

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

## **Sonstiges**

### **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:** 13.01.2026

**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 Fundation 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 Uermüdliche für immer Ruhe gefunden.

## WETTBEWERBE

**Primarschulhaus 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. Mor-
2. Preis (1200 Fr.) Peter Indermühle genthaler
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,

von der reichen Erfahrung, die Ungarn beim Projektieren solcher Binnenwasserstrassen gemacht hat, etwas sicheres erfahren zu können.  
H. Blattner

**Brudlinietheorien (Bruchlinientheorien).** Von K. W. Johansen. Dissertationsarbeit der T. H. Kopenhagen, 191 S. 118 Abb. XI Tab. Dänisch geschrieben. Kopenhagen 1943, Verlag Jul. Gjellerup.

Der erste Teil studiert ganz allgemein die mathematischen Bruchtheorien. Man setzt voraus, dass das Material in gewissen Gebieten oder längs gewisser Flächen bricht. Die letzte neue Hypothese, Bruch längs gewisser Flächen, ist als mathematische Bruchlinientheorie auf die plastischen Platten entwickelt, unter der Bedingung, dass das Biegemoment längs gewisser Linien gerade das Bruchmoment erreicht. Dieser Teil umfasst 34 Seiten. Im zweiten Teil wird die Theorie auf die praktische Berechnung der Eisenbetonplatten angewendet. Die Platten, von konstanter Dicke und konstanter Armierung in einer Richtung, sind so bewehrt, dass der Bruch in bestimmten Linien (Bruchlinien) durch Fließen des Stahles eingeleitet wird. Die Platte wird in Teile geteilt und erleidet plastische Deformationen. Die elastischen Deformationen im Innern der Teile werden gegenüber den plastischen vernachlässigt. Daher bleiben die Teile Ebenen, die eine Winkeldrehung um gewisse in der Plattenebene liegende Axen ausüben, und die Bruchlinien sind Gerade. In diesen Linien wirken: ein konstantes maximales Biegemoment (Bruchmoment), Querkräfte und Drillungsmomente. Das Aufstellen der Gleichgewichtsbedingungen für die Plattenteile oder die Anwendung der Arbeitsgleichung liefert das Bruchmoment. Die Theorie wird erweitert auf die Berechnung von ungleich in zwei oder mehreren Richtungen bewehrten Platten, auf die Untersuchung der Verhältnisse bei den Ecken und Säulen, auf die Berechnung mittels polygonaler Bruchlinien und Verteilung der Auflagerreaktionen. Eine eingehende Besprechung der Ergebnisse der Theorie und der Versuche (eigene Versuche des Verfassers und Versuche des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton) zeigt eine im allgemeinen vollkommene Übereinstimmung. Diese sehr originelle Arbeit stellt ein rasches, anschauliches und leistungsfähiges Berechnungsverfahren dar.  
G. Steinmann

**Augusto Giacometti.** I. Von Stampa bis Florenz, II. Von Florenz bis Zürich. Blätter der Erinnerung. Rascher-Verlag Zürich, 1943 bzw. 1948. Preis des I. Bandes geb. Fr. 7.50, des II. Bandes geb. 12 Fr.

Wohl konnte Augusto Giacometti den zweiten Teil seiner Selbstbiographie noch vollenden, auch den gesetzten Text in Empfang nehmen und mit sorgsamer Hand die Bildausstattung bestimmen, aber das Buch selbst zu sehen war ihm nicht mehr vergönnt. Wenige Monate nach seinem Tod ist es erschienen und wurde nun zu seinem Nekrolog. Die Zäsur zwischen den beiden Teilen seiner Lebensbeschreibung wurde von ihm in jenes Jahr gelegt, da er aus Florenz in die Heimat zurückkehrte. Sie bedeutete ohne Zweifel einen wichtigen Abschnitt seines Lebens, den Abschluss einer vorbereitenden Epoche der Entwicklung und den Beginn der Reife, aber doch nicht eine tiefere Kerbe; denn sie wird in leuchtendem Bogen überspannt von der zielsicheren Einheitlichkeit seiner künstlerischen Entfaltung, die ihn beinahe unberührt von dem Wechsel der Tagesmeinungen seinen Weg zu einer Meisterschaft des immer reicher erblühenden farbigen Ausdrucks führte. In diesen «Blättern der Erinnerung» — so nennt er seine Autobiographie — zu verfolgen, wie ihn nichts von dem Pfad weglockte, den er beim Durchschreiten des Gartens vor Grassets Haus betreten, wird den Leser bis zur letzten Zeile gefangen halten.

Was jedoch das Interesse an diesem Rückblick zum Entzücken steigert, das kommt nicht aus der biographischen Sphäre allein. Ja man darf es aussprechen, dass diese beiden schmalen Bände innerhalb der autobiographischen Künstlerliteratur ihre besondere Stellung einnehmen. Was wir im allgemeinen von solchen Zeugnissen erwarten, das sind Aufschlüsse über den Entwicklungsgang des Erzählenden, über Lehrer und Gefährten, die ihn förderten, Menschen, die ihm begegneten, Erfolge und Enttäuschungen, die ihm beschieden waren. All das — ja sogar Mitteilungen über handwerkliche Erfahrungen — wird man zwar auch hier finden, aber darüber hinaus sind diese Blätter Dokumente einer eigenen, sehr persönlichen Darstellungskunst. Wer Giacometti kannte, wird den ganzen Charme seines Wesens, der ihn so oft beglückte, in diesen Berichten für immer aufbewahrt finden; aber auch

jene, die ihm nie begegneten, werden sich dem Zauber seiner Erzählungsweise nicht entziehen können. Es ist schwer in Worte zu fassen, was uns daran so bestrickt: vielleicht die Mischung von Schelmerei und ernster Bedeutung, vor allem aber die Art, wie sich hier alles, auch das Alltäglicste, in einer märchenhaften Atmosphäre abspielt. Dieser Eindruck wird jedoch nicht erweckt durch stilistische oder sprachliche Finessen. Es ist eine einfache Redeweise, die sich hier ergeht, und alles Pretiöse ist ihr fremd, ja ein schulmeisternder Leser wird ihr wohl anmerken, dass sie nicht die Muttersprache des Erzählenden ist. Der Schimmer, der das Ganze umwebt, geht vielmehr von einer Anschauung aus, die wie ein Kind zu staunen und alles gleichsam mit unverbrauchten Augen anzusehen vermag.

So gleichen diese Seiten den Pastellen des Meisters — zart und von perlmutterhaftem Glanz. Man soll ihren Flaum nicht zerstören, indem man zu viel Worte über sie macht.

E. Poeschel

#### Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Die Verkehrsprobleme von Zürich 1948 — das Zürcher Untergrundbahnprojekt.** Von A. Weber. 102 S. mit Abb. Thal (St. G.), Pflug-verlag. Preis kart. Fr. 5.80.

**Rapport-Badplaats Zandvoort.** Onderzoek naar de toekomstmogelijkheden en richtlijnen voor den wederopbouw van Zandvoort als zeebadplaats. 173 S. mit Abb. Publicatie van de commissie, hiertoe ingesteld door het College van Algemeene Commissarissen voor den Wederopbouw.

**Das Bauwerk. Der Rohbau.** Eine Einführung in die handwerklichen Grundlagen des Bauens für Bauingenieure und Architekten. Von Rudolf Lemp. 181 S. mit 355 Abb. Stuttgart 1947, Verlag Konrad Wittwer. Preis geb. 20 DM.

**Grundzüge der Bodenkunde für Ingenieure.** Von Erwin Neumann. 32 S. mit 20 Abb. Stuttgart 1948, Verlag Konrad Wittwer. Preis geb. DM 1.80.

**Das Raumzeitsystem der Siedlungen.** Von Carl Pirath. 39 S. mit 18 Tabellen und 9 Abb. Stuttgart 1947, Verlag Konrad Wittwer. Preis kart. 5 DM.

**Die Verkehrsplanung.** Von Carl Pirath. Aufbau-Sonderheft Nr. 4. 60 S. mit 39 Abb. und 12 Tabellen. Stuttgart 1948, Julius Hoffmann Verlag. Preis kart. DM 7.80.

**Petit Guide de l'Architecture moderne en Suisse.** Edité à l'occasion du premier congrès de l'Union Internationale des Architectes, Lausanne 1948, par la Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes (S. I. A.). 66 p. avec 22 fig. Zürich 1948, Selbstverlag Beethovenstrasse 1. Preis kart. 5 Fr.

**Geologische Beobachtungen beim Ausbau der Plessur-Kraftwerke.** Von J. Niederer. 11 S. mit 4 Abb. Separatabdruck aus dem Jahresbericht der Naturforschenden Gesellschaft Graubündens 1946/47 und 1947/48, Band LXXXI.

**Die Melioration der Linthebene.** 5. Bericht der Eidg. Meliorationskommission. Bauperiode 1. Jan. 1947 bis 31. Dez. 1947. 24 S. mit Abb. Lachen 1948, Selbstverlag der techn. Oberleitung der Linthebene-Melioration.

**Baummaschinen und Baubetrieb.** Von Georg Garbotz. 266 S. mit 324 Abb. und Tabellen. München 1948, Carl Hanser Verlag. Preis geb. 18 DM.

**Le Ferrovie italiane dello stato rinasciono.** (La ricostruzione fino all'aprile 1948). 48 S. mit Abb. Rom 1948, herausgegeben vom Presseamt des Verkehrsministeriums.

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein Mitteilung des Sekretariates

Wir ersuchen unsere Mitglieder, zur Berücksichtigung im Mitgliederverzeichnis 1949 Adressänderungen sowie Aenderung der Stellung sobald als möglich bekannt zu geben.

## VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) jeweils bis spätestens Mittwoch Morgen der Redaktion mitgeteilt sein.

5. Okt. (Dienstag) S. I. A. St. Gallen. 20.15 h im Restaurant Marktplatz, St. Gallen. Ing. *Hans Leuch*: «Das Kraftwerk Rabiusa-Realta». 9. Okt. (Samstag) Exkursion nach dem Kraftwerk Rabiusa-Realta. Abfahrt 7 h ab Hauptbahnhof mit Privatautos.
6. Okt. (Mittwoch) VLP Zürich. 20.15 h im Zunfthaus zur Schmiden. Arch. *P. Khuyver*, G. E. P., Utrecht: «Planung in Holland».
6. Okt. (Mittwoch) u. 7. Okt. (Donnerstag). Vortragstagung «Oberflächenkunde und Messwerkzeuge», veranstaltet vom Betriebswissenschaftl. Institut an der E. T. H. in einem Hörsaal des Masch.-Lab. Referenten: Prof. Dr. *G. Schlesinger* und Ing. général *Nicolau*.
8. Okt. (Freitag) Techn. Verein Winterthur. 20 h im Casino. Einführungsreferate zu der am Samstag 9. Okt. stattfindenden Besichtigung der Werke J. J. Rieter.
9. Okt. (Samstag). Ass. Vaudoise pour la Navigation du Rhône au Rhin. Visite de l'ancien canal d'Entreroches. Départ Lausanne 14.26 h, casse-croute à Pompaples, arrivée Lausanne 19.48 h.