

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 66 (1948)  
**Heft:** 40

## **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:** 05.04.2026

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

ergab sich vielerorts die Notwendigkeit, Kabel für Traktionsstrom und Schwachstrom über bestehende Gleisanlagen hinwegzuführen. Interessante Ausführungsbeispiele von hierfür verwendeten Kabelbrücken finden sich in «The Railway Gazette» vom 10. September 1948.

**Vorgespannte Betonrohre**  $\varnothing$  2,15 m für die Wasserversorgung Montreal sind in «Eng. News-Record» vom 24. Juni mit allen wünschenswerten Einzelheiten beschrieben. Dank der Vorspannung konnten bei den nötigen 532 Rohren von je 5,4 m Länge total 800 t Stahl und 10% Zement eingespart werden. Die Wandstärke der Rohre beträgt 14,1 cm.

**Kraftwerk Génissiat.** Die Anwendung des Stahls beim Kraftwerk Génissiat, sowohl für Betonschalungen wie besonders auch für die mit Gitterringen versehenen Druckleitungen (s. S. 95\* dieses Jahrgangs) sind in Nummer 7/8 von «Ossature Métallique» eingehend beschrieben.



A. WICKART

1890 INGENIEUR 1948

im Jahre 1914 und trat anschliessend in das Ingenieurbureau Bolliger in Zürich ein, wo er eine umfassende Erfahrung auf dem Gebiete des Hoch- und Tiefbaues erwarb und nach kurzer Zeit Bureauchef wurde.

Im Jahre 1925 gründete er eine eigene Firma für Eisenbeton, Holz- und Stahlbau. Damit begann eine Spanne seines Lebens, in der er eine Vielfalt von Aufgaben auf mannigfache und neue Art zu lösen hatte. Zu seinen ersten Werken gehörten der Silo in Töss, der Kino Scala und die Grasshopper-Tribüne in Zürich. Interessante Probleme stellten ihm das Lehrgerüst der Kornhausbrücke, der Strandbadturm in Zürich und der Umbau der Utogarage. Besonders glücklich packte er schwierige Fragen auf dem Gebiete der Foundation und Konsolidation bei der Wiederaufrichtung des schiefen Kirchturmes in Delsberg an. Er wirkte bei Geschäftshäusern wie Bleicherhof, vielen Schulhäusern, Kirchen und Spitälern wie Neumünster mit. Auch von seiten der Industrie wurde er im Verlaufe seiner 23-jährigen Tätigkeit zu grossen Bauten beigezogen. An Brückenwettbewerben beteiligte er sich mehrfach mit Erfolg. In Fachzeitschriften teilte er uns seine praktisch erworbenen Kenntnisse mit, auch zählte er zu den ständigen Mitarbeitern des schweizerischen Ingenieur-Kalenders. Für die Entwicklung der Schweiz. Normen für Bauten in Holz und Eisenbeton setzte er sich in verschiedenen Kommissionen des S.I.A. ein. In vielen, mit dem Bauwesen zusammenhängenden Streitfällen wurde er als Experte angerufen, so dass er sich in seinen letzten Jahren mehr und mehr auch mit juristischen Fragen beschäftigte.

Mit einer überaus grossen Freude an seinem Berufe verstand er es, diesen harmonisch in sein ganzes Leben einzubauen. Wann immer er konnte, reiste er ins Ausland, so dass er mit Fabrikbauten in Italien, Ausstellungshallen in Brüssel, Kongressen der IVBH in Paris und Berlin die schönsten Erinnerungen verband. Neben Architektur liebte er Malerei, Literatur und Musik. Seine Achtung vor dem Menschen und sein gütiger Humor schafften ihm viel Freunde. Daneben lag ihm auch das Wohl unserer Stadt Zürich am Herzen. Er stellte sich ihr von 1938 bis 1945 als Mitglied des Gemeinderates zur Verfügung.

## NEKROLOGE

† **Albert Wickart**, Bau-Ingenieur, unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege, Inhaber eines Ingenieurbureau in Zürich, ist am 27. Juli nach langer schwerer Krankheit verschieden. Mit ihm ist ein unermüdlicher Schaffer, eingrosszügiger loyaler Mensch zur ewigen Ruhe eingegangen. In Zug am 26. Juli 1890 geboren, verbrachte er dort eine glückliche Jugend und erwarb sich die erste Bildung an der Real-Abteilung der dortigen Kantonsschule. In seine Studien an der Ingenieur-Schule der E. T. H. fügte er neben einem Jahr Bauplatz- und Vermessungs-Praxis auch Reisen und Ferienkurse in Italien und Deutschland ein. Er diplomierte

Den bisher immer Gesunden warf 1944 ein unabwendbares Geschick auf das Krankenlager, von dem er sich dank seines Lebenswillens nach langer Zeit wieder erheben konnte. Mit äusserster Energie erreichte er seine alte Tatkraft wieder — doch nun hat der Unermüdliche für immer Ruhe gefunden.

## WETTBEWERBE

**Primärschulhaus Statthaltergut in Bern-Bümpliz.** Das Raumprogramm dieses auf acht Eingeladene beschränkten Wettbewerbes umfasste ausser 14 Klassenzimmern Turnhalle, Kindergarten und Säuglingsfürsorgestelle. Fachleute im Preisgericht waren Stadtbaumeister F. Hiller, Arch. K. Egender, Arch. A. Hoechel, Arch. W. v. Gunten und Baudir. H. Hubacher. Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 1000 Fr. Das Urteil lautet:

1. Preis (1800 Fr.) Hans Brechbühler, Mitarbeiter N. Morgenthaler
2. Preis (1200 Fr.) Peter Indermühle
3. Preis (1000 Fr.) Willi Althaus

Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurfs mit der weiteren Bearbeitung zu betrauen. Die Ausstellung ist schon geschlossen.

**Landwirtschaftliche Winterschulen in Frick und Liebegg, Kt. Aargau (SBZ 1948, Nr. 7, S. 102).** Es sind 50 Projekte für Frick und 65 Projekte für Liebegg eingegangen. Die Beurteilung durch das Preisgericht beginnt Mitte Oktober.

## LITERATUR

**Der Donau-Tisza-Kanal.** Verfasser und Herausgeber: Landwirtschaftsministerium und Landesbewässerungsamt von Ungarn. Budapest, August 1947, 308 Seiten mit zahlreichen Textabbildungen und 9 Kartenbeilagen. Dem ungarischen Text ist ein dreiseitiger Auszug in deutscher Sprache, der eine knappe Inhaltsangabe enthält, beigegeben.

Diese augenscheinlich sehr sorgfältig vorbereitete und reich ausgestattete Publikation wäre auch für einen weiteren europäischen Interessentenkreis sehr wertvoll, leider ist aber deren Benutzung durch nicht der ungarischen Sprache mächtige Fachleute beinahe unmöglich, lassen sich doch selbst die meisten äusserst wertvollen, zahlreichen Textabbildungen und separaten Planbeilagen ohne eine Uebersetzung der ungarischen Texte der Anschriften bzw. der dazugehörigen Texterläuterungen kaum einwandfrei interpretieren. Es ist deshalb zu bedauern, dass das Werk nicht in einer der beiden Welt-sprachen, Englisch oder Französisch, erschienen ist.

Im ersten Kapitel wird die auf mehr als 150 Jahre zurückgehende Geschichte des Kanalprojektes behandelt und auf den Meinungsstreit, der sich ob den verschiedenen Projektvorschlägen erhob, eingetreten. Nicht zuletzt traten, wie bei uns im westlichen Europa, als Hauptgegner gegen dieses Schifffahrtsprojekt die Staatsbahnen auf, die, übrigens zu Unrecht, in der Binnenschifffahrt einen gefährlichen Konkurrenten vermuteten. Im zweiten Kapitel werden die verschiedenen Kanalsysteme und Trassen diskutiert (Trassen in tiefen Einschnitten bzw. hochgeführte Trassen mit einer in entsprechender Anzahl zugeordneten Schleusenstufen). Ein weiteres Kapitel behandelt die technischen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile der in Frage stehenden Varianten, während im vierten und fünften Kapitel die definitiv gewählte Projektvariante beschrieben und technisch und wirtschaftlich gewürdigt wird.

Dem Rezensenten sind infolge absoluter Unkenntnis der ungarischen Sprache engste Grenzen gezogen. Er kann lediglich feststellen, dass offenbar die topographischen, geologischen, hydrologischen und wirtschaftlichen Unterlagen für diesen Kanal, der auf einer 36 km langen Strecke auch der Bewässerung einer Fläche von 49 000 ha dient, äusserst sorgfältig zusammengetragen und in der vorliegenden Publikation sehr anschaulich zur Darstellung gebracht worden sind. Es kommen auch Sparschleusen zur Verwendung, deren Spezialkonstruktion in klaren Textabbildungen erläutert wird. Wertvoll ist auch die häufige Verwendung von Fliegeraufnahmen, in die das Projekt sowohl in einfacher Planprojektion als in perspektivischer Darstellung eingetragen ist.

Auf eine eigentliche Wertung der Publikation kann leider aus den oben angeführten Gründen nicht eingetreten werden, was zu bedauern ist, wäre es doch für uns äusserst wertvoll,