

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 24

## Wettbewerbe

## Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

## Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

## Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Am Schlusse seines Aufsatzes schneidet der Verfasser eine andere Frage an, indem er behauptet, dass man bei Höchstdruckbetrieb die normale axiale Bauart der Turbinen verlassen und zur radialen Dampfströmung übergehen müsse, was unseres Erachtens völlig unbegründet ist.

W. P.

**Das Amtsgebäude der allgemeinen Pensionsanstalt in Prag** ist ein bedeutender Komplex von Bureauhäusern, die insgesamt 130 000 m<sup>3</sup> umbauten Raumes einnehmen. Das auf kreuzförmigem Grundriss aufgebaute Hauptgebäude ist über tiefen Kellern z. T. sieben-, z. T. zwölfgeschossig und enthält ungefähr 680 Bureauzellen, die meist nicht völlig voneinander getrennt, sondern in grossen Hallen zusammengefasst sind. Der über der Mitte des Kreuzgrundrisses aufgehende Teil enthält die Vertikal-Verbindungen: zwei Treppenhäuser, vier Lifts, einen Lasten- und einen Aktenaufzug. Von den vier Flügeln, wo nur Bureauräume vorkommen, ist der Mittelteil durch Dehnungsfugen abgetrennt. Die Fundationsarbeiten, das Eisenbetonskelett und die Fassadenverkleidung mit keramischen Platten sind in „Beton und Eisen“ vom 20. Mai dargestellt und bieten interessante Einzelheiten.

## NEKROLOGE.

† Alfred Frick, Ingenieur, ist, wie schon gemeldet, nach längerem Leiden, aber doch unerwartet, verschieden. In Adliswil am 11. April 1876 geboren, besuchte er die dortige Primarschule. Da er Neigung und Begabung für mathematische Fächer und Zeichnen zeigte, durfte der fleissige Junge sich dann an der kantonalen Industrieschule in Zürich auf das Ingenieurstudium vorbereiten. Im Herbst 1894 trat er in die Ingenieurabteilung der Eidg. Technischen Hochschule ein, und im Jahre 1898 erwarb er das Diplom als Bauingenieur. Schon in der Studienzeit fiel Fricks Gewissenhaftigkeit und Offenheit allgemein auf; Prof. F. Becker zog ihn bei zum Zeichnen und Malen seiner bekannten grossen Reliefkarten. Mit seinen Studienkameraden, denen Frick stets gerne half, aber auch mit Tadel nicht zurückhielt, wenn er etwas nicht in Ordnung fand, gründeten sich in jenen Jahren Freundschaften fürs Leben.

Nach dem Studium war Frick in den Jahren 1898/99 und 1904 bis 1907 bei Ing. C. Arnold in Zürich in Stellung. In der Zwischenzeit finden wir ihn unter Leitung von Ing.-Topograph X. Imfeld mit Messtischaufnahmen für die Projektierung der Lötschbergbahn beschäftigt; ferner arbeitete er für die Gesellschaft der Glion-Rocher de Naye-Bahn ein Bahnprojekt Glion-Les Avants aus und besorgte von 1900 bis 1904 Projektierungs- und Bauführungsarbeiten für die Doppelspur Immensee-Goldau der Gotthardbahn. Seinem Charakter und seiner Neigung nach Selbständigkeit entsprechend, eröffnete sodann Alfr. Frick im Frühjahr 1907 ein eigenes Ingenieurbüro für Projektierung und Bauleitung von Tiefbauarbeiten. Viele Gemeinden unterhielten damals noch kein eigenes ständiges Gemeindeingenieurbüro, sondern beauftragten nach Bedarf private Ingenieure mit ihren technischen Arbeiten. Dass als erste seine Heimatgemeinde Adliswil ihn mit Aufträgen betraute, freute Frick stets. Seine Zuverlässigkeit und Gewissenhaftigkeit, wie auch sein reiches Wissen und Können auf dem Gebiete der Wasserversorgungen, Kanalisationen, Strassenbauten usw. bewirkten, dass weitere Gemeinden, u. a. Stäfa, Richterswil und Horgen, wie auch Industrielle ihn als Berater zuzogen und mit Projektierungsarbeiten und Bauarbeiten betrauten. Mit Rücksicht auf die Aufträge von Gemeindebehörden hat Frick nachträglich auch das schweiz. Grundbuchgeometer-Patent erworben.

Mit dem verstorbenen Bergbahningenieur H. H. Peter, seinem Studienfreunde, bearbeitete er gemeinsam Projekte für eine Anzahl von Standseilbahnen, von denen hier nur Seelisberg, Monte Brè, Uetliberg und Schauinsland (Standseilbahn) erwähnt seien. Im Auftrag des Komitee für den Bau einer Wallenseestrasse entwarf Frick das Projekt für den Ausbau der st. gallischen Ausbaustrecke von Tiefenwinkel bis Wallenstadt auf dem Südufer, und für den schweizerischen Autostrassenverein hat er einen Plan für eine Fernverkehrsstrasse Brugg-Zürich ausgearbeitet. Vielfach wurde Frick auch als Experte zugezogen; im Jahre 1930 hatte er für eine schweizerische Finanzgruppe ein Projekt für eine Wasserversorgung von 150 Gemeinden im Piemont zu begutachten. — Oeffentlich betätigte er sich mit grosser Hingabe im Vorstand des Quartiervereins Enge und der Ferienheimgenossenschaft Enge, die er längere Zeit präsidierte. Ferner gehörte er der Verkehrskommission der Sektion Zürich des schweiz. Automobilklubs an, deren Aufgaben er sich ebenfalls mit grossem Eifer widmete. Grosse Freude bereitete ihm deshalb die Anerkennung seiner Projekte über die zweckmässige Verkehrs-gestaltung auf verschiedenen Plätzen der Stadt Zürich.

Das oben kurz skizzierte berufliche Lebenswerk Alfred Fricks enthält zwar keine besonders grossen oder berühmten Bauten. Es muss aber als anerkennenswerte Leistung hervorgehoben werden, wenn man die grosse Zahl der Projekte und Bauten in Betracht zieht und bedenkt, mit welcher Gewissenhaftigkeit und mit wie wenig Hilfskräften diese Arbeiten durchgeführt wurden. Frick gab sich denn auch für alles, was er unternahm, ganz aus, und auf seiner Gewissenhaftigkeit und Genaugigkeit, seinem launen und offenen Charakter beruhen die vielfach von ihm erzielten Erfolge. Seine Starrheit zwar, an dem nach gründlichem Studium einmal für gut Befundenen festzuhalten, sowie auch die stets gleichbleibende, ab und zu selbst etwas derbe Offenheit waren vielleicht vorübergehend störend, im Grunde genommen aber wirkten sie anziehend und Vertrauen erweckend, weil man empfand, dass sie auf Wohlwollen beruhten. Fricks innerstes Bedürfnis war Arbeit und Wirken in Beruf und Oeffentlichkeit, Freude bereiten und Helfen im geselligen und Freundeskreise. Neben seinen Studiengenossen, mit denen er alle Jahre in Sihlbrugg zusammen kam und denen er der wahrhafte, treue Freund war, bewahren Alfred Frick auch weitere Kreise als einem tüchtigen, selbständigen Ingenieur und wahrhaften Charakter ein gutes Andenken. Ed. Arbenz.

† Hans Dinkelmann, Dipl. Ing., gewesener Präsident der Generaldirektion der S. B. B. und nachmaliger Direktor des Internat. Eisenbahn-Zentralamtes in Bern, ist im 77. Lebensjahr entschlafen. Nachruf und Bild dieses hochverdienten G. E. P. Kollegen folgen.



ALFRED FRICK  
INGENIEUR

11. April 1876

23. April 1934

## WETTBEWERBE.

Platzgestaltungen beim Völkerbundsgebäude in Genf. Für die Gestaltung a) der „Place des Nations“ und b) des Platzes auf der Bergseite vor dem grossen Versammlungssaal (vergl. Plan in Bd. 98, S. 291) hat unter Genfer Fachleuten ein Wettbewerb stattgefunden, dessen Preisgericht nebst dem Maler A. Blanchet und dem Bildhauer L. Jaggi folgende Architekten angehörten: Staatsrat M. Braillard, Prof. H. Bernoulli, G. Bovy, J. Favarger und Dr. R. Rohn. Das Urteil lautet:

- a) I. Preis (2000 Fr.): Arch. A. Hoechel (Genf), Mitarbeiter A. Ellenberger (Genf).
- II. Preis (1000 Fr.): Boccard frères, paysagistes (Genf).
- III. Preis ex æquo (250 Fr.): Arch. J. Stengelin (Genf).
- III. Preis ex æquo (250 Fr.): R. Barro und J. Gros (Genf).
- b) 1. Rang (500 Fr.): Arch. A. Hoechel (Genf), Mitarbeiter A. Ellenberger (Genf).
- 2. Rang ex æquo (400 Fr.): P. Jaques und E. Nierlé (Genf).
- 2. Rang ex æquo (400 Fr.): Maler E. Hornung (Genf).
- 3. Rang (200 Fr.): Bildhauer F. Schmied (Genf).

## LITERATUR.

*Theory of Elasticity* by S. Timoshenko. McGraw-Hill Book Company, New-York & London 1934.

Ein neues Lehrbuch der Elastizitätstheorie kann sich heutzutage, wo so viele ausgezeichnete Werke auch im englischen Sprachgebiet vorhanden sind, nur durch Auswahl des Stoffes und durch