

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 52: **75 Jahre SBZ**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

Diese sind denn auch wesentliche Tragsäulen unserer Zeitschrift: Sie vermitteln uns nicht nur die meisten Beiträge und zahlreiche Abonnenten, sondern auch jene heilsame Kritik, ohne die niemand in echtem Sinne fortschrittlich und anpassungsfähig sein kann. Ueberhaupt ist bei uns alles durch persönliche Werte untermauert und durchwärmt.

Diese einzigartige Stellung verpflichtet. Wenn es der Sinn der Technik ist, die Menschen zu verbinden und ihnen zu dienen, so ist einer technischen Zeitschrift aufgegeben, über das Fachtechnische hinaus klarzumachen, was Verbinden und Dienen heisst, wenn immer sich Gelegenheit dazu bietet. A. O.

## MITTEILUNGEN

**Carquinez Bridge bei San Francisco.** Auf der bestehenden dreispurigen Carquinez-Brücke, die von Oakland ins Sacramento-Tal führt, stieg in den Nachkriegsjahren der Verkehr auf jährlich zehn Millionen Wagen. Daher wurde der Bau einer vierspurigen Parallelbrücke in Angriff genommen. Die Hauptbrücke ist 1021,1 m lang und besteht aus Feldern von 152,4 — 335,3 — 45,7 — 335,3 — 152,4 m, wobei das Mittelfeld einen

Turm bildet. Die Fahrbahn aus Leichtbeton ist 15,8 m breit, die Hauptträger in Stahlfachwerk mit veränderlicher Höhe sind je nach Beanspruchung aus geschweissten Grosselementen von verschiedener Festigkeit durch hochfeste Schrauben zusammengefügt und über den Schiffahrtskanälen als Einhängeträger von 132 m Länge ausgebildet. Die Gründung der Brückenpfeiler besteht aus riesigen Caissons, 16,2 m breit und 31,2 m lang, aus Eisenbeton mit je 18 Zel-



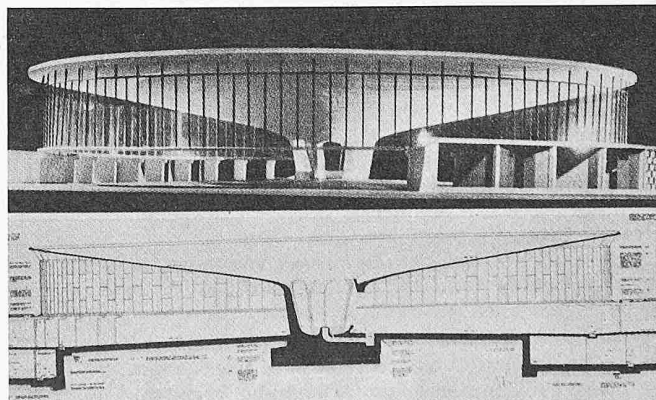
len von je  $4,3 \times 4,3$  m lichter Fläche, wobei die unteren 4 m und die Schneiden schwere Stahlverkleidung tragen. Diese Stahlkonstruktion wurde im Trockendock verschweisst und ausbetoniert, die Aussenwände hat man auf 9,5 m Höhe mit versteiften vorfabrizierten Betonplatten von 10 cm Wanddicke hochgeführt, das Ganze eingeschwommen und abgesenkt und sodann unter Hochziehen einer Schalungsform die Wände mit Beton auf 91 cm Dicke betoniert. Das Absenken auf den Fels erfolgte durch Lösen des Bodens mittels Druckstrahl und Abpumpen des Schlammes. Die Gesamthöhe der Pfeiler misst 45,4 m. An das Südende der Brücke schliesst sich ein Viadukt aus Stahl-Vollwandträgern von 36,6 bis 54,9 m Spannweite an, die auf 47 Eisenbetonpfeilern ruhen, Höhe 6 bis 38 m, Querschnitt massiv  $2,8 \times 6,7$  bis hohl  $6,1 \times 23,2$  m. Diese Pfeiler wurden mit automatischer Gleitschalung, System Heede, betoniert, Arbeitsfortschritt 6 m Höhe pro Arbeitstag von 24 Stunden. Im Bereich des Südufers wird eine grosszügige kreuzungsfreie Zufahrt erstellt. Die neue verkürzte Linienführung der Strasse nach Oakland bedingt auf 5 km Länge den Aushub und Transport von 8,5 Mio  $m^3$  Boden. Der Einschnitt misst am Fusse 60 m Breite für den Strassenkörper, ist in Strassenaxe bis 75 m tief (bis 107 m am Rande) und oben bis 417 m breit. Unter Berücksichtigung der dortigen Bodenverhältnisse und der akuten Erdbebengefahr war diese Lösung billiger und sicherer als ein Tunnel. Die Böschungen sind 2:1 geneigt mit 9 m breiten Bermen bei je 18 m Höhe. Allein 4,1 Mio  $m^3$  Erde müssen über 2000 bis 2500 m Entfernung transportiert werden; hierzu verwendet man 13 Tandemanhänger aus Schlepper und zwei schweren Transportwagen, die zusammen 42  $m^3$  auf einmal fassen. Für die gesamten Bodenbewegungen beträgt der Offertpreis nur 25,6 cents pro cu.yd., das entspricht etwa 1.40 Fr./ $m^3$ . Wie der Beschreibung der Bauarbeiten in «Civil Engineering», Januar und Februar 1957, zu entnehmen ist, rechnet man mit der Vollendung der Arbeiten im Herbst 1958. — Ueber die auf obenstehender Skizze ebenfalls enthaltene, rd. 6 km lange *Richmond-SanRafael-Brücke* haben wir 1956, S. 579

berichtet, und nun bringt «The Engineer» in seinen Heften vom 1. bis 22. Nov. 1957 eine ausführliche Darstellung vom Bau dieses an Länge nur von der *San Francisco-Oakland-Brücke* (Bay Bridge, beschrieben von W. Dardel in SBZ Bd. 105, S. 195) knapp übertroffenen Bauwerks. H. Jobst

**Der Tunnel von Genevreuille** der Linie Paris-Basel, zwischen Veuzou und Lure, erbaut 1855-1858, 621 m lang, musste im Jahre 1956 zum Teil rekonstruiert werden. Die beiden Endstrecken liegen in Mergel, während die Mittelpartie Anhydrid durchfährt. Schon gleich nach seiner Vollendung im Jahre 1858 verlangten Bewegungserscheinungen das Einziehen von Sohlgewölben in den Mergelstrecken, und seither waren Sicherungsarbeiten verschiedener Art infolge von Bewegungen, die durch Wassereinfluss verursacht wurden, fast am laufenden Band notwendig. Dabei wurde in den Jahren 1860 bis 1867 acht Meter unter dem Gleis ein Entwässerungsstollen in der Tunnelaxe getrieben. Dieser Stollen, der unverkleidet blieb, erlitt durch den Zutritt von Feuchtigkeit mit der Zeit bedeutende Deformationen, besonders Erweiterungen in der Anhydridstrecke, die neben immer weiterschreitenden Drucksicherungen besonders in den Widerlagern schliesslich gründliche Wiederherstellungsarbeiten erforderten, da sie eine Gefahr für die Gleise zu werden drohten. Diese interessanten, während des Bahnbetriebes durchgeführten, zum Teil heiklen Arbeiten sind in «Travaux» vom Dezember 1957 eingehend beschrieben. C. Andreae

**Technisches Museum in Winterthur.** Um die Tätigkeit des Vereins für ein Technisches Museum in Winterthur, die sich in den vergangenen zehn Jahren mit grossem Erfolg auf das Sammeln wertvoller Instrumente, Apparate und Maschinen aus dem ganzen Gebiete der Technik beschränkte (s. SBZ 1957, S. 199), auf breitere Basis stellen zu können, genehmigte die am 9. Dez. 1957 in Winterthur durchgeführte Generalversammlung neue Statuten. Danach besteht die Hauptaufgabe des Vereins darin, die später zu gründende Stiftung, welche das allgemein zugängliche Technische Museum der Schweiz bauen, einrichten und betreiben soll, in organisatorischer, finanzieller und bautechnischer Hinsicht vorzubereiten. Der bisherige Vorstand mit Ing. H. C. Egloff als Präsident wurde bestätigt und zudem die Möglichkeit geschaffen, die Zahl der Vorstandsmitglieder, wenn nötig, zu vermehren. Die Versammlung durfte zur Kenntnis nehmen, dass die Bestrebungen des Vereins durch die Stadtbehörden wie auch durch die Industrie und den Handel in erfreulichem Masse gefördert werden.

**Origineller Entwurf einer Markthalle in Sceaux bei Paris.** «Techniques et Architecture», 16e série, No. 2, veröffentlicht die Abbildung des Modelles für diese Markthalle (Arch. Andraut, Ing. Bouchery). Die Tragkonstruktion ist ein Rotationskörper aus Eisenbeton mit nach aussen geradlinig ansteigender dünner Schale, deren freier Rand ringförmig vorgespannt ist, und zentralem, durchbrochenem Kern, der die Gesamtlast auf das Fundament überträgt. Die gesamte kreisförmige Bodenfläche von 1800  $m^2$  ist also, vom Kern abgesehen, vollkommen frei. Vom äusseren Schalenrand hängt die Verglasung bis 2 m über Boden herab. Das Regenwasser fliesst nach der Mitte in einen Brunnen. Im gleichen Heft wird ein Bibliothekgebäude aus Hiroshima gezeigt, das ganz ähnlich konzipiert ist, aber viel geringere Abmessungen aufweist.



**Eine englische Versuchsgrube zur Prüfung von Tragwerken.** Eine natürliche, ringsum geschlossene Kalksteinkluft bei Wirksworth, Derbyshire, wird, wie «Railway Gazette» vom 25. Januar 1957 berichtet, von der Firma Stewarts & Lloyds Ltd. für die Durchführung von Belastungsversuchen an leichten Hochbaukonstruktionen, wie Antennentürme, Freileitungsmasten, Kranausleger usw., benützt. Die Schwierigkeiten, an solchen Objekten in grösserer Höhe versuchsweise horizontale Kräfte wirken zu lassen, sind gross und erfordern Sondereinrichtungen. Die erwähnte Grube erleichtert nun ganz wesentlich solche Versuche. Sie hat eine Bodenfläche von 18 · 30 m und einen 3 m breiten Zugang. Die senkrechten Wände sind 46 m hoch. Horizontale Zugkräfte bis zu 30 t können gleichzeitig an zwölf verschiedenen Stellen und Höhen an den in der Grube aufgestellten Bauwerken einwirken, wobei eine Ueberlastung durch plötzlich einsetzende Winde infolge der geschützten Aufstellung vermieden wird. Die Belastung wird mit zwölf Spezialwinden erzeugt, deren Zugkraft von je 5 t durch Flaschenzüge versechsfacht werden kann. Der Windenantrieb erfolgt über ein Getriebe mit 2-PS-Elektromotor derart, dass die Zugkabelgeschwindigkeit nur ungefähr 5,38 m/min beträgt und die Windentrommel nur eine halbe Umdrehung pro Minute macht. Eine Winde kann auch auf mehrere Belastungsstellen wirken. Belastungen über 30 t werden durch Kupplung einer entsprechenden Anzahl von Winden erhalten. Windwerke und Schaltapparate sind in einem Maschinenhaus untergebracht, darüber liegt der Steuerraum, von dem aus der ganze Prüfschacht überblickt werden kann. Die angesetzten Belastungen können an zwölf Anzeigeelementen abgelesen werden; weitere Instrumente zeigen die Ausbiegungen an zehn Stellen des Prüfbjektivs an. Zur Messung der angesetzten Belastungen wurden besondere, von der Forschungsabteilung der Firma Stewarts & Lloyds Ltd. entwickelte Zugkraftmesser installiert. Sie beruhen auf elektrischer Dehnungsmessung und zeigen Zugkraftänderungen von 1 % an.

M. P. Misslin

## MITTEILUNGEN AUS DER G.E.P.

Der Landesvertreter der G.E.P. in Norwegen, Dr. K. O. Berg, in Oslo, hat der G.E.P. die Festschrift der Nordiska überreicht, die natürlich nicht deutsch abgefasst ist. Deshalb haben wir unsern in Zürich tätigen Kollegen Bau-Ing. R. Hegland gebeten, die Besprechung dieses gut illustrierten Buches von 156 Seiten Umfang zu übernehmen, und wir danken ihm dafür, dass er damit zahlreichen den Nordländern nahestehenden G.E.P.-Kollegen Freude macht.

### Nordiska Roddföreningen in Zürich

Nordiska Roddföreningen wurde am 22. Februar 1878 von einigen sportbegeisterten Skandinaviern gegründet, die am Eidg. Polytechnikum studierten. Im Sommer 1953 versammelten sich Altherren aus allen skandinavischen Ländern in Zürich, um das 75jährige Jubiläum zu feiern. Bei dieser Gelegenheit wurde beschlossen, eine Gedenkschrift zu verfassen, welche jetzt — nach vier Jahren — vor uns liegt. Am interessantesten sind die Beiträge von Altherren, die über ihre Erinnerungen aus den verschiedenen Zeitabschnitten berichten. Der erste Artikel wurde von einem der Gründer der Nordiska verfasst, dem norwegischen Polytechniker-Architekten *Schack Bull*, einem Verwandten von Edward Grieg. Er erzählt mit väterlichem Humor von der guten alten Zeit, als Zürich noch eine Kleinstadt mit einer weltberühmten Hochschule war, von Ruderausflügen in den Zürcher Obersee und wie es gefährlich war, längs des Zürichsees an Land zu gehen, wo es von Vipern wimmelte. Diese und viele weitere Erzählungen unseres hochverehrten und leider im vergangenen Winter verstorbenen Mitbegründers der Nordiska, Schack Bull, lassen uns jüngere Mitglieder und Ehemalige erkennen, wie eng die Geschichte der Nordiska eigentlich mit derjenigen der Schweiz und insbesondere Zürichs verbunden ist. Und wenn wir auch kaum die Vipern an den Ufern des Zürichsees vermissen, so kommt es uns doch richtig zum Bewusstsein, dass Zürichs riesiger Entwicklung manches Idyll zum Opfer fiel.

Wie alle «Züriseebuebe» lernen auch die Skandinavier den Zürichsee lieben — und die Nordisker werden den See sicher ihr Leben lang in liebevoller Erinnerung behalten.

Eine besonders ehrenvolle Epoche in der Geschichte der Nordiska war die Zeit von der Jahrhundertwende bis zum ersten Weltkrieg. Zu jenen Zeiten war die Nordiska gesegnet mit überdurchschnittlich gut trainierten und initiativen Skandinaviern, die ihrem Club manche Schweizer Meisterschaft und viele internationale Siege heimbrachten und deren Streckenzeiten heute noch zu beachtenswerten Siegen führen könnten. Viele dieser ehemaligen Polystudenten und Ruderer haben im nordischen Wirtschaftsleben Geschichte gemacht. Einer dieser Altherren ist der Ehrenpräsident der Nordiska, der Schwede *J. Sigfrid Edström*. Er diplomierte im Jahre 1893 am Polytechnikum. Nach einem Amerikaaufenthalt kam er nach Zürich zurück, um bei der Elektrifikation der Strassenbahnen mitzuarbeiten. Zehn Jahre nach dem Diplom wurde er zum Generaldirektor der ASEA Elektr. Gesellschaft, Västerås, gewählt, und dreissig Jahre nach dem Diplom, 1923, zum Vertreter der G. E. P. für Schweden. Unter Edströms Leitung ist die ASEA zu einer Weltfirma angewachsen. Er war jahrelang Präsident des Olympischen Komitees, zum letzten Male präsidierte er dieses im Jahre 1948 an der Olympiade in St. Moritz.

Im Jahre 1905 wurde die Union Schweden-Norwegen aufgelöst, ein Umstand, der zur Auflösung zahlreicher skandinavischer Verbände im Ausland führte. Die Nordiska ist einer der wenigen finnisch-dänisch-schwedisch-norwegischen Vereinigungen, die diese ernste politische Krise überlebten, ein guter Beweis dafür, dass sie in mancher Beziehung ein «starker» Club war.

Am 22. Februar 1907 — also vor 50 Jahren — wurde der Altherren-Verband der Nordiska Roddföreningen in Gothenburg gegründet. Initiant dieser Gründung war J. Sigfrid Edström, und dank diesem Verbande besitzt die Nordiska heute ihr Clubhaus am Mythenquai.

Ueber die Jahre des ersten Weltkrieges wird in der Gedenkschrift nicht viel berichtet. Dagegen geht aus den Statistiken hervor, dass der Schweiz. Ruderverband einige nationale Regatten veranstaltete und die Nordiska-Mannschaften bei diesen Gelegenheiten ein paar Siege heimbringen konnten. Die Zwischenkriegszeit ist vor allem in sportlicher Hinsicht durch ein stetes Auf und Ab gekennzeichnet, denn für die Nordiska waren die Mannschaften, deren Zusammenarbeit ja durch die Studienzeit an der ETH begrenzt war, ein andauerndes Problem. Eine Studienzeitverlängerung dem Sport zuliebe wurde offensichtlich auch früher nicht in Betracht gezogen. Trotz der schwankenden sportlichen Leistungen blieb aber das Clubhaus der Sammelpunkt der nordländischen Studenten.

Einer der Männer, der sich über beste sportliche Leistungen ausweisen konnte und daneben auch ständig dafür sorgte, dass in der Nordiska die notwendige Kontinuität des Clublebens herrschte, war der in Zürich niedergelassene Norweger Obering. *Bjarne Storsand*. In erster Linie war es auch er, der während des letzten Krieges für das Wohlergehen des Clubs und nicht zuletzt auch für das Clubhaus sorgte. Als nach dem Kriegsende im Jahre 1945 etwa 150 Norweger nach Zürich kamen, war es auch wieder Storsand, der die Studenten willkommen hiess, die erste Club-Regatta organisierte usw. Es würde hier zu weit führen, alles darzulegen, was Bjarne Storsand für die Nordiska seit 1923, dem Jahre seines Eintrittes in die Nordiska, bedeutet.

Der Zeit ab 1945 ist in der Gedenkschrift der Nordiska sehr viel Platz eingeräumt, denn sie führte zu einer besonders engen Verbindung der Nordiska mit der Schweiz. Dank der aussergewöhnlichen Grosszügigkeit des schweizerischen Schulrates konnten nämlich — wie schon erwähnt — etwa 150 norwegische Studenten im Herbst 1945 ihre Studien an der ETH aufnehmen. Wenn man bedenkt, unter welchen Bedingungen die Studenten an den meisten andern Hochschulen des damaligen Europa arbeiten mussten, konnten sich die Norweger, die in Zürich mit tatkräftiger Sympathie empfangen wurden, glücklich schätzen. Das bisherige Maximum erreichte man aber im Frühjahr 1949, als etwa 10 % aller ETH-Studenten norwegische Staatsangehörige waren.

Es ist besonders für diese ersten Nachkriegsjahre bezeichnend, mit welcher Begeisterung der ETH-Architekt *Harald Hille* über den gastfreundlichen Empfang nicht nur bei Professoren und Kollegen an der ETH, sondern auch bei vielen Zürcher Familien, die weder direkte Beziehungen zur ETH noch zu Norwegen hatten, berichtet. In dieser Zeit wurden zwischen Schweizern und Norwegern Freundschaften fürs





Winterolympiade St. Moritz 1948, Nordiska-Zeltlager mit etwa 100 Studenten. Unterkunft in norwegischen Armeezelten und Verpflegung aus schweizerischen Armeefeldküchen



Nordiska-Trophäen: hinten die Meisterschaftsfähnchen im Rudern und vorn Preise von den Schweizer Ski-meisterschaften

Leben geschlossen, und aus dem Gästebuch im Nordiska Clubhouse kann man ersehen, dass viele damalige ETH-Studenten aus «Heimweh» nach der Schweiz die Stadt an der Limmat wieder besuchen.

Dank der wirklich sportlichen Einstellung in den Kreisen der schweizerischen Ruderer hat die Nordiska die Möglichkeit, an den Schweizer Meisterschaften teilzunehmen. Sie kann im Falle eines Sieges auch den Titel eines «Schweizer Meisters» tragen. Die Nordiska ist dem Schweiz. Ruderverband angeschlossen und gilt somit auch als Schweizer Club. Solche sportliche Grosszügigkeiten gewinnen heute immer mehr und mehr an Wert, besonders seit die internationalen Wettkämpfe oft leidenschaftlich patriotisch sind und für die Propagandamaschinerie des kalten Krieges missbraucht werden.

*Reidar Hegland*

eine gewisse Aktualität besitzt, als die meisten der in sauberen Rissen und guten Abbildungen gezeigten Kirchen das Problem des Zentralraumes in allen erdenklichen Varianten zur Diskussion stellen. Es gibt neben kurz-rechteckigen kreuzförmige, quadratische, runde, querovale, achteckige Grundrisse, meist mit Emporen auf drei Seiten, sogar das übereck gestellte Quadrat mit diagonaler Bestuhlung fehlt nicht.

Und höchst eindrucksvoll, ja eigentlich beneidenswert ist die eminent reformierte Bescheidenheit und formale Disziplin, in der das alles vorgetragen wird. In unserer Zeit des entfesselten Subjektivismus und der daraus entspringenden tobenenden Anarchie im Kirchenbau wirkt das geradezu ehrwürdig.

*Peter Meyer*

**Hütte, Band III, Bautechnik.** 28. Auflage. 1616 S. mit 2344 Abb. und 286 Tafeln. Berlin 1956, Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geb. 42 DM, in Leder 51 DM.

Die 28. Auflage ist ein teilweiser Neudruck der im Jahre 1951 erschienenen stark umgeänderten 27. Auflage. Berichtigungen und Ergänzungen der aus der 27. Auflage übernommenen Abschnitte sind teilweise in den alten Text eingearbeitet, teilweise im 15. Abschnitt «Ergänzungen» mit den entsprechenden Seitenhinweisen zusammengestellt.

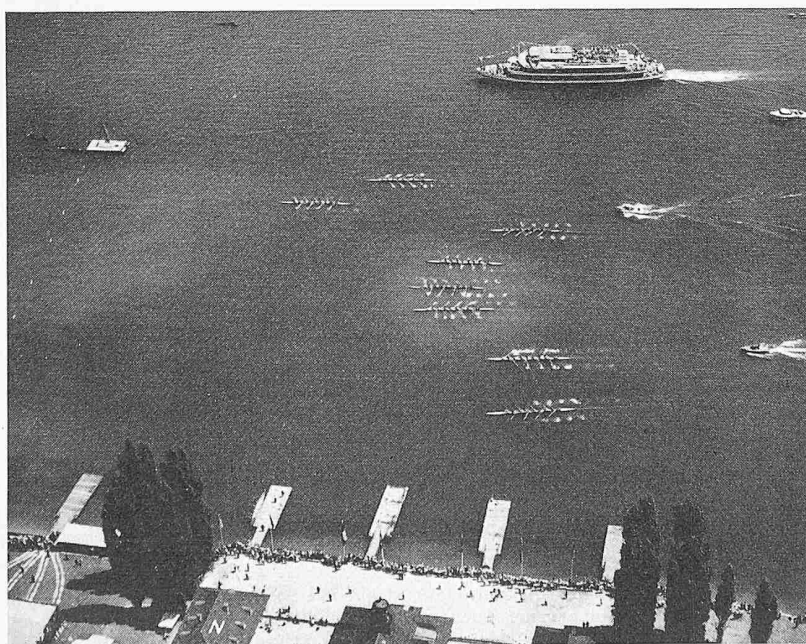
Der 1. Abschnitt «Statik der Baukonstruktionen» wurde schon für die 27. Auflage vollständig neu bearbeitet und wesentlich ergänzt. Zu erwähnen sind die neuen Erkenntnisse und Berechnungsarten, z. B. Cross-Verfahren, Festpunktmethode, Berechnung von Tragwerken nach der Theorie zweiter Ordnung, Stabilität gegen Knicken nach den neuesten Gesichtspunkten. Der 2. Abschnitt «Grundlagen der Bauweisen» behandelt den Massivbau, Stahlbau, Stahlbetonbau und Holzbau, wobei die neuesten Erkenntnisse und Vorschriften über die zulässigen Beanspruchungen berücksichtigt wurden. Der 3. Abschnitt «Brückenbau» orientiert über Stahlbrücken, Massivbrücken und Holzbrücken. Zu erwähnen sind die baulichen Einzelheiten der Tragssysteme, des Ueber- und Unterbaues und der Fahrbahn. Der 4. Abschnitt «Hochbau» zeigt die Unterschiede zwischen Stahl, Stahlbeton und Holz im Hochbau und gibt wichtige Hinweise über den Massiv-Rohbau, die Dachhaut und den Innenausbau.

Der 5. Abschnitt «Fabrikanlagen» behandelt den Werkstättebau, die Einrichtung von Werkstätten und die Fabrikschornsteine, der 6. Abschnitt die «Heizung und Lüftung», der 7. Abschnitt den «Strassenbau» (Fahrzeuge und Bewegungsvorgänge, Entwurf und Anlage von Strassen, Strassenbefestigung, Strassenreinigung und Schneeabseitung), der 8. Abschnitt die «Siedlungsplanung» (Städtebau, Verkehr

## BUCHBESPRECHUNGEN

**The Architecture of Scottish Post-Reformation Churches 1560—1843.** Von *George Hay*. 333 S., 16 × 24 cm, 47 Tafeln. London 1957, Oxford University Press. Preis geb. 63 s.

Ein allen Architekten und Auftraggebern von reformierten Kirchen sehr empfehlenswertes Buch, das insofern sogar



Internationale Ruderregatta 1953 in Zürich. Das äusserste Boot ist der erfolgreichste Achter Nordiskas nach dem Kriege mit Dag Andersen am Schlag. Im Vordergrund ist das Nordiska-Clubhaus am Mythenquai mit N bezeichnet

und Städtebau) und der 9. Abschnitt «Baumaschinen und Baubetrieb» den wirtschaftlichen Baubetrieb, die Geräte für Erd- und Felsbewegungen, den Transport und die Herrichtung der Baustoffe, die Geräte zum Tunnel- und Stollenbau, wie auch die Geräte zum Grundbau.

Im 10. Abschnitt «Grundbau» werden die Gründungen im Tief- und Hochbau, die moderne Grundbaumechanik, die Maschinen Gründungen, der Erdbau, der Stollen- und Tunnelbau beschrieben. Die übersichtlichen Zusammenstellungen werden von jedem Tiefbauingenieur begrüßt. Der 11. Abschnitt «Wasserbau» orientiert über die Grundlagen der Wasserwirtschaft, Flussbau und Binnenschifffahrt, Schiffschleusen und Schiffhebewerke, Strommündungen, Seekanäle, Seehäfen, Hochwasserschutz, Küstensicherung und den landwirtschaftlichen Wasserbau. Der 12. Abschnitt behandelt die «Talsperren und Wasserkraftanlagen» und der 13. Abschnitt die «Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung».

Vollständig neu ist der 14. Abschnitt «Spannbeton und Verbundbau». Dabei werden beim Spannbeton zuerst die allgemeinen Gesichtspunkte erörtert, um so das Verhalten der vorgespannten Bauteile zu kennzeichnen. Es wird eindeutig gezeigt, dass sich Spannbeton insbesondere für ruhende Lasten eignet und dass seine Wirtschaftlichkeit bei stark wechselnden Lasten abnimmt. Beim Verbundbau wird der für vorgespannte und untergespannte Konstruktionen notwendige und wichtige Nachweis gegen kritische Verformungen sowohl für statisch bestimmte wie auch für statisch unbestimmte Systeme ausführlich dargestellt.

Vorzüglich sind die den 16 Abschnitten entsprechenden Daumeneinschnitte und die vor jedem Daumeneinschnitt angebrachten Registerseiten, wie auch die «Hinweise für den Benutzer», die dieses Taschenbuch zu einem unentbehrlichen Ratgeber jedes Bau-Ingenieurs machen. Dass nicht nur dieser III. Band, sondern alle Bände der Hütte in der Bibliothek jedes Ingenieur- und Architektenbüros, wie auch in der Bibliothek jeder Bauunternehmung und jedes fortschrittlichen Ingenieurs stehen sollten, ist eine Selbstverständlichkeit.

Dr. Curt F. Kollbrunner, Zollikon

## NEKROLOGE

† **Fritz Hübner**, Ing. S. I. A., G. E. P., a. Professor an der EPUL, von Brugg, geb. am 6. Mai 1881, Eidg. Polytechnikum 1899 bis 1903, als Brückeninspektor und Freund des Holzbaues wohlbekannt, ist am 15. Dez. nach kurzer Krankheit in Bern gestorben.

† **Robert C. Hunziker**, Ing.-Chem., G. E. P., von Aarau, geb. am 2. März 1902, ETH 1921—25, Delegierter des Verwaltungsrates im Salmenbräu Rheinfelden, ist am 12. Dez. nach langem Leiden verschieden. Der Heimgegangene hat seine Arbeitskraft seit 1930 im genannten Familienunternehmen eingesetzt und sich durch seine menschliche Haltung weit über dessen Kreis hinaus Vertrauen und Einfluss erworben.

† **Ernst Müller**, Dr. h. c. der ETH, geb. am 13. Sept. 1885, Vizepräsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Georg Fischer AG. in Schaffhausen, ist am 18. November 1957 gestorben. Schon 1917 mit der kaufmännischen Leitung der Werke betraut, hat er sich um die Entwicklung des Unternehmens massgebende Verdienste erworben. Unsere Leser möchten wir hiemit hinweisen auf die Sondernummer der GF-Mitteilungen, die dem Heimgegangenen gewidmet ist und die in sehr gewinnender Weise nicht nur seine geschäftliche Tätigkeit schildert, sondern auch ein umfassendes Bild seiner reichen, vielseitig interessierten und aktiven Persönlichkeit gibt.

## WETTBEWERBE

Collège secondaire et Ecole cantonale des Beaux-Arts et d'art appliqué, Lausanne (SBZ 1956, Nr. 36, S. 549). Das Urteil des Preisgerichtes vom 14. Mai 1957 lautete wie folgt:

1. Preis (6000 Fr.): Marc Wuarin, Lausanne
2. Preis (5800 Fr.): Humbert Rossetti, Lausanne
3. Preis (5600 Fr.): F. Gilliard et J.-P. Cahen, Lausanne
4. Preis (4600 Fr.): Philippe Bridel, Zürich
5. Preis (4200 Fr.): René Keller, Lausanne
6. Preis (3800 Fr.): Claude Paillard, Zürich
- Ankauf (4000 Fr.): C. & F. Brugger, Lausanne

Auf Empfehlung des Preisgerichtes wurde ein zweiter Wettbewerb unter den Trägern der drei höchsten Preise und dem Verfasser des angekauften Entwurfes durchgeführt. Am 11. Dezember hat das Preisgericht über die Entwürfe des zweiten Wettbewerbs folgendes Urteil gefällt:

1. Preis (5000 Fr.): C. & F. Brugger, Lausanne
2. Preis (3000 Fr.): M. Wuarin, Lausanne, Mitarbeiter P. Weber und Ch.-E. Bachofen
3. Preis (2500 Fr.): H. Rossetti, Lausanne
4. Preis (1500 Fr.): F. Gilliard et J.-P. Cahen, Lausanne

Die Entwürfe aus beiden Wettbewerben sind ausgestellt in der Turnhalle der Ecole normale, place de l'Ours, Lausanne, jeden Tag, mit Ausnahme des Neujahrstages, geöffnet von 10 bis 12 und 14 bis 18 h, noch bis Montag, 6. Januar 1958.

**Schulhaus in der Burgerau, Rapperswil SG.** Die katholische Primarschulgemeinde hat unter zwölf eingeladenen Architekten einen Projektwettbewerb durchgeführt, in welchem die Architekten Herm. Baur, Basel, Kantonsbaumeister C. Breyer und H. Frank, Wil, als Fachrichter wirkten.

1. Preis (2200 Fr.): Oskar Müller, St. Gallen
2. Preis (2000 Fr.): Kurt Federer, Rapperswil
3. Preis (1600 Fr.): Fritz Metzger, Zürich
4. Preis (1200 Fr.): Ernest Brantschen, St. Gallen

Die übrigen Projektverfasser erhalten je 500 Fr. Das Preisgericht empfiehlt, die drei höchstklassierten Verfasser zur Weiterbearbeitung einzuladen. Die Ausstellung in der Turnhalle an der Haldenstrasse in Rapperswil kann noch heute von 14 bis 19 h sowie am Sonntag, 29. Dez., von 11 bis 12 h und 15 bis 18 h besichtigt werden.

**Altersheim in Zürich-Wipkingen.** Projektauftrag an zehn Zürcher Architekturfirmen; Architekten in der Expertenkommission: Stadtbaumeister A. Wasserfallen, Kantonsbaumeister M. Jeltsch, Solothurn, Werner Frey, Zürich. Die Kommission bezeichnete einstimmig das Projekt von Arch. *Thomas Schmid* als die beste Lösung und empfahl, diesen mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen.

**Denkmal für General Rivera in Montevideo.** Das Programm entspricht nicht den internationalen Vorschriften. Die Sektion Schweiz der UIA rät deshalb von einer Beteiligung an diesem Wettbewerb ab.

## ANKÜNDIGUNGEN

### Schweiz. Verein für Schweisstechnik in Basel

Am 10. Januar 1958 werden die neuen, erweiterten Kurslokale im «Haus der Schweisstechnik», St. Albanvorstadt 95, in Basel, eröffnet und zu diesem Anlass eine Vortragstagung im Saal des Kaufmännischen Vereins in Basel, Aeschengraben 15, mit folgendem Programm durchgeführt:

- 9.00 Begrüssung durch den Präsidenten des Schweiz. Vereins für Schweisstechnik, Prof. Dr. P. Schläpfer.
- 9.10 Dr. C. G. Keel, Basel: «Die neuen Schweisskurslokale des Schweiz. Vereins für Schweisstechnik».
- 9.45 Ing. H. Schwarz, Zürich-Oerlikon: «Ueber den Stand der Anwendungen der Schutzgasschweissverfahren an Nichteisenmetallen».
- 10.30 Ing. K. Ramseyer, Genf: «Das Unionarc-Schweissverfahren».
- 11.15 Dr. h. c. A. Chevalley, Monthey: «Schutzgasschweissen von Stahl».
- 12.00 Ing. F. Danhier, Bruxelles: «Le soudage semi-automatique et automatique sous gaz CO<sub>2</sub>».

Nachmittags werden ab 14 h die neuen Kurslokale besichtigt. Von etwa 15 h bis 17 h finden im Vortragssaal Filmvorführungen statt. Anmeldungen möglichst bald an die Geschäftsstelle des Schweiz. Vereins für Schweisstechnik, St. Albanvorstadt 95, Basel.

### Berichtigungen des 75. Jahrgangs

befinden sich auf Anzeigenseite 46 dieses Heftes.

Nachdruck von Bild und Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

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