

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 48

PDF erstellt am: **26.09.2024**

### **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.

wirtschaftlichen Vorteile eines solchen im Landesinnern möglichen Gezeitenkraftwerkes aufmerksam zu machen, das zwar auch unkonstante Leistung liefern würde, diese aber beinahe dauernd abgeben könnte.

**Vorgespannter Brückenoberbau in Texas.** In Loreda, an der Grenze zwischen den USA und Mexiko, wurde 1954 die internationale Strassenbrücke über den Rio Grande del Norte, bestehend aus fünf Dreiecksbogen von je 45,6 m Spannweite mit aufgeständerter Fahrbahn sowie zwei Endfeldern, durch ein aussergewöhnliches Hochwasser weitgehend zerstört. Ein Hurrikan liess den Fluss um 19 m steigen, drei Bögen der völlig überfluteten Brücke wurden durch treibende Trümmer zerschlagen. Man entschloss sich, den restlichen Oberbau abzurechnen und ihn durch eine leichtere Konstruktion mit vier anstelle der bisherigen zwei Fahrbahnen in vorgespanntem Beton unter Verwendung der alten Fundamente zu ersetzen. Unter sechs durchstudierten statischen Systemen entschied man sich für folgendes: Im Querschnitt 9 vorgefabrizierte Träger von 1,90 m Axabstand, in Längsrichtung jeder bestehend aus beidseitig der Pfeiler um 9,1 m auskragenden Elementen, dazwischen 27,4 m lange Einhängeträger, dazwischen Querträger in Ortbeton, darüber Ortbetonplatte, darauf 5 cm Asphalt. Die Trägerelemente, 29 bis 37 t schwer, besitzen im Feld T-Querschnitt und im Pfeilerbereich umgekehrten T-Querschnitt mit Vouten; sie wurden am Ufer fabriziert, einzeln nach System BBRV vorgespannt, über eine provisorische Rollbahn auf einer Bailey-Brücke in Strassenaxe eingefahren, durch Kran seitlich verschoben und auf Montageturmen abgesetzt, danach hat man die Fugen vergossen und abschnittsweise über die Fugen hinweg kontinuierlich zusammengepresst. Hierfür wurde das amerikanische System PI gewählt. Für alle weiteren toten und Nutzlasten wirkt die Brücke also als Durchlaufkonstruktion. Der Originalaufsatz sagt nichts darüber aus, ob in den Berechnungen auch die Spannungsumlagerungen nach nachträglichem Verbund berücksichtigt wurden. Die Querträger sind ebenfalls vorgespannt. Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 253 m. Unternehmungen in den USA und in Mexiko gaben Offerten ein. Wegen der Lohnunterschiede war das höchste mexikanische Angebot noch immer um 40 % billiger als das niedrigste aus den USA. Näheres siehe «Civil Engineering», März 1956.

**Von der Tätigkeit des S. I. A.** entnehmen wir dem «Bulletin S. I. A.» Nr. 14, dass die Bildung einer Fachgruppe der Forstingenieure beschlossen worden ist. Das wichtigste Geschäft, welches den S. I. A. in nächster Zeit beschäftigen wird, dürfte die Gründung einer *Schweiz. Fürsorgestiftung für Architektur- und Ingenieurbüros* sein. Diese soll eventuell gemeinsam mit andern Verbänden wie STV, BSA, ASIC und FSAI nach folgenden Grundsätzen geschaffen werden: Kein Verbandsobligatorium, sondern freiwilliger Anschluss. Keine Verbindung zur AHV oder zu andern offiziellen Sozialinstitutionen. Entlastung der angeschlossenen Arbeitgeber; Abrechnung, unabhängig von Personalwechsel, immer mit nur einer Stelle. Beiträge für die Angestellten in der Regel 10 % der Besoldung, je zur Hälfte aus einem Arbeitgeber- und einem Arbeitnehmeranteil (Lohnabzug) bestehend. Freizügigkeit, auch bei Uebertritt von bzw. zu nicht angeschlossenen Firmen. Begünstigte der Stiftung: Angestellte der angeschlossenen Büros, fakultativ die Büroinhaber selbst und Einzel-Mitglieder der Stifterverbände. Anschlussberechtigt: Architektur- und Ingenieurbüros sowie technische Büros von Unternehmungen, deren Inhaber bzw. verantwortliche Leiter Mitglieder eines der Stifterverbände sind. Hauptsächlichste Fürsorgezwecke: Vorsorge für das Alter, Schutz der Hinterbliebenen bei frühzeitigem Tod, Hilfeleistung im Falle von Invalidität.

**Port of New York Authority.** Diese Hafenbehörde wurde 1921 geschaffen, als die beiden Häfen der Staaten New York und New Jersey zusammengeschlossen wurden, und leitet also ihre Befugnisse von beiden Staatsregierungen ab, wie sie auch in erster Linie Fragen bearbeitet, die beide Staaten betreffen. Als eine Art Körperschaft öffentlichen Rechts muss sie sich auf eigenwirtschaftlicher Grundlage selbst erhalten. Ihre Aufgaben und Zuständigkeiten umfassen Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb gewisser Verkehrseinrichtungen in einem Bereich von fast 40 000 km<sup>2</sup> sowie den Schutz und die

Förderung des Handels im Hafen selbst. Der erfasste Bereich besteht aus 17 Kreisen und 219 Stadtbezirken mit etwa 12 Millionen Menschen. Zu den von der Port of New York Authority betreuten 17 Verkehrsanlagen gehören 4 Brücken, 2 Tunnelanlagen, 4 Flughäfen, 3 besondere Hafenteile, 1 Eisenbahnanlage, 1 Omnibusbahnhof und 2 Umschlagstellen für den gewerblichen Güterkraftverkehr. Die Behörde hat darin bisher 480 Mio Dollars investiert, in den nächsten Jahren werden für Verbesserungen, Erweiterungs- und Neubauten weitere 550 Mio Dollars erforderlich sein. Der Ueberblick über dieses Thema, den das «Internat. Archiv für Verkehrswesen» 1957, Heft 2, gibt, wird unsere Leser um so mehr interessieren, als unser G. E. P.-Kollege O. H. Ammann bekanntlich einen Grossteil seines Lebenswerks den Arbeiten für diese Behörde gewidmet hat.

**Persönliches.** Dr. *Max-Erich Feuchtinger* ist als Ordinarius auf den neu gegründeten Lehrstuhl für Strassenbau und Strassenverkehr an der Technischen Hochschule Stuttgart berufen worden, wo er auch die Leitung eines angegliederten Forschungsinstitutes für Strassenverkehrstechnik übernehmen wird. Professor Feuchtinger wird sein Ingenieurbüro für Strassenverkehrstechnik in Ulm (Donau) zwecks einer möglichst innigen Verbindung zwischen Lehre, Forschung und Praxis beibehalten. — Obering. *P. Tresch* tritt als Chef der Abteilung Kraftwerke in der Generaldirektion der SBB auf 1. Jan. 1958 zurück; sein Nachfolger ist Dipl. Ing. *A. Wältli*.

**Wasserversorgung von Schwyz.** Am 20. Nov. 1957 wurde in Schwyz die neue Wasserversorgungsanlage feierlich eingeweiht. Sie umfasst ein Grundwasserpumpwerk bei Ibach, einen neuen Behälter von 2000 m<sup>3</sup> Inhalt mit Stufenpumpwerk beim St. Josephs-Klosterli, eine Förder- und Speiseleitung  $\varnothing$  250 mm von 2,6 km Länge und eine moderne, vollautomatische Fernmelde- und Fernsteuerungsanlage. Die Kosten belaufen sich auf 1,2 Mio Fr. Der grosszügige Ausbau erfolgte nach einem Projekt von Dipl. Ing. *M. Wegenstein*, Zürich, der auch die Bauleitung innehatte.

**Stadtplanung Zofingen.** In der Nr. 5 der Zeitschrift «Plan», Jahrgang 1957, beschreibt Bauverwalter Dipl. Ing. *M. Hohl*, Zofingen, den Fortgang dieser auch bei uns zur Darstellung gebrachten Stadtplanung (SBZ 1955, Nr. 23, S. 341). Er gibt die seit der Abstimmung vom 24. Mai 1956 von der Gemeinde unternommenen Schritte bekannt. Es handelt sich dabei um Landumlegungen und Abwandlungen der im Stadtplan enthaltenen Grundideen.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**History of Strength of Materials.** Von *Stephen P. Timoshenko*. 439 S. mit Abb. London 1957, McGraw-Hill Book Company, Inc. Preis geb. 75 s.

Das vorliegende Buch bietet eine gedrängte Entwicklungsgeschichte der Festigkeitslehre von den Anfängen bei Leonardo da Vinci und Galilei über das Zeitalter Coulombs und Naviers bis in die Gegenwart, einschliesslich einiger Exkurse in das benachbarte Gebiet der Baustatik, wobei die Entwicklung der Fachwerke, des eingespannten Bogens und einiger anderer wichtiger Tragwerkformen gestreift wird. Das Werk ist aus den Vorlesungen hervorgegangen, die der Verfasser seit über 25 Jahren an der Stanford University in Kalifornien über diesen Gegenstand gehalten hat. Es wendet sich somit hauptsächlich an Ingenieure und Studierende technischer Hochschulen. Die Arbeit bietet jedoch mehr als nur eine sachliche Darstellung der im Lauf der Zeit einander ablösenden wissenschaftlichen Anschauungen und Methoden auf diesem uns Ingenieure interessierenden Gebiet. Der Verfasser hat es meisterhaft verstanden, im Rahmen der Lebensschicksale der einzelnen Forscher deren Beiträge zum Gebäude der Elastizitäts- und Festigkeitslehre in die jeweilige Zeitsituation hineinzustellen. Das Buch enthält Kurzbiographien fast aller für die Entwicklung wichtigen Männer und ist ausgestattet mit über 40 Bildnissen der bedeutendsten unter ihnen. Die in die Schilderung eingeflochtenen, in mathematische Form gekleideten Auszüge aus dem wissenschaftlichen Werk der einzelnen Gelehrten sind auf deren wichtigste Leistungen beschränkt. Dieses wenige ist jedoch mit der dem Verfasser eigenen durchsichtigen Klarheit wiedergegeben, so dass die Lektüre für uns

Ingenieure eine in anregende, ja fesselnde Form gebrachte Auffrischung unserer an der Hochschule erworbenen Kenntnisse in der Festigkeitslehre bietet.

Timoshenko beherrscht gleichermassen die ältere wie die neuzeitliche englisch-, französisch- und deutschsprachige Fachliteratur über Festigkeitslehre und Baustatik, und durch alle Kapitel des Buches hindurch verweisen zahllose Fussnoten auf die Quellen. Es finden — und das ist ein besonderer Vorzug — auch zahlreiche, hierzulande weniger bekannte Beiträge russischer Gelehrter ihre Würdigung, vor allem im Zusammenhang mit den wissenschaftlichen Beziehungen, die sich zu Anfang des 19. Jahrhunderts zwischen Paris und Petersburg anbahnten, als Lamé, Clapeyron und andere Franzosen die an der «Ecole Polytechnique» und an der «Ecole des Ponts et Chaussées» gelehrteten Methoden an das neue russische Ingenieurbildungs-Institut in Petersburg verpflanzten. Italienische Forscher werden von Timoshenko seltener erwähnt. Bei einer — wie wir hoffen, bald notwendig werdenden — Neuauflage des Werkes dürfte vielleicht im Zusammenhang mit den Betrachtungen über die (als umgekehrte Kettenlinie aufgefasste) Stützlinie von Gewölben ergänzend erwähnt werden, dass die Forderung von Moseley und Scheffler (vgl. S. 211 bis 214), wonach die Stützlinie nirgends aus dem Bogenquerschnitt heraustreten dürfe, bereits hundert Jahre früher (1748) vom italienischen Mathematiker und Ingenieur G. Poleni ausgesprochen wurde: «che dentro alla solidità della volta la nostra catenaria tutta intiera sia situata»<sup>1)</sup>.

Das Buch von Timoshenko füllt eine Lücke aus. Dass gerade in den USA, dem Lande, das wie kein zweites seine gegenwärtige Vorrangstellung auch dem hohen Stand seiner Technik verdankt, die Geschichte der technischen Wissenschaften an Hochschulen und in der Literatur steigendem Interesse begegnet, ist ausserordentlich erfreulich. Es scheint sich dort die Ueberzeugung Bahn zu brechen, dass durch Beschäftigung mit den Ursprüngen und der allmählichen Entwicklung der technischen Grundwissenschaften sowie vor allem mit den Männern, deren Forschergeist diese Grundlagen geschaffen hat, die Technik selber gewissermassen in den Bereich des Humanen rückt. Und dies ist ja das Ziel aller, die das Auseinanderklaffen von Geisteswissenschaften und Technik beklagen und denen die Erhaltung der Einheit der abendländischen Bildung und Kultur am Herzen liegt.

Es ist zu hoffen, dass auch dieses Buch des bekannten Verfassers bald in deutscher Uebersetzung erscheint.

Ing. H. Straub, Rom

**Schalung und Rüstung. Moderne Schaltechnik.** Von Böhm/Labutin. Vierte Auflage, neu bearbeitet. 211 S., 241 Bilder und zehn Tafeln. Berlin 1957, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geb. 36 DM.

Das vorliegende Buch gibt eine ausgezeichnete Uebersicht über den derzeitigen Stand der Schal- und Rüsttechnik. Eingehend werden dabei die einzelnen Schalungselemente (Schalhaut, Unterstützungs- und Aussteifungskonstruktion, Verbindungsmittel) beschrieben und, was besonders wertvoll ist, in den verschiedenen Ausführungsformen gegenseitig verglichen. — Das Buch enthält eine Reihe guter Bilder von interessanten Schalungsbauten, viele klare Zeichnungen und einige nützliche Tabellen (z. B. über die Tragfähigkeit der Nägel).

Die Praxis zeigt, dass die häufigsten Fehler im Schalungsbau nicht infolge grundsätzlich falscher Konstruktion oder unrichtiger Annahme der Beanspruchungskräfte entstehen, sondern darauf zurückzuführen sind, dass die Materialien und vor allem die Verbindungsmittel nicht materialgerecht und sachgemäss verwendet wurden. Der Autor legte daher besonderes Gewicht auf die materialtechnischen Eigenschaften der Schalungsteile. Man könnte sich vielleicht über Einzelheiten streiten; im ganzen gesehen aber sind diese Ausführungen sehr aufschlussreich. Sie wären vor allem auch lesenswert für die Hersteller von Schalplatten, denn verschiedene Fabrikate sind materialtechnisch völlig ungenügend!

Jeder, der sich mit Betonschalungen befasst, wird diesem Buch wertvolle Hinweise und interessante Einzelheiten entnehmen können; für die Berechnung und Konstruktion weitgespannter Lehrgerüste muss er sich allerdings der Spezialliteratur zuwenden.

Dipl. Ing. H. Strässler, EMPA, Zürich

<sup>1)</sup> vgl. SBZ Bd. 120, S. 74 (15. Aug. 1942) sowie Straub, Geschichte der Bauingenieurkunst, S. 156.

**Einflussflächen für Kreuzwerke.** Von H. Homberg und J. Weinmeister. Zweite Auflage. Gebrauchsfertige Lösungen für freiaufliegende und durchlaufende Trägerroste und orthotrope Platten. Tafeln der Querverteilungszahlen  $1 \leq r \leq 2$ . 156 S. mit 40 Abb. Berlin-Göttingen-Heidelberg 1956, Springer-Verlag. Preis geb. DM. 43.50.

Eine eingehende Besprechung der ersten Auflage betitelt «Einflussflächen für Trägerroste, I. Teil: Trägerroste über einer Oeffnung» des vorliegenden, für den Statiker ausserordentlich wertvollen Tabellenwerkes, fand in der SBZ 1950, S. 561, statt. Die zweite Auflage bildet eine Erweiterung der ersten, indem neben den gebrauchsfertigen Lösungen für freiaufliegende Trägerroste auch solche für eingespannte und durchlaufende «Kreuzwerke» aufgeführt sind. Dabei können ungleichsteife Querträger vorhanden sein. Da die Tabellen neben den Fällen einer endlichen Trägerzahl auch den Fall einer unendlichen Anzahl Träger (Kreuzwaben) behandeln, können orthotrope Platten mit diesen Tabellen ebenfalls berechnet werden. Weitere Tafeln geben die allgemeinen Lösungen für die Auflagerkräfte von Balken auf drei bis zehn elastischen Stützen sowie Querverteilungszahlen für Balken auf 3 bis 8 bzw. unendlich vielen Stützen.

Prof. Dr. K. Hofacker, ETH, Zürich

**Nichtstationäre Vorgänge in den Zuleitungs- und Ableitungskanälen von Wasserkraftwerken.** Von Josef Frank. 333 S., 232 Abb. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1957, Springer-Verlag. Preis geb. 48 DM.

Die zweite, neubearbeitete Auflage des vor 20 Jahren vom Verfasser zusammen mit J. Schüller herausgegebenen Buches befasst sich nun mit Translationswellen in offenen Kanälen und mit Wasserschlossern in Druckstollen. Zunächst kommen die Probleme der Schwall- und Sunkwellen im Ober- und Unterwasser von Wasserkraftanlagen zur Darstellung, dann die Stabilitätsverhältnisse und die Schwingungsvorgänge in Schacht-, Kammer- und Differential-Wasserschlossern. Auch Wasserschlosser im Unterwasser sowie die Lösung von Schwingungsproblemen bei mehreren Wasserschlossern und besonderen Wasserschlossanordnungen erfahren die erforderliche Würdigung. In gedrängter Form und sehr systematisch werden die meisten praktisch vorkommenden Fälle dieser Schwingungen mathematisch fundiert dargestellt. Mit graphischen Methoden finden die oft komplizierten Aufgaben eine übersichtliche Lösung. Zudem werden an Zahlenbeispielen die angewandten Berechnungsarten erläutert.

Bei der sprunghaften Entwicklung im Bau von Wasserkraftanlagen haben die verfeinerten Rechnungsmethoden für die Behandlung von Schwingungsproblemen wesentlich an Bedeutung zugenommen. Der praktisch tätige Hydrauliker wird deshalb dieses Buch, das sich auf die wesentlichen und auch auf die neuesten Publikationen der namhaften Wissenschaftler stützt, mit grosser Genugtuung zur Hand nehmen. Es erleichtert ihm auch die Lösung von komplizierten Schwingungsvorgängen. Dem fortgeschrittenen Studierenden wird es wegen der klaren Darstellung der grundlegenden mathematischen Gleichungen und nicht zuletzt auch wegen der Behandlung von Näherungsverfahren wertvolle Dienste leisten.

Dipl. Ing. E. Stambach, Baden

**Stahldrahtseile der Transport- und Förderanlagen.** Von Prof. Dr. sc. techn. Th. Wyss. 448 S., 226 Abb. Zürich 1956, Schweizer Druck- und Verlagshaus. Preis geb. Fr. 46.60.

Bis vor kurzer Zeit hat man sich von einer eingehenden rechnerischen Erfassung der bei Drahtseilen auftretenden Beanspruchungen als einem Problem mit zu vielen Unbekannten distanziert und sich mit Näherungsformeln zufrieden gegeben, die meistens für ganz spezielle Belastungsfälle entwickelt, auch auf solche allgemeiner Natur übertragen wurden, ohne dem Gültigkeitsbereich genügend Bedeutung beizumessen. Trotz der Einhaltung von reichlichen Sicherheitsfaktoren — zweifellos um eventuell zu erwartenden Ueberraschungen, von der Unvollkommenheit der verwendeten Methoden oder deren unsachgemässen Anwendung herrührend, Rechnung zu tragen — traten immer wieder Fehlschläge auf, wie z. B. ungenügende Lebensdauer, da offenbar massgebende Einflüsse durch die spärlichen Berechnungsgrundlagen entweder überhaupt nicht oder in ungenügender Masse berücksichtigt waren. Das langjährige abweisende Verhalten gegenüber grundlegenden Beanspruchungsfragen ist an und für sich erstaunlich, gehören doch die Stahldrahtseile — man denke nur an

die Vielgestaltigkeit der Installationen auf der Grossbaustelle einer Stauwand oder an den Bergbau — zu den häufigsten, kostspieligsten und daher im Interesse der Wirtschaftlichkeit relativ hoch beanspruchten Bauelementen.

Prof. Wyss hat daher mit seinem Werk eine seit jeher offenstehende grosse Lücke der Fachliteratur überbrückt und die Unterlage für die richtige Auswahl und Dimensionierung der Stahldrahtseile auf eine der heute so verschiedenartigen Verwendung angemessene Stufe gehoben. Als ehemaliger Sektionschef der Abteilung Metalle der EMPA ist der Verfasser befähigt, die entwickelten Berechnungsgrundlagen durch umfangreiche, hochinteressante und äusserst wertvolle Versuchsergebnisse zu überprüfen. Besondere Anerkennung verdienen die ausgezeichnete Nomenklatur (die, in ihren hauptsächlichsten Symbolen der Einführung vorangestellt, den Gebrauch der abgeleiteten Beziehungen in der Praxis wesentlich erleichtert hilft), sowie das Verzeichnis der gebräuchlichsten Normen und das ausführliche Literaturverzeichnis. Die im Anhang aufgeführten Dimensionierungsbeispiele und Nachberechnungen an vorhandenen Anlagen machen das Werk für den Konstrukteur handlich, indem gezeigt wird, wie die theoretischen Beziehungen der vorhergehenden Abschnitte in einem konkreten Fall anzuwenden und die erhaltenen Resultate auszuwerten sind. Ferner werden auch die ebenfalls im Anhang erläuterten Prüfmethoden während des Betriebes auf vielseitiges Interesse stossen.

Mit diesen schätzenswerten Beiträgen wird das vorliegende Werk in allen Kreisen, die sich mit Drahtseilfragen zu beschäftigen haben, auf der Stelle Eingang finden, sei es zur Lösung von theoretischen Aufgaben oder zur Vorausbestimmung der Beanspruchungen für praktisch auftretende Belastungsfälle.

Dipl. Ing. Erhard Ehrensperger, Kriens

**Streit um die Technik.** Von Friedrich Dessauer. 471 S. Frankfurt am Main 1956, Verlag Josef Knecht. Preis geb. Fr. 20.45.

Der hochbetagte, temperamentvolle Verfasser, der längere Zeit an der Universität Freiburg (Schweiz) als Direktor des Physikalischen Instituts gewirkt hat, ist seit jeher ein mutiger Vorkämpfer für die Anerkennung der Technik und zugleich ein gewissenhafter und tief sinniger Erforscher von Sinn und Wesen technischen Schaffens gewesen. Schon 1906 erschien in der Zeitschrift «Hochland» eine von ihm verfasste Aufsatzreihe unter dem Titel «Gedanken über Technik, Kultur und Kunst», und 1926 kam seine «Philosophie der Technik» heraus, die rasch drei Auflagen erlebte und nach der Machtergreifung Hitlers mit allen andern Schriften Dessauers unterdrückt wurde. Das vorliegende Werk stellt gewissermassen eine Neuauflage der «Philosophie» dar, bereichert und weiter vertieft durch die Früchte eines spannungsreichen, ausserordentlich vielseitigen Lebensabschnittes.

Das Buch entstand im Anschluss an eine Zusammenkunft mit Persönlichkeiten des Vereins Deutscher Ingenieure vom 12. Januar 1952 in Karlsruhe, anlässlich welcher die lebhaft und vielfach unklare öffentliche Diskussion über die Technik besprochen und der Autor aufgefordert wurde, eine Schrift über den Streit um die Technik abzufassen, die aus genügender Distanz Herkunft, Verlauf, Ertrag und Aussicht dieses Weltgesprächs darstellt. Dessauer bekennt sich im Vorwort «am Ende eines schweren, schicksalsreichen Lebens zum Optimismus, das heisst zu einer Bejahung des Lebens, Schaffens und Sinnes in vollem Wissen von Gefahr und Leid. Gross waren die Zusammenbrüche, aber grösser und wichtiger sind die Aufstehungen aus ihnen. Der Mensch ist offen für den Geist, und der Geist ist stärker als seine Widersacher.»

Dieser wissende, in schwersten Prüfungen gereifte Optimismus durchzieht das ganze Buch. Dessauer setzt sich eingehend und auf Grund einer umfassenden Kenntnis der Geisteswissenschaften mit den zahlreichen Kritikern seit Sokrates auseinander, bis zu den Existenzphilosophen von heute, unter denen bedeutende und bekannte Namen erscheinen. Er weist klar auf die Stellen hin, die irrig sind und einem tieferen Verständnis des Geschehens im technischen Raum im Wege stehen. In allem ist der erkennende Forscher sowie der findende und gestaltende Ingenieur spürbar, dessen Berufserlebnis zutiefst empfunden und in die höhere Ordnung seines Menschseins integriert ist. In dieser Beziehung ist er uns technisch Schaffenden Vorbild und Wegbereiter. Denn wenn unsere Berufsarbeit blosser Zweckerfüllung dient, mit der sich so manche

Kollegen glauben begnügen zu können, so bindet sie uns nur immer noch an die wesensfremden Mächte, die uns von allen Seiten bedrohen; nur das Bemühen um die Sinnerfüllung vermag uns jene innere Gehaltenheit zu verleihen, deren wir bedürfen, um in Wirklichkeit als Menschen leben zu können.

Das Buch sei aber auch allen Nichttechnikern wärmstens empfohlen; denn es ist in hervorragender Weise geeignet, das Bild des technisch Schaffenden zu berichtigen und das Verständnis für das zu wecken, was sich in Industrie und Gewerbe vollzieht. Je tiefer die Technik in die verschiedensten Lebensbezirke eindringt, desto wichtiger ist solches Verständnis, desto notwendiger gehört es zur allgemeinen Bildung dessen, der an abendländischer Kultur teil hat.

Hier mag ein Wort innigen, tief empfundenen Dankes an Friedrich Dessauer für sein mutiges und unerschrockenes Kämpfen um Verständnis und Anerkennung technischen Schaffens in der menschlichen Gesellschaft Raum finden. Er tat es lange Jahre fast ganz allein in einer Zeit, da noch kaum jemand hierin überhaupt ein Problem sah, da Technik und Techniker missachtet, minderwertig beurteilt und aus dem Bereich von Kultur und Religion völlig ausgesondert waren. Er hat den Kampf selbstlos, mit grosser Umsicht, gründlicher Sachkenntnis und warmem Herzen für unseren Beruf und unseren Stand geführt. Ihm ging es um Gerechtigkeit, Wahrheit und Sinnerfüllung unseres Schaffens. Dieser Pioniertat möge sich jeder bewusst sein, der technisch gestaltet und Gestaltetes in seinen Dienst nimmt.

A. O.

## WETTBEWERBE

**Schulanlage in Münchenstein** (SBZ 1957, Nr. 22, S. 343). 46 Entwürfe.

1. Preis (6000 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung)  
Kurt Ackermann, Aesch BL
  2. Preis (3500 Fr.): Ruedy Meyer, Basel
  3. Preis (3000 Fr.): Hans von Moos, Liestal
  4. Preis (2500 Fr.): Gröflin & Muralda, Basel
  5. Preis (2000 Fr.): Bohny & Otto, Liestal, W. Förderer, Basel, Mitarbeiter P. Müller, Liestal
- Ankauf (1500 Fr.): René Toffol, Basel  
Ankauf (1500 Fr.): Hermann Baur, Basel  
Ankauf (1000 Fr.): Konrad Müller, Basel  
Ankauf (1000 Fr.): G. Belussi & Tschudin, Basel  
Ankauf (1000 Fr.): Werner Bethke, Binningen  
Ankauf (500 Fr.): H. Predieri & W. Minder, Basel  
Ankauf (500 Fr.): N. Kunz & K. Jeppesen, Reinach  
Ankauf (500 Fr.): A. Gürtler, E. Meierhofer, Basel  
Ankauf (500 Fr.): Rolf Gutmann, Basel

Die Ausstellung im Konferenzsaal der Gemeindeverwaltung Münchenstein, Schulackerstrasse 4, ist geöffnet von heute bis und mit Freitag, 13. Dez., samstags 14 bis 18 h, sonntags 10 bis 12 und 14 bis 18 h, Montag bis Freitag 17 bis 20 h. Öffentliche Führungen finden statt am Mittwoch, 4. Dez., durch Hochbauinspektor Erb, Donnerstag, 12. Dez., durch Arch. W. Wurster, jeweils um 20 h.

**Wandbild im Hauptpostgebäude Basel.** Preisgericht: Hans Stocker, Kunstmaler, Basel; Marguerite Ammann, Malerin, Basel; Max von Mühlens, Maler, Bern; Adrien Holy, Maler, Genf; Jakob Ott, Eidg. Baudirektor, Bern; Peter Rohr, Architekt, Generaldirektion PTT, Bern; Julius Maurizio, Kantonsbaumeister, Basel. Eingesandt wurden 32 Entwürfe.

1. Preis (Ausführung): Judith Müller, Bern
2. Preis (3500 Fr.): Coghuf, Muriaux
3. Preis (3000 Fr.): Ernst Wolf, Basel
4. Preis (1500 Fr.): Otto Abt, Basel
5. Preis (1000 Fr.): René Bernasconi, Basel

Entschädigungen zu je 800 Fr.: Ernst Baumann, Basel; Jacques Dübli, Oberwil; Josef Keller, Riehen; Karl Flaig, Riehen; Maly Blumer, Basel. Entschädigungen zu je 500 Fr.: Samuel Buri, Basel; Kurt Volk, Basel. — Die Entwürfe sind noch bis Sonntag, 15. Dezember, im Gewerbemuseum, Spalenvorstadt 2, ausgestellt.

**Schulhaus im Südquartier in Grenchen.** Teilnahmeberechtigt sind alle seit 1. Januar 1957 im Kanton Solothurn niedergelassenen Architekten. Die Unterlagen können auf dem Rektorat der Schulen Grenchen gegen Einzahlung von 50 Fr.