeugnisse von höchster Qualität herauszubringen und gleichzeitig zur Senkung der Baukosten beizutragen. In der Folge seien die einzelnen Vortrags- und Diskussionsthema aufgeführt, ohne nähere Erläuterungen abzugeben. Sämtliche Vorträge sind gedruckt und können beim Unterzeichnenden eingesehen werden. 1. Herstellung und Anwendung von Spannbetonelementen; 2. Härtung des Betons durch Temperatursteigerung; 3. Die Wasserdichtigkeit von Beton- und Stahlbetonrohren und der daraus hergestellten Leitungen; 4. Die neue Entwicklung der konstruktiven Systeme bei Hoch- und Industriebauten aus Fertigteilen; 5. Fertigteile für den Strassenbau; 6. Beton aus porigen Stoffen; 7. Die Eigenschaften des Porenbetons und dessen Verwendung bei verschiedenen klimatischen und arbeitstechnischen Verhältnissen; 8. Rationalisierung, Automatisierung und Produktivität in der Herstellung von Betonsteinerzeugnissen; 9. Vorfabrizierte Fassaden-Elemente für Gebäude; 10. Neue Erkenntnisse über das Schwinden des Betons; 11. Betonzusätze. Im Anschluss an die Vorträge fanden Besichtigungen namhafter Firmen statt, welche das Gesamtbild des Erfahrungsaustausches noch praktisch illustrierten. Dipl. Ing. K. Bättig, Kreuzackerweg, Lyss (BE)

Schweizerischer Staumauernbau in amerikanischer Sicht.

Schon in seiner Nummer vom 24. Mai 1956 hat «Engineering News-Record» seine Leser in einem recht dramatischen («Swiss Take Over High Dam Leadership») Leitartikel darauf aufmerksam gemacht, dass die USA im Begriffe stehen, das Primat der höchsten Talsperre zu verlieren. In einem weiteren Aufsatz («Engineering News-Record» vom 28. März 1957) befasst sich nun W. H. Holmes, beratender Ingenieur in Sacramento, Calif., mit den schweizerischen Entwurfskriterien für Staumauern im besonderen, soweit diese in der Gewichtsmauer Grande Dixence zum Ausdruck kommen. Er gelangt — was ja auch schon ein nur oberflächlicher konstruktiver Vergleich zeigt — zum Schlusse, dass die Abmessungen der Grande Dixence-Mauer kaum den amerikanischen Entwurfskriterien zu genügen vermögen bzw. diese an Kühnheit weit übertreffen. Neben einigen kritischen Bemerkungen über die zugelassenen Spannungen scheint uns, im Hinblick auf die Wirkungsweise einer Gewichtsmauer, die Bemängelung der Gleitsicherheit besonders schwer zu wiegen. Diesem Vorwurf tritt in einem Nachsatz J. Hünerwadel von der Grande Dixence S. A. entgegen, unter Hinweis auf das ausgeprägte, relativ enge V-Tal, wie es an der Grande Dixence, im Gegensatz zu den meisten amerikanischen Mauern ähnlicher Grössenordnung, vorliegt. Dem könnte man wohl noch beifügen, dass die Grande Dixence-Mauer für den gegenwärtigen schweizerischen Talsperrenbau nicht eben typisch ist, stellt sie als Ge-

wichtsmauer doch eher einen Ausnahmefall neben einer ganzen Reihe von Bogenmauern dar. Bezüglich dieser aber und in Hinblick auf die grosse inhärente Sicherheit dieses Talsperrentyps kann man füglich behaupten, dass die amerikanischen Entwurfskriterien, aus welchen Gründen und mit wieviel Recht bleibe dahingestellt, konservativ sind.

Dipl. Ing. Niklaus Schmitter, Erbstrasse 14, Küssnacht ZH

Die Moselkanalisation. «Le Génie Civil» vom 1. Okt. 1956 berichtet ausführlich über Projekt und wirtschaftliche Aspekte dieses grossen Gemeinschaftsunternehmens, dessen Inangriffnahme anlässlich der Unterzeichnung des Saarabkommens in Luxemburg am 5. Juni 1956 beschlossen wurde. Danach soll die Mosel von Metz bis Koblenz, d. h. auf 300 km Länge, für



Rheinschiffe von 1500 t ausgebaut werden. In Metz besteht Anschluss für kleinere Schiffe an das französische Kanalsystem, die Saar und den Oberlauf der Mosel. Der Schifffahrtskanal wird überall mindestens 50 m Breite, 2,5 Meter Tiefe und 500 m Krümmungsradius aufweisen. Er verläuft auf 60 km Länge auf französischem Gebiet, auf 45 km entlang der deutsch-luxemburgischen Grenze und auf 195 km auf deutschem Gebiet. Der mittlere Abfluss der Mosel beträgt bei Thionville 135 m³/s und wächst bis Koblenz auf 272 m³/s. Das

mittlere Gefälle liegt um 0,3 ‰, der gesamte Höhenunterschied beträgt von Metz bis Koblenz rund 100 m. Der Kanal wird 16 Stauwehre von 4 bis 8 m Höhe und 18 Schleusen von 12 m Breite und 165 m Länge besitzen. Neun Kraftwerke (ausser dem schon bestehenden in Koblenz) sollen insgesamt jährlich 751 Mio kWh liefern. Von einer 1 km langen Umleitung abgesehen, wird der Schifffahrtskanal dem jetzigen Flusslauf folgen. Die Gesamtkosten sind mit 44 Mia frfs = 520 Mio DM veranschlagt, davon 180 Mio DM für die Kraftwerke. Die Arbeiten sind im Frühjahr 1957 aufgenommen worden, so dass schon 1962 das erste Rheinschiff bis nach Lothringen wird fahren können.

Plattform für Oelbehälter im Meer. Im Golf von Mexiko, 56 km von der Küste entfernt, wurde eine erste vollständig vorgefertigte und vorgespannte Plattform errichtet, auf der zwei Oeltanks von je 820 m³ Inhalt Platz finden, die als Zwischenlagerung zwischen Bohrtürmen und Unterwasser-Pipeline zum Ufer dienen. Am Standort der Plattform ist das Wasser 11,3 m tief, die Platte liegt 12,5 m über Mittelhochwasser. Die Konstruktion erträgt stärkste Stürme bis zu 240 km/h und Wellenkräfte bis zu 3660 kg/m². Sie setzt sich aus folgenden Hauptelementen zusammen: Zwei Führungsrahmen, bestehend aus je sechs hohlen vertikalen Betonständern von 137 cm Aussendurchmesser und 10 cm Wandstärke, versteift durch Stahlrohr-Diagonalen mit Laschen, die nach der Rahmenmontage mit Beton ummantelt wurden; 12 Tragpfähle aus Beton, ebenfalls hohl, von 91 cm Durchmesser und 58,5 m Länge; vier Hauptträger von I-Querschnitt; Plattform aus sechs gleichen Elementen von je 5,08 m Breite und 14,60 m Länge in Form zusammengesetzter Mehrfachrippen. Die Rahmen wurden am Ufer zusammengesetzt, eingeschwommen und genau vermessen am Meeresgrund abgesetzt, die Tragpfähle durch die Hohlständer des Rahmens hindurchgeschlagen, der Zwischenraum ausgegossen, die Oberkanten der Tragpfähle auf gleiche Höhe abgeschlagen, die Träger und die Plattformelemente aufgesetzt und alle Teile miteinander verdübelt. Bilder und weitere Angaben enthält «Civil Engineering» vom Juli 1956.

Zur Frage des akuten Mangels an Ingenieuren und Technikern. Für Bild 2 dieses Beitrages von Ing. P. Soutter in Heft 12 dieses Jahrganges, S. 174, haben sich seither genauere Werte der Kurve für die Schweiz ergeben, so dass wir jenes Bild verbessert, zugleich mit verbesserter Unterschrift, hier noch-