

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 46

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.



A. CRISTOFARI

Dipl. Arch.

1883 1957

Nach Praxis bei Arch. E. Vogt in Luzern liess er sich 1909 in Zürich nieder, wo er mit seinem Kollegen Max Steffen aus Bern das Architekturbureau «Cristofari & Steffen» gründete und verschiedene Bauten ausführte. Als sie sich nach einigen Jahren trennten und Max Steffen nach Bern zog, führte Arminio Cristofari sein Bureau weiter. Es entstanden unter seiner persönlichen Leitung Villen in Zürich und Industriebauten, die von seinem Können auf architektonischem und künstlerischem Gebiete Zeugnis gaben. Zu den letzten grösseren Bauten, die er ausführte, gehört das «Schloss am Mythenquai» als Krönung seiner architektonischen Tätigkeit.

Es war mir vergönnt, während 50 Jahren als Freund, Berater und Ingenieur mit Cristofari zu arbeiten. Die Verwaltung der Liegenschaft «Schloss am Mythenquai» und diejenige der Engehäuser beanspruchten seine Zeit derart, dass er nicht mehr zum Bauen kam, was er sehr bedauerte. Verwaltung war für ihn eine schwere Aufgabe, da er die Sorge um die einwandfreie Erhaltung der Liegenschaften in den Vordergrund stellte. Sein «Mythenschloss» ist heute noch, nach 30 Jahren, ein angenehmes und hochgeschätztes Wohnobjekt.

In seiner Freizeit malte Cristofari fleissig; seine Aquarelle verrieten eine grosse künstlerische Begabung. Er war ein Mann von besonderer Prägung, höchst kultiviert, nicht nur ein begnadeter Architekt und Maler, sondern auch ausgerüstet mit einer grossen humanistischen Bildung, wodurch er in Gesellschaft von Freunden die Diskussionen anregend belebte. Er war ein gerne gesehener Gesellschafter.

In den letzten Jahren begann seine strotzende Gesundheit langsam nachzulassen; doch glaubte man nicht an einen so raschen Tod. Arminio Cristofari hinterlässt bei seinen Angehörigen, Mitarbeitern und seinen Freunden eine grosse Leere, die unausfüllbar ist.

Bernhard Terner

† Hans Studer (SBZ 1957, S. 678). Der Vermessungskurs der «Sihlbrugger» fand 1897 (nicht 1896) statt. Studers Kantonschulkamerad Kaplan war nicht identisch mit dem Turbinenbauer Victor Kaplan, welcher sein ganzes Studium in Wien absolviert hat.

† Karl Hotz, Bau-Ing. G. E. P., von Gossau ZH, geboren am 17. März 1889, ETH 1910—13, Teilhaber des Ingenieurbüros Scheitlin, Hotz & Zähler in St. Gallen, ist am 7. Nov. nach kurzer Krankheit gestorben.

BUCHBESPRECHUNGEN

Gaststätten. Herausgegeben von Kurt Hoffmann und Alex Pagenstecher. II. Auflage. 151 S., 191 Lichtbilder und 104 Grundrisse. Stuttgart 1957, Julius Hoffmann Verlag. Preis geb. Fr. 42.75.

Dieses Buch gibt einen Ueberblick über den Stand des Gaststättenbaues in aller Welt. Ueber hundert Restaurants, Kantinen, Cafés und Bars sind abgebildet worden. Ausserdem sind die Grundrisse der Hauptgeschosse in unterschiedlichen Masstäben beigegeben. In knappen Sätzen wird jedes Objekt beschrieben. Das Buch will nur ein Bilderbuch sein und anregend wirken. Es zeigt eine Fülle von Möglichkeiten und Details, leider nur in schwarz-weissen Aufnahmen. Die Aufmachung ist zeitgemäss und frisch. H. M.

Calcul des cuves des châteaux d'eau. Von R. Gauthron. 212 S. mit Abb. und Tabellen. Paris 1957, Editions Eyrolles. Preis geb. 3900 ffrs.

Das Buch behandelt armierte runde Wassertürme mit Kuppeldach, Zylinderwand und kegelförmigem Behälterboden mit Gegenkugel. Die statische Berechnung ist stark vereinfacht, indem alle Kanten gelenkig und die Begrenzungsflächen des Behälters gegeneinander verschiebbar angenommen sind.

Randstörungen werden summarisch durch Faustregeln für das Anordnen von Zusatzarmierungen berücksichtigt. Ausführliche Massenauszüge, Eisenlisten und graphische Darstellungen über Preisvergleiche wenden sich an Unternehmerkreise. Von der Möglichkeit des vorgespannten Betons wird nicht gesprochen. Die architektonische Verkleidung verrät einen zweifelhaften Geschmack. Dipl. Ing. A. Schubiger, Zürich

Tragfähigkeit sandiger Böden. Von H. Kahl, H. Muhs, H. Neuber. Fortschritte und Forschungen im Bauwesen, Reihe D, Heft 28. Stuttgart 1957, Franck'sche Verlagshandlung. 39 S. mit Abb. Preis geb. DM 9.80.

Die Autoren, Leiter und Mitarbeiter der Deutschen Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik haben sich zum Ziele gesetzt, das Verhalten von sandigen Böden bei Bruch und damit deren Tragfähigkeit an Hand von Belastungsversuchen auf grossen Lastflächen (1 m²) und Bodenspannungsmessungen zu untersuchen. Bereits im Heft 17 vom Jahre 1954 wurde über die Ergebnisse in gewachsenem, feinkörnigem und in geschüttetem, stark verdichtetem Sand berichtet. Das neue Heft 28 behandelt die weiteren Versuche an locker bis mitteldicht gelagertem Sande. Die Versuchsergebnisse sind äusserst aufschlussreich und gut dargestellt und zeigen die gute Tragfähigkeit selbst locker gelagerter Sande, die allerdings, wie zu erwarten war, bedeutend geringer ist als jene dicht gelagerter Sandschichten. Es ist sehr zu begrüßen, dass Versuche an Lastflächen, die grössenordnungsmässig jenen tatsächlicher Fundamente entsprechen, durchgeführt werden, womit der Wirklichkeit näherkommende Einsichten erworben werden, als dies bei den üblichen Lastplattengrössen der Fall ist. Prof. Gerold Schnitter, ETH, Zürich

Verkehringenieurwesen. Von Prof. Dr. K. Leibbrand, Zürich. 219 S. mit Abb. Basel-Stuttgart 1957, Birkhäuser-Verlag. Preis geb. 46 Fr.

Es ist überaus verdienstvoll, wenn ein an vielen Verkehrsplanungen des In- und Auslandes massgebend beteiligter Fachmann einmal Rückschau hält und sich die Mühe nimmt, die zahlreichen Probleme, denen er begegnet, systematisch zu ordnen und leicht verständlich darzustellen. Diese Wertung gilt in vollem Masse für dieses Buch. Dem Verfasser ist es gelungen, den Rahmen des behandelten Stoffes weit zu spannen und doch Ordnung in die Fülle der Dokumentation zu bringen.

Es wird wohl niemand erwarten, dass das junge und mitten in der Entwicklung stehende Thema der Verkehrstechnik heute von irgend jemandem erschöpfend und abschliessend behandelt werden könnte. Verkehrstechnik ist Planen auf lange Sicht, und so stehen viele der darzustellenden Beispiele noch zu kurze Zeit in Betrieb, als dass sie ihre Bewährungsprobe schon endgültig bestanden hätten. Andere, wohl die Mehrzahl, stehen erst auf dem Papier. So ist es heute sicher noch nicht möglich, eine allgemeine Doktrin der Verkehrstechnik herauszugeben. Was Prof. Leibbrand hier verkündigt, ist seine persönliche Meinung, über die man in Einzelheiten vielleicht diskutieren könnte. Diese persönliche Meinung aber vertritt er mit dem Gewicht seiner reichen Erfahrung, seines scharfen Verstandes und seiner hervorragenden sprachlichen Ausdrucksfähigkeit.

Das Buch ist in sechs Hauptabschnitte unterteilt. Im ersten Abschnitt wird die Aufgabe des Verkehringenieurs umrissen und gezeigt, dass an das Können des europäischen «Traffic engineers» höhere Ansprüche gestellt werden als an seinen amerikanischen Kollegen, weil unsere Städte nicht einfach aus einer Häufung gleichgültiger Baukuben bestehen, sondern Rücksicht auf ihren einmaligen Aspekt erheischen. Ferner hat er sich mit viel bunter gemischtem Verkehr auseinanderzusetzen, und sicher ist auch die Reaktion des europäischen Fahrers oder Fussgängers von der des Amerikaners verschieden. Im zweiten Abschnitt werden die Voraussetzungen aufgezählt, die zu den heutigen Verkehrsnöten geführt haben, nämlich das Wachstum der Städte, die Auflockerung der Wohndichte, die Steigerung des spezifischen Verkehrsbedürfnisses und die Abwanderung vom öffentlichen zum privaten Verkehrsmittel. Mit Recht betont der Verfasser, wie wenig rationell «die Einzelanfertigung von Personenkilometern» im Stadtverkehr gegenüber der «Massenherstellung» sei, wie sehr jedoch diese Einzelanfertigung dem Wunsch des Individuums entgegenkomme.

Im dritten Abschnitt werden die Belastungsannahmen untersucht. Jede Planung hat sich auf eine vernünftig begründete Verkehrshypothese zu stützen und darf nicht der gefühlsmässigen Intuition überlassen werden. Die Verkehrshypothese wird gewonnen aus Verkehrszählungen mit Selektion nach Ziel und Herkunft und mit Berücksichtigung der Entwicklung innerhalb des gewählten Planungszeitraumes. Die Aufzählung der verschiedenen Zählmethode ist etwas knapp gehalten; mancher Leser hätte wohl noch einige Fragen an den Verfasser über Durchführung und Auswertung zu stellen. Den vierten Abschnitt widmet der Verfasser der Leistungsfähigkeit der freien Strecke und des Knotens, wobei er vom einfachen Fall des örtlich und zeitlich gebundenen Eisenbahnverkehrs zum komplizierten Fall des individuellen Strassenverkehrs fortschreitet. Die verschiedenen Methoden der Leistungsberechnung von Knoten werden aufgezählt und kurz besprochen, wenn auch im Bewusstsein, dass die Forschung gerade auf diesem Gebiet noch längst nicht ans Ziel gelangt ist.

Ueber die Notwendigkeit, den fünften Abschnitt, «Eisenbahnanlagen», so ausführlich anzulegen, kann man geteilter Meinung sein. Man versteht den Wunsch des Verfassers, die enge Verwandtschaft des Eisenbahn- und Strassenwesens zu beweisen, und man ist auch mit dem Zitat von Prof. Klein einig, der das «Eisenbahnwesen den Vater des Verkehrswesens» nennt. Die Praxis zeigt aber doch wohl, dass es, von wenigen beneidenswerten Ausnahmen abgesehen, wohl kaum mehr Ingenieure gibt, die sich sowohl mit höheren Eisenbahnproblemen als auch mit höheren Strassenproblemen zu befassen haben. Für die meisten Verkehrsingenieure bilden die Bahnanlagen doch wohl ein durch eine besondere Verwaltung geschaffenes fait accompli.

Grossen Gewinn wird der Praktiker jedoch aus dem sechsten Abschnitt «Strassenetz» ziehen. Nach einigen systematischen Ausführungen über die verschiedenen Funktionen der Strassen im städtischen Netz folgen auf über 70 Seiten Beispiele gebauter oder geplanter Knoten mit Erläuterung ihrer Besonderheiten. Sehr oft wird gezeigt, wie der Entwurf aus zunächst rein architektonisch oder ästhetisch gedachten Konzeptionen zu einer verkehrstechnisch einwandfreien Lösung umgemodelt wurde. Den Wunsch des Verfassers, bei der Neugestaltung von Plätzen nicht nur den Architekten, sondern auch den Ingenieur (und zwar rechtzeitig!) walten zu lassen, möchte man dick unterstreichen. — Schliesslich sei auch auf das kurze Kapitelchen am Schluss des Buches hingewiesen, wo die Schwierigkeiten der Bauausführung in überbauten Gebieten dargelegt werden. Die Lektüre dieses Abschnittes sei allen denen anempfohlen, die vor lauter «Ebenen» den Boden der Realität unter den Füßen zu verlieren drohen. — Das Buch ist vom Verlag drucktechnisch musterhaft ausgestattet worden. Dipl. Ing. Dr. Hans Rapp, Basel

Zahnräder. Zweiter Band: Stirn- und Kegelhäder mit schrägen Zähnen; Schraubgetriebe. Von Oberbaurat Dr. W. Lindner (früher bearbeitet von Prof. Dr. A. Schiebel und Prof. Dr. A. Königer). Vierte, völlig neu bearbeitete Auflage. 132 S. mit 206 Abb. und zwölf Zahlentafeln. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1957, Springer Verlag. Preis Fr. 23.95.

Der alte Schiebel, vor Jahrzehnten unter Fachleuten des Zahnradgebietes ein vielgebrauchtes und viel zitiertes Werk und Arbeitsmittel, ist von W. Lindner vorbildlich überarbeitet worden. Eigentlich ist etwas ganz Neues entstanden, mussten doch die Erkenntnisse und Erfahrungen der inzwischen verflossenen Jahre miteingebaut werden. Damit ist von der Vorlage nur das Gerüst stehen geblieben, so z. B. die Trennung des Stoffes und damit des Werkes in zwei Bücher, von denen das eine nur die geradzahnigen Räder, der nun herausgekommene zweite Band jedoch die Räder mit schrägen Zähnen behandelt. Mag diese Aufteilung in der Jugendzeit der Zahnradtechnik durch das Ueberwiegen der geradzahnigen Getriebe ihre Berechtigung gehabt haben, so wirkt sie heute als Anachronismus, der die Benützung des Werkes nicht gerade erleichtert.

Der Stoff ist umfassend, klar und gründlich durchleuchtet dargestellt; die Frucht einer eingehenden Durcharbeitung des immerhin reichlich komplexen Gebietes. Dieses Streben nach Klarheit kommt in einigen Feinheiten zum Ausdruck, die man auch in technischen Büchern mehr theoretischer Natur vermehrt angewendet sehen möchte. Die Hauptkurven der Diagramme und die wichtigsten Bezugslinien von graphischen

Darstellungen sind weitgehend mit vollem Wortlaut beschriftet und nicht nur mit Kennbuchstaben versehen, deren Bedeutung man zuerst zeitraubend aus dem Text oder angehängten Tabellen ermitteln muss. Dazu sind alle Textbilder mit ausreichenden Erklärungen versehen. Der Fachmann wird dazu auch die vielen im Text eingesprengten Diagramme schätzen, die bei der Berechnungsarbeit die schnelle Ermittlung von Faktoren ermöglichen. Diese Vorteile werden noch durch die sehr sorgfältige und einheitliche Darstellung des Bildstoffes, für die der Verlag berühmt ist, besser ins Licht gerückt.

Der «Lindner», wie er von nun an heissen müsste, ist ein *Fachbuch für den Fachmann*; es verlangt für eine Durcharbeit Zeit und Fachwissen, entschädigt dann aber durch die Fülle und Unantastbarkeit der Information.

Ing. L. Martinaglia, Zürich

Bau und Betrieb von Dieselmotoren. Von Prof. Dr. F. Sass. 2. Auflage, 2. Band: Die Maschinen und ihr Betrieb. 475 S. mit 428 Abb. Berlin 1957, Springer-Verlag. Preis geb. 75 DM.

Dieses ausführliche Lehrbuch wendet sich an angehende Ingenieure und zeigt, wie man die einzelnen Teile eines Dieselmotors konstruiert. Zwei grosse Abschnitte sind dem Massenausgleich, den Drehschwingungen und ihrer Dämpfung gewidmet. Die Leistungssteigerung durch Aufladen wird in ihrer Anwendung bei Viertakt- und Zweitaktmotoren unter Bezugnahme auf die neuesten Ausführungen beschrieben. Ein weiterer Abschnitt wendet sich den Problemen des Betriebes zu. Der Hauptteil des Werkes umfasst aber die Beschreibung der Motorenkonstruktionen führender Firmen, und hier findet der Studierende eine Fülle interessanter Zeichnungen von allen möglichen Einzelheiten. Das Buch kann bestens empfohlen werden. Prof. H. Steiner, Winterthur

Le moderne Turbine idrauliche ed i Regolatori di velocità. Von Dr. Ing. Giacomo Büchi. 1. Band: Text mit 1066 Abb. auf 917 Seiten; 2. Band: 14 Tabellen und 30 Konstruktionszeichnungen. Milano 1957, Verlag Ulrico Hoepli. Preis geb. 15 000 Lire.

Dieses in italienischer Sprache erschienene Werk umfasst im ersten Band folgende Hauptgruppen: allgemeine Turbinentheorie, Theorie und Konstruktion der Reaktionsturbinen, die Pelton-turbine, die automatische Regulierung der Wasserturbine; im letzten Kapitel finden sich noch theoretische und konstruktive Angaben über Lager und Absperrorgane. In den konstruktiven Abschnitten werden eine grosse Anzahl bestehender Anlagen der bekanntesten Turbinenfirmen anhand von Bildern und Zeichnungen beschrieben. Der zweite Band enthält in tabellarischer Darstellung verschiedene technische Angaben über ausgeführte Turbinen, zusammengestellt nach Ausführungen in Italien, im übrigen Europa, in Amerika und andern Ländern. Die letzten 30 Konstruktionsblätter enthalten Schnittzeichnungen von Turbinen, teilweise neueren Datums, sowie einige Angaben über die Laufradkonstruktion. Theoretiker und Praktiker finden darin nützliche Hinweise, und auch den Studierenden kann das Buch als Ergänzung der Vorlesung empfohlen werden. Dipl. Masch.-Ing. H. Gimpert, Zürich

Der Kontaktumformer. Aufbau — Wirkungsweise — Berechnung — Betrieb. Von Erich Rolf. 549 S., 448 Abb. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1957, Springer-Verlag. Preis geb. DM 67.50.

Die Tatsache, dass sich der Kontaktumformer als mechanisches Schaltgerät gegenüber den elektronischen Stromrichterarten durchsetzen und behaupten konnte, zeigt wohl am eindrucksvollsten seine Vorteile: sehr günstiger Wirkungsgrad (bis 97 %) auch bei niedrigen Spannungen und hohe Betriebssicherheit. Selbst die grossen Fortschritte in der Halbleiterentwicklung konnten seine zunehmende Verbreitung bisher nicht beeinträchtigen. Auch für die Zukunft wird man wohl kaum erwarten können, dass der Kontaktumformer aus der einmal eroberten Position bald wieder verdrängt werden könnte — es wird vielmehr mit einer Koexistenz aller drei Stromrichterarten gerechnet werden müssen, derart, dass mit ansteigender Gleichspannung zuerst Halbleiter, sodann Kontaktumformer und schliesslich Mutatoren ihre Anwendungsgebiete finden werden.

Obwohl F. Koppelman bereits 1940 den ersten Kontaktumformer in praktischen Betrieb setzen konnte, hat die eigentliche breite Anwendung erst etwa 10 Jahre später eingesetzt. Da mit zunehmender Anwendung auch das allgemeine Interesse am Kontaktumformer in weiten Kreisen der Technik wuchs, so ist es sehr zu begrüßen, dass E. Rolf, welcher selbst die Entwicklung des Kontaktumformers massgeblich gefördert hat und wohl als einer der besten Sachkenner dieses Gebietes gelten kann, in Buchform darüber berichtet hat. Die Darstellung wurde didaktisch recht geschickt aufgebaut, indem zuerst in einem längeren Eingangskapitel der Aufbau, die Schaltung und die Wirkungsweise soweit erörtert werden, dass der Leser einen guten Ueberblick über alle grundlegenden Probleme erhält. Erst dann wurden in den folgenden Kapiteln einzelne Teilfragen ausführlicher behandelt; so z. B. die physikalischen Eigenschaften der verwendeten Magnetwerkstoffe, die Bemessung und Vormagnetisierung der Schaltrosseln, die Ausbildung der Nebenwege, welche die Kontakte beim Schaltvorgang entlasten usw. Auch der konstruktive Aufbau der verschiedenen Fabrikate sowie das Schutzproblem finden eine so eingehende Darstellung, dass sich der Leser ein zuverlässiges Bild zu machen vermag. Um jedoch eine unnötige Wiederholung der allgemeinen Fragen der Stromrichtertechnik zu vermeiden, wurde die Darstellung der schaltungstechnischen Fragen nur soweit geführt, wie es für die Besonderheiten von Kontaktumformern notwendig erschien. Ein ausführliches Literaturverzeichnis mit 291 Quellenangaben wird denjenigen Lesern besonders willkommen sein, die sich über Spezialfragen noch eingehender zu unterrichten wünschen.

Die Darstellung ist bemerkenswert klar und sehr sorgfältig abgefasst, wodurch eine zuverlässige und gleichzeitig gut lesbare Informationsquelle entstanden ist. Das Buch kann somit bestens empfohlen werden. Die Ausstattung des Buches entspricht dem hervorragenden Niveau des Springer-Verlages.

Prof. Dr. Th. Wasserrab, Baden

Grundlagen der chemischen Technik. Im Verlag H. R. Sauerländer & Co. erscheint ein Sammelwerk mit dem Titel «Grundlagen der chemischen Technik», herausgegeben von Prof. Dr. Hermann Mohler in Zürich und Prof. Dr.-Ing. Otto Fuchs in Konstanz. Zwischen dem Verlag Sauerländer und der Europäischen Föderation für Chemie-Ingenieur-Wesen ist eine Vereinbarung getroffen worden, dahingehend, dass der Verlag den Mitgliedern der der Föderation angeschlossenen, technisch-wissenschaftlichen Vereine einen Vorzugspreis einräumt, der 10 % niedriger ist als der normale Verkaufspreis. Dieser kann jedoch nur gewährt werden, wenn die Bestellungen über die erwähnten Vereine (Schweiz: S. I. A.) an das Sekretariat der Föderation (Sekretariat: DECHEMA, Frankfurt am Main 7, Postfach) gerichtet werden.

Neuerscheinungen:

Une Méthode pour l'Analyse et la Comparaison de la Productivité de la Main-d'Oeuvre en Filature de Coton. Par A. M. Vanden Abeele, S. A. Union Cotonnière, Gand, Belgique. Numéro spécial de la Revue de la Mesure de la Productivité, Octobre 1957.

Vorträge der Baugrundtagung 1956 in Köln. Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Erd- und Grundbau e. V. 298 S. mit Bildern und Tafeln, Berlin 1957, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geb. 12 DM.

Citadel, Market and Altar-Emerging Society. By Spencer Heath. 259 p. Baltimore 1957, The Science of Society Foundation, Inc. Price 6 \$.

Technisches Zeichnen. Von A. Bachmann und R. Forberg. Zehnte Auflage, nach den neuesten DIN-Normen überarbeitet von A. Schröter. 242 S. und Abb. Leipzig 1957, B. G. Teubner Verlagsgesellschaft. Preis geb. 10 DM.

WETTBEWERBE

Aufnahme- und Dienstgebäude des Personenbahnhofs Bern. Teilnahmeberechtigt sind alle schweizerischen sowie die mindestens seit 1. Januar 1954 in der Schweiz niedergelassenen Fachleute. Ausgeschlossen sind Beamte und Angestellte der SBB und der Baudirektionen der Stadt und des Kantons Bern. Preisrichter sind O. Wichser, Generaldirektor SBB, M. Portmann, Chef der Bauabteilung SBB, M. von Tobel, Sektionschef Hochbau SBB, A. Gnägi, Stadtbaumeister, Bern, Dr. R. Steiger, Zürich, H. Reinhard, Bern, A. Lozeron, Genf. Experten und Ersatzpreisrichter: J. W. Huber, Sektionschef SBB, Dr. M. Stettler, Direktor des Historischen Museums, Bern, H. Türlor,

Kantonsbaumeister, Bern, H. Gaschen, Stadtbauinspektor, Bern, O. Baumann, Sektionschef SBB, ständiger Experte für Betriebsfragen. Zur Verfügung stehen: 70 000 Franken für Preise und 30 000 Franken für Ankäufe. Anfragetermin 21. Dezember 1957, Abgabetermin 31. Mai 1958. Abzuliefern sind Situationsplan 1:500, Grundrisse, Schnitte und Fassaden 1:200, Gesamtfassaden der angrenzenden Strassen 1:500, Photomontage der Bubenberglplatzfassade, Detail der Hauptfassade 1:50, Bauetappenschema 1:500, Erläuterungsbericht, Modell 1:500. Die Unterlagen können gegen Hinterlage von 100 Fr. bei der Sektion Hochbau der Bauabteilung der Generaldirektion SBB, Mittelstrasse 43, Bern, bezogen werden. Interessenten können sie dort bis 28. Dezember 1957 einsehen.

Drei Brücken der Autostrasse Schaffhausen-Thayngen. Ideenwettbewerb unter fünf eingeladenen, mit je 1500 Fr. entschädigten Ingenieurbüros; Fachleute im Preisgericht: J. Bernath, Kantonsingenieur, A. Jost, Stadtgenieur, A. Kraft, Kantonsbaumeister, H. Stüssi, Adjunkt des Zürcher Kantonsingenieurs. Ergebnis:

1. Preis (4600 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung): H. Eichenberger, Zürich
2. Preis (3600 Fr.): Altorfer & Cogliatti, Zürich
3. Preis (2300 Fr.): A. Wildberger, Schaffhausen
4. Preis (1000 Fr.): T. Schweri, Schaffhausen
5. Preis (500 Fr.): O. Lüthi, Schaffhausen

Die Entwürfe werden vom 16. bis 18. November in der Rathauslaube in Schaffhausen ausgestellt, täglich von 8 bis 12 und 14 bis 18 h.

Primarschulhaus mit Turnhalle in Hauptwil, Kt. Thurgau. Beschränkter Wettbewerb unter vier eingeladenen Architekten. Fachleute im Preisgericht waren P. Trüdinger und O. Müller, St. Gallen.

1. Rang (1200 Fr.): Karl Häberli, Bischofszell
2. Rang (900 Fr.): Jörg Affolter, Romanshorn
3. Rang (300 Fr.): Adolf Ilg, Kreuzlingen
4. Rang Franz Bucher, Bischofszell

Ausserdem erhält jeder Bewerber eine feste Entschädigung von 600 Fr.

Schulhaus in Corcelles-Cormondrèche (NE). In einem unter sieben eingeladenen Architekten durchgeführten engern Wettbewerb fällte das Preisgericht, worin als Fachrichter Ed. Calame, Neuchâtel, F. Decker, Neuchâtel, H. Rüfenacht, Bern und H. R. von der Muhll, Lausanne, Ersatzmann, mitwirkten, folgenden Entscheid:

1. Preis (2300 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung): M. T. Vuilleumier, La Chaux-de-Fonds
2. Preis (800 Fr.): M. P. Rochat, Neuchâtel
3. Preis (700 Fr.): J.-P. Nagel, Neuchâtel
4. Preis (600 Fr.): M. Billeter, Neuchâtel

Alle Teilnehmer erhielten eine feste Entschädigung von 800 Fr. — Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

Schulbauten in St. Maurice. In diesem unter Walliser Architekten durchgeführten Wettbewerb hat Arch. Daniel Girardet in Sitten den ersten Preis erhalten, verbunden mit Empfehlung zur Ausführung. Sein Entwurf ist abgebildet im «Bulletin Technique de la Suisse Romande» vom 9. November 1957.

MITTEILUNGEN AUS DEM S.I.A.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Protokoll der Hauptversammlung vom 16. Oktober 1957

Die von Präsident Prof. Hch. Weber geleitete Hauptversammlung fand wie üblich im Zunfthaus zur Schmiden statt.

a) Der Jahresbericht des Präsidenten, der in der SBZ vom 5. Oktober erschienen ist, wurde von der Versammlung genehmigt. Die Jahresrechnung, von Quästor Ing. C. Diener kurz erläutert, und der von Prof. Dr. Karl Sachs verlesene Revisorenbericht, wie auch der Voranschlag, wurden kommentarlos gutgeheissen. Der Jahresbeitrag wurde wiederum auf 12 Fr. festgesetzt.

b) Wahlen für Vorstand und Delegierte: Zur Wiederwahl in den Vorstand wurden vorgeschlagen und in ihrem Amte