

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 67 (1949)  
**Heft:** 39

## **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:** 23.02.2026

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

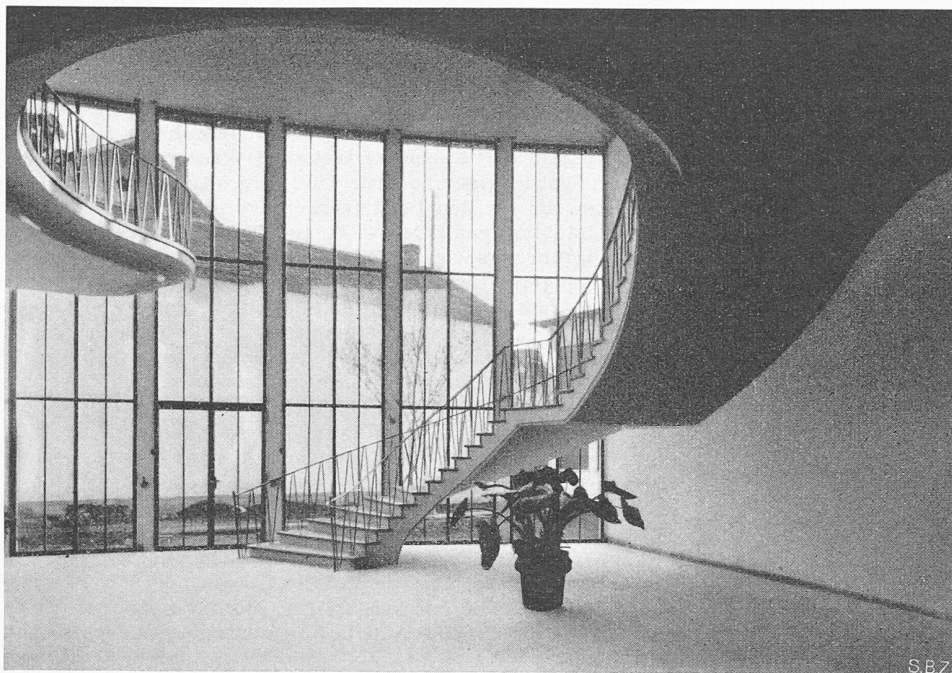


Bild 17. Schweiz. Metallwerke Selve, Thun. Eisenbetontreppe im neuen Verwaltungsgebäude Thun; Entwurf: Arch. P. LANZREIN, Thun; Ing. M. HARTENBACH, Bern

stungen der Baustatik. Gleichzeitig bietet die Entwicklung der Messtechnik (z. B. die elektrischen Dehnungsmesser [6]) neue Möglichkeiten. Beobachtungen an ausgeführten Bauwerken können dagegen durch Modellversuche ebenso wenig ersetzt werden, wie durch theoretische Berechnungen.

#### Literaturverzeichnis

- [1] M. Ros: Versuche und Erfahrungen an ausgeführten Eisenbeton-Bauwerken in der Schweiz. «Bericht Nr. 99 der EMPA», 1924—1937; erste bis vierte Ergänzung 1938—1945.
- [2] M. Ros: Lehre und Nutzen aus den Versuchen und Erfahrungen an ausgeführten Eisenbeton-Bauwerken in der Schweiz, 1924—1947. «Bericht Nr. 99 der EMPA», fünfte Ergänzung.
- [3] Beggs: in «Transactions, American Society of Civil Engineers» (ASCE), vol. 88, 1925, p. 1208.
- [4] Gottschalk: in «Transactions ASCE», vol. 103, 1938, p. 1019.
- [5] Ruge und Schmidt: in «Transactions, ASCE», vol. 104, 1939, p. 1659.
- [6] A. R. Anderson: Entwicklung und Anwendung der elektrischen Dehnungsmesser... «Schweiz. Archiv für angewandte Wissenschaft und Technik», 13. Jg. 1947, S. 321.

## MITTEILUNGEN

**Das Propeller-Turbinen-Flugtriebwerk «Python»,** das von Armstrong Siddeley Motors, Ltd., Coventry entwickelt worden ist und 4100 PS leistet, kam am 3. Januar 1949 erstmals zum Probeflug und hat bis jetzt über 6000 Stunden Entwicklungs- und Versuchsstandbetrieb hinter sich. Mit ihm sollen die neuen Marine-Kampfflugzeuge «Westland Wyvern» ausgerüstet werden. Das Triebwerk besteht aus einem 14-stufigen Axialkompressor, der die Luft für elf Verbrennungskammern liefert, und aus einer zweistufigen Turbine, die mit dem Kompressor direkt gekuppelt ist. Am vordern Ende des Kompressors befinden sich die beiden gegenläufigen Propeller mit dem zugehörigen Zahnradgetriebe für die Drehzahlverminderung und das Umkehren des Drehsinnes. Das ganze Triebwerk ist rd. 4 m lang und hat einen grössten Durchmesser von 1384 mm. Es wiegt trocken ohne Propeller 1430 kg; das Betriebsgewicht mit dem achtfügligen Doppelpropeller von 3,3 m Durchmesser dürfte bei 1850 kg liegen. Auf Meereshöhe beträgt die Startleistung bei 8000 U/min der Turbine 3670 PS, hinzu kommt ein Schub von 520 kg; der Brennstoffverbrauch wird dabei mit 1610 l/h angegeben. Beim Aufsteigen mit 320 km/h leistet das Triebwerk bei 7800 U/min 3450 PS, der Schub beträgt dabei 300 kg und der Brennstoffverbrauch 1500 l/h. Im Reiseflug mit 480 km/h entwickelt das Triebwerk bei 7600 U/min 3260 PS und einen Schub von 180 kg; Verbrauch 1400 l/h. Bei 640 km/h Fluggeschwindigkeit steigt die Leistung auf 3680 PS, der Schub sinkt auf 100 kg; der Verbrauch ist 1460 l/h. Der Kompressor arbeitet mit einem Druckverhältnis von 5; die Luft verlässt ihn mit rd. 4,2 ata und

230° C. Die Gastemperatur bei Turbineneintritt beträgt 827° C, in der Rückstossdüse 527° C bei einer Geschwindigkeit von 233 m/s. Die Turbine leistet rd. 10000 PS, wovon 6300 PS vom Kompressor aufgenommen werden. Eine Beschreibung mit Bild dieser interessanten Maschine findet sich in «Engineering» vom 19. August 1949.

**Die Stauwand am Porsuk (Türkei),** die auf S. 452 des lfd. Jahrganges der SBZ erwähnt wurde, ist nach fünfjähriger Bauzeit im April dieses Jahres fertiggestellt worden. Sie dient ausschliesslich dem Hochwasserschutz und der Bewässerung der fruchtbaren Hochebene von Eskischehir, in der über 30000 ha Zuckerrüben angepflanzt werden sollen. Die Mauer hat bei 42 m grösster Höhe über den Fundamenten und einer Kronenlänge von 160 m ein Betonvolumen von 80000 m³. Sie weist den üblichen Dreieckquerschnitt einer Gewichtsmauer mit wasserseits senkrechter Wand und luftseitigem Anzug von 1:0,72 bzw. 1:0,75 auf. Die Krone ist 5 m breit, die grösste Fundamentbreite erreicht 28,5 m. Die Stauwand musste 3 m in den Serpentinfelsen, der 10 m unter der Talsohle ansteht, eingebunden werden. Zementinjektionen bis 20 m Felstiefe längs des wasserseitigen Mauerrandes bewirken die Abdichtung des Untergrundes. Das Wasser kann über einen 75 m langen Ueberlauf oder durch zwei Grundablässe mit 1,6 m Durchmesser aus dem Staubecken ablaufen. Bei geschlossenen Ueberlaufschützen fasst der Speicherraum 155 Mio m³. Der Bau der Stauwand erfolgte in Blöcken von 8 m Breite mit 1,5 m Schichthöhe. Zwischen jedem zweiten Block blieb ein 80 cm breiter Schlitz offen, der erst sechs

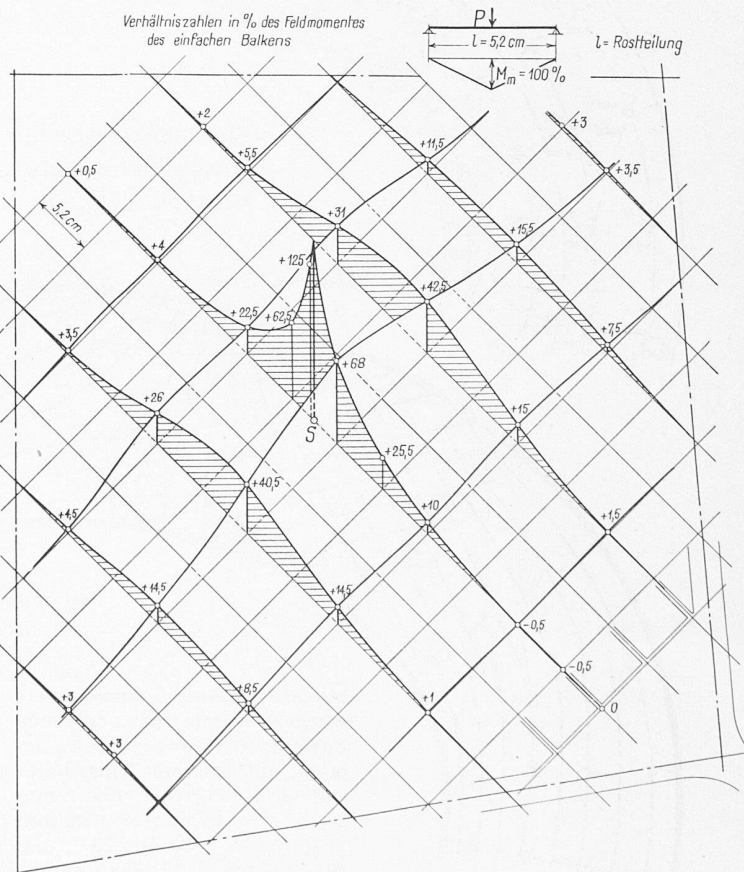


Bild 16. Trägerrost-Modell «Bären»: Gemessene Einflussfläche des Biegemomentes in der Mitte des Trägers (Schnitt S)

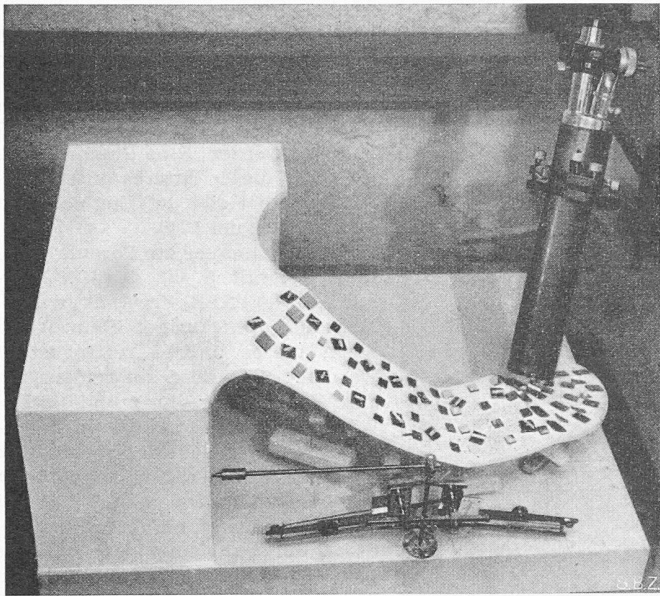
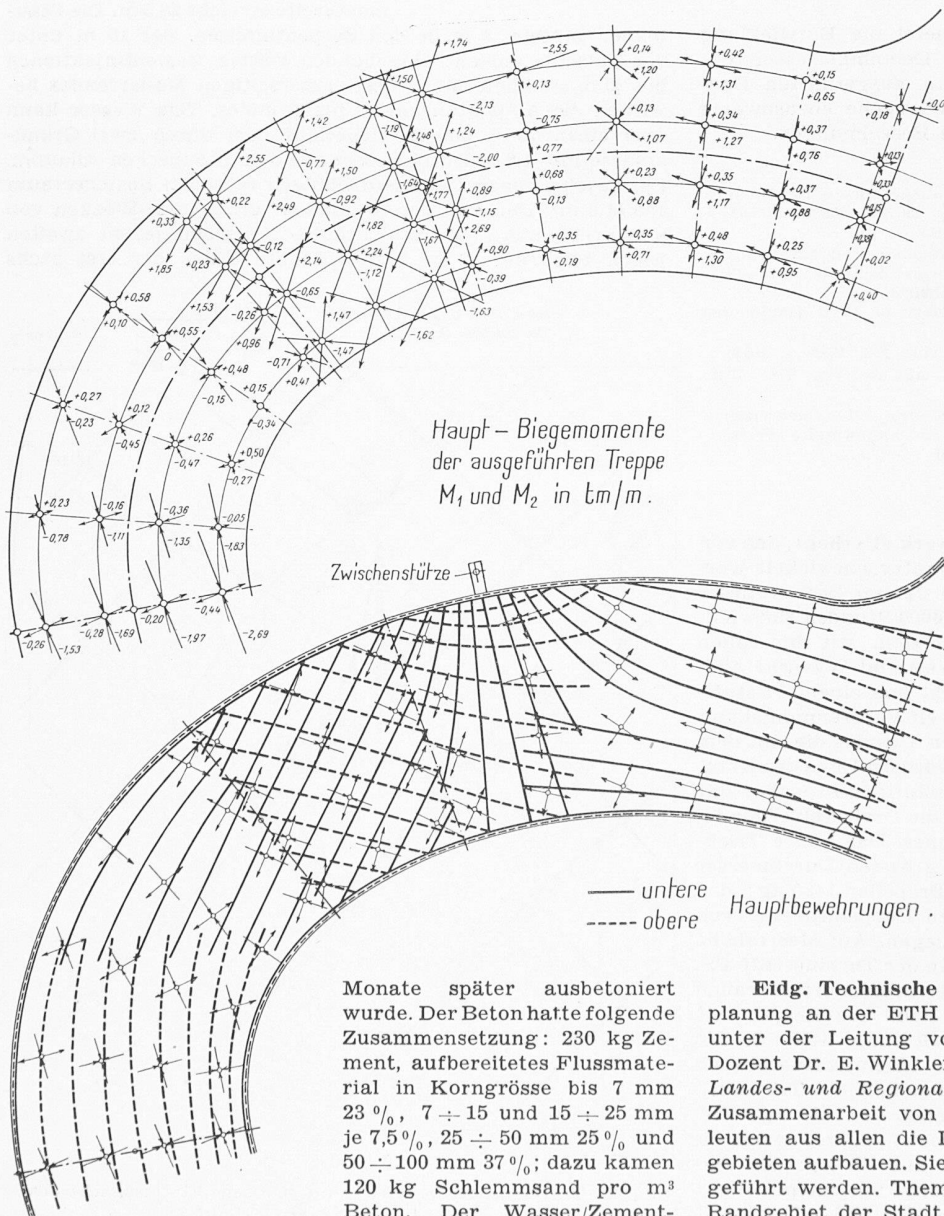


Bild 18. Modell der geschweiften Treppe «Selve» aus «Engl. Zement», Masstab 1:20. Die Lasten sind mittels Hebel-Übertragung entsprechend dem Bauwerk verteilt. Optische Verdrehungsmessungen

Bild 19 (unten). Ergebnisse der Modell-Messungen: Richtung und Grösse der Hauptmomente; Bewehrungsrichtungen



Faktor betrug 0,7. Mit einer 280 m weit gespannten Kabelbahn wurden im Mittel 200 und im Maximum 300  $\text{m}^3$  Beton pro Tag eingebracht. Weitere Einzelheiten enthält das Juli/August-Heft 1949 von «World Construction».

**Neues Rollmaterial der Appenzeller-Bahn.** Am 15. Mai 1949 hat die Appenzeller-Bahn, deren Netz durch die Fusionierung mit der Appenzell-Weissbad-Wasserauen-Bahn erweitert wurde, eine moderne Zugkomposition in Betrieb genommen, die für den Pendelverkehr vorgesehen ist und aus einem Motorwagen BCe 4/4, einem Personenwagen C 4 und dem Zugführungswagen CFZ 4 besteht. Später soll ein Buffetwagen eingereiht werden. Der Motorwagen weist zwei Abteile 2. Klasse mit insgesamt zwölf Sitzplätzen und zwei Abteile 3. Klasse mit insgesamt 32 Sitzplätzen auf; im Personenwagen gibt es 70 Sitzplätze 3. Klasse; der Steuerwagen enthält ein Postabteil, ein Bahngepäckraum und ein Abteil 3. Klasse mit 16 Sitzplätzen. Die in Leichtstahlbauart ausgeführten Wagenkasten ruhen auf je zwei zweiachsigen Drehgestellen; alle drei Wagen sind mit elektropneumatischer Türschliessung versehen, die vom Führertisch aus bedient wird. Der Motorwagen ist mit vier eigenventilierten Motoren von je 180 PS Einstundenleistung bei 33,5 km/h Fahrgeschwindigkeit ausgerüstet. Die Stundenzugkraft am Rad beträgt 5600 kg, die Dauerzugkraft 3600 kg, die grösste Geschwindigkeit 70 km/h. Von der Tara des betriebsfertigen Motorwagens von 35,4 t entfallen 9,5 t auf die elektrische Ausrüstung; sie wurde von der Maschinenfabrik Oerlikon geliefert, während die Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen den mechanischen Teil ausgeführt hat («Bulletin Oerlikon» Nr. 277, Febr. 1949).

**Helikopter im Dienste der Fernleitungskontrolle.** Nach einer Mitteilung in «Electr. Wld.» Bd.131 (1949), Nr. 26, S. 86 (s. auch «Bull. d. Schweiz. Elektrotechn. Vereins», Nr. 16 vom 6. August 1949) stellte die Central New York Power Corporation in Gemeinschaft mit der Bell Aircraft Corporation die ersten Helikopter in den Dienst der Freileitungskontrolle. Gleichzeitig beauftragte die Bonneville Power Administration die Central Helicopters Incorporation in Seattle damit, die Ueberwachungsflüge mit ihren Leitungspatrouillen durchzuführen. Damit wurde ein Leitungsnetz von insgesamt 4000 km Länge aus der Luft überwacht. Seither hat der grösste Teil der Elektrizitätswerke ihre Freileitungspatrouillen zum Teil mit Helikoptern oder mit andern Flugzeugen ausgerüstet. Im weitausgedehnten Flachland eignet sich das Flugzeug, in Berggegenden der Helikopter. Die Kontrolle der Mastfundamente muss nach wie vor von der Erde aus durch Fusspatrouillen vorgenommen werden. Die Kosten der Helikopterpatrouillen sollen 15 % geringer sein, als die von Fusspatrouillen; der Zeitgewinn ist sehr beträchtlich. So hat die Pennsylvania Electric Co., Johnstown, ihr Freileitungsnetz von 1600 km (8746 Masten) in 45,7 totalen Flugstunden kontrolliert, wovon 34,9 h auf die Kontrolle und 10,8 h auf das Anfliegen entfielen. Die Kontrolle vom Boden aus hätte drei bis sieben Tage erfordert.

**Eidg. Technische Hochschule.** Das Institut für Landesplanung an der ETH veranstaltet im Wintersemester 1949/50 unter der Leitung von Prof. Dr. H. Gutersohn und Privatdozent Dr. E. Winkler wiederum zweistündige *Übungen zur Landes- und Regionalplanung*, die auf dem Grundsatz der Zusammenarbeit von Studenten und praktizierenden Fachleuten aus allen die Landesplanung berührenden Interessengebieten aufbauen. Sie sollen im Sommersemester 1950 weitergeführt werden. Thema ist das zürcherische Furtal, das als Randgebiet der Stadt Zürich und des Flugplatzes Kloten be-

sonders interessante und aktuelle Planungsaufgaben bietet. Die Uebungen des Wintersemesters bezwecken eine Anleitung zur Grundlagenforschung (Inventarisierung, Diagnostik, Prognostik) und zur Behandlung von Elementarfragen der Landes- und Regionalplanung (Planung von Landschaftsteilen und Teillandschaften). Das anschliessende Sommersemester soll sodann zu Vorschlägen für die Planung der Gesamtregion hinleiten. Damit bietet sich die Möglichkeit der knappen und methodischen Einführung in die praktische Arbeit des Regional- und Landesplaners. Es ist beabsichtigt, den Absolventen beider Uebungen einen Teilnehmerausweis auszustellen, der ihnen die Betätigung in der Praxis erleichtern soll.

**61. Generalversammlung des S.I.A.** Zum Unterschied vom traditionellen Programm hat das Basler Organisations-Komitee, dem Dipl. Ing. E. Esser vorstand, die Exkursionen auf den Samstag angesetzt, was einer viel grösseren Zahl von Kollegen die Teilnahme ermöglichte. Wo wir hören konnten, war man mit dieser Neuerung sehr zufrieden, ebenso mit den Exkursionen selbst, unter denen die beiden E'ssaffahrten mit über 200 Teilnehmern besonders begeistert gelobt wurden. Als Krönung des ersten Tages vereinigte das Bankett den S.I.A. mit den Damen im Casino, wo nach dem Essen ein vorzügliches Unterhaltungsprogramm abrollte. Auch hierin haben die Basler neue Wege beschritten: Statt die Darbietungen aus eigenen Kräften zu bestreiten (was den erwähnten Zeitgenossen zu laienhaft vorkommt) oder fertige Nummern aus einem Künstlerrepertoire vortragen zu lassen (was immer zu unpersönlich ist), arbeiteten sie mit namhaften Kabarettkünstlern zusammen und fanden Gelegenheit, ihnen satirische Worte über Kollegen und Geschehnisse im S.I.A. in reicher Fülle in den Mund zu legen. Und es waren Basler Mäuler... Die Unentwegten verbrachten auch noch die ersten Morgenstunden bei Tanz und Becherklang im Casino. — Am Sonntagvormittag vernahm die Generalversammlung in der historischen Universitäts-Aula, dass an Stelle der zurückgetretenen CC-Mitglieder M. Kopp und R. Eichenberger neu gewählt worden sind Arch. A. Mürset (Zürich) und Arch. H. Weiss (Bern) und dass das Präsidium des S.I.A. übergeht auf El.-Ing. Dir. E. Choisy (Genf). In einer kurzen, gehaltenen Ansprache verabschiedete sich Präsident Kopp, der hierauf in Anerkennung seiner Verdienste um den Verein zum Ehrenmitglied des S.I.A. gewählt wurde. Für die nächste Generalversammlung wurde die Einladung nach Lausanne dankbar angenommen. Den Abschluss der Sitzung bildete der Vortrag (er wird in der SBZ erscheinen) von Professor Dr. A. Speiser über Leonhard Euler. Als bestem Kenner des Stoffes gelang es ihm, ein fesselndes, jedem verständliches Bild seines grossen Fachkollegen zu entwerfen, dessen zeitgenössisches Porträt lorbeerbesetzt von der Wand herabschaute. — Mit wenigen Schritten gelangte man hinüber ins Rathaus, wo Regierungsrat F. Ebi den S.I.A. willkommen hiess, der den Hof und die schönsten Säle des Hauses in Augenschein nahm und mit Basler Wein bewirtet wurde. Als fröhlicher Ausklang der trefflich gelungenen Tagung diente das Mittagessen im Gelben Saal der Mustermesse, wo die letzten Reden gewechselt wurden. Die Basler Kollegen durften den aufrichtigen Dank der fast 600 Personen zählenden S.I.A.-Gemeinde für die flotte Vorbereitung und Durchführung aller Veranstaltungen entgegennehmen.

**Kantonsspital Zürich** (vgl. SBZ 1949, Nr. 7, S. 97\*). Am 17. Sept. wurde das Aufrichtfest für die umfangreichsten Teile der Neubauten gefeiert: Küche, Bettenhäuser Ost und West, Einlieferung, Chirurgische Poliklinik und Strahlentherapie. Während die letztgenannten Teile schon Mitte Oktober bezogen werden, wird dies für die Bettenhäuser im Herbst 1950 der Fall sein; bis dann sollte auch der Rohbau des kaum in Angriff genommenen Hörsaal- und Operationstraktes stehen. Das Fest in der durch die AKZ humorvoll dekorierten Küche, die sich dazu hervorragend geeignet erwies, nahm bei 1200 Anwesenden — warum waren die am Spital arbeitenden Angestellten der Ingenieurbureaux nicht wie die andern Arbeiter eingeladen? — einen fröhlichen Verlauf und bestärkte durch die gehaltenen Reden und die vorausgegangene Besichtigung von neuem die Ueberzeugung, dass der Zürcher Spital ein der aussergewöhnlichen Aufgabe trefflich entsprechendes Werk zu werden verspricht.

**Abendkurse über Ausdruck und Verhandlung**, die für Praktiker mit technischer und kaufmännischer oder Verwaltungstätigkeit bestimmt sind, beginnen diesen Herbst in

St. Gallen am 7. Oktober und mit etwas abgekürztem Programm in Langenthal am 26. Oktober. Die verschiedenen Möglichkeiten, beim mündlichen und schriftlichen Verkehr und beim Verhandeln im Geschäftsleben sowie mit Amtsstellen einen höheren Wirkungsgrad zu erreichen, werden durch Darlegungen des Kursleiters behandelt. Dazu kommt jeweils ein gegenseitiger Erfahrungsaustausch. Für den Kurs in St. Gallen können Programme bezogen werden beim Kursleiter, Dr. F. Bernet, Postfach 118, Zürich 24; für den Kurs in Langenthal dagegen beim dortigen Handels- und Industrie-Verein.

**Summit-Brücke in Maryland.** Die Rettung des durch einen Erdbeben gefährdeten nördlichen Widerlagers dieser Brücke ist in der Juli-Nummer von «Civil Engineering» ausführlich geschildert. Die Arbeiten bestanden im sofortigen Entfernen von 15000 m<sup>3</sup> Rutschmasse, in der Rückverankerung des gefährdeten Widerlagers, in der Drainierung des Rutschgeländes, im Unterfangen des Widerlager Fundamentes mittels 16 profileisernen Pfählen von 24,5 m Länge und schliesslich im Aufbau einer 35 m langen, hölzernen Zufahrtsbrücke. Da der durch den Strassenunterbruch entstehende Schaden monatlich etwa 20000 \$ betrug, wurden die Reparaturarbeiten möglichst beschleunigt, so dass der Verkehr nach drei Monaten wieder aufgenommen werden konnte.

**Die Wasserströmung in Kurven offener Gerinne** ist Gegenstand einer eingehenden Studie von Ing. Ahmed Shukry, Alexandrien, in der Juni-Nummer der «Proceedings» der ASCE. Die dabei auftretenden Spiralströmungen wurden untersucht mit Hilfe einer eingetauchten, drehbaren Messkugel von 18 mm Durchmesser, die fünf zweiaxig angeordnete Öffnungen aufweist, die ihrerseits mittels Röhren bzw. Schläuchen mit Manometern in Verbindung stehen. Die ausführlich entwickelte Untersuchungsmethode gestattet die genaue Vorberechnung der Energieverluste in Kurven.

**Der Einsturz eines Deckenfeldes** von etwa 12 × 22 m, während des Betonierens, im Neubau der Parke-Bernet Galleries in New York, ist dargestellt in «Eng. News-Record» vom 23. Juni. Der Unfall, der sich am 15. Juni ereignete und bei dem 15 Arbeiter verletzt wurden, ist zurückzuführen auf das Versagen der Unterstüpperung. Glücklicherweise widerstand die darunterliegende, bereits ausgestüpperte Massivdecke und verhielt sich so eine Ausweitung des Unglückes.

«Der Bauingenieur», als Zeitschrift für das gesamte Bauwesen, hat mit diesem Jahr im Verlag Springer wieder zu erscheinen begonnen und zwar mit Prof. Dr. F. Schleicher und Prof. Dr. A. Mehmel als Herausgeber. Wie schon das erste Heft zeigt, ist die Schriftleitung insbesondere auch bestrebt, die deutschen Leser über die Fortschritte im Ausland zu orientieren.

**Persönliches.** Arch. Alfred Roth ist als o. Professor an die Architekturschule der Washington University in Saint Louis (USA) berufen worden und hat sich für ein Jahr verpflichtet. Er wird auch zahlreiche Gastvorlesungen an anderen amerikanischen Hochschulen halten. Während seiner zehnmonatigen Abwesenheit vertritt ihn als Redaktor des «Werk» Arch. Alfred Altherr.

## LITERATUR

**Winke für hochbauliche Qualitätsarbeit, Schadensbehebung und Adaptierungen im Hochbau.** Bearbeitet von Hofrat Prof. Dipl. Ing. Dr. tech. Julius Duhm. 343 S., 280 Abb., 6 Zahlentafeln. Wien 1948, Verlag Georg Fromme & Co. Preis kart. 24 Fr.

Im Vorwort des Buches umschreibt der Verfasser die Aufgabe, die er sich stellte, wie folgt: «Es ist leider eine durch die Erfahrung bestätigte Tatsache, dass bei Neu- und Umbauten trotz hochentwickelter Technik, öfter als man vermuten würde, Fehler in der Ausführung begangen werden, die in weiterer Folge Bauschäden verursachen, welche nachträglich mitunter nur mit sehr beträchtlichem Geldaufwand, ja manchmal überhaupt nicht mehr zu beheben sind. Bei den Erhaltungsarbeiten an Gebäuden wird wieder häufig nicht mit der heute besonders gebotenen Oekonomie vorgegangen. Die Ursache all dieser Uebelstände liegt nun in den meisten Fällen weniger im Mangel theoretischen Wissens, als in der fehlenden praktischen Erfahrung. Das vorliegende Buch soll nun dazu beitragen, diesem Uebelstand abzuweichen. Das Buch will einzig und allein durch die Fülle von aus der Praxis ge-

schöpften Ratschlägen auf dem Gebiete des Hochbaues und in Fragen der baulichen Instandhaltung dem Leser dienen. Dabei habe ich mich bemüht, den Stoff so zu bringen, dass er für den Ratsuchenden, selbst wenn er als Hausbesitzer dem Bauwesen laienhaft gegenüberstehen sollte, verständlich ist.»

Der Inhalt des Buches ist sehr reichhaltig. Der Verfasser geht aus von den Massnahmen am Bauwerk wie der Kontrolle der Abmessungen der Einzelteile und bespricht anschliessend den Baugrund und seine Tragfähigkeit. Recht einlässlich gelangen alsdann Zustands- und Schadenserhebungen im Hochbau zur Darstellung, wobei auf die Qualitätsanforderungen an die Werkstoffe, auf die häufigeren Ausführungsfehler und sonstigen Schadensursachen eingegangen wird. Die verschiedenen Mauerwerksarbeiten zeigen mannigfache Schäden, die sich auf mangelhafte Qualität des verwendeten Materials, auf Ausführungsfehler, sowie auf den Einfluss des Wassers, schädlicher Luftzusammensetzung sowie der Temperatur zurückführen lassen. Mit Interesse folgt der Leser dem Verfasser bei der Beschreibung der Rissbildungen in Mauern, Gewölben und Decken. Auch die Baustoffe Holz und Eisen gelangen hierbei zur Behandlung, indem die einschlägigen Handwerkskategorien einzeln besprochen werden, wie z. B. Zimmermannsarbeiten, Schlosserarbeiten und Spenglerarbeiten. Ferner sind angeführt: Glaserarbeiten, sowie Maler-, Tapezierer- und Hafnerarbeiten.

Auf die Darstellung der Schäden folgt, ebenfalls recht eingehend, die Darstellung der Instandsetzungsarbeiten an und in Gebäuden, wobei ja den vom Krieg heimgesuchten Ländern nicht die Mittel zur Verfügung stehen wie uns.

In einem weiteren Kapitel äussert sich der Verfasser zu der Frage der Um-, Auf- und Einbauten, besonders auch vom architektonischen Standpunkt aus. Bei kriegsbeschädigten Bauten bietet sich die Möglichkeit, bei der Wiederinstandsetzung z. B. landschaftsfremde Bauwerke dem Charakter der ganzen Umgebung besser anzupassen.

Die Schlusskapitel behandeln noch die Feuchtigkeit in Gebäuden, mit den damit im Zusammenhang stehenden Fragen des Mauerfrasses und der Ausblühungen, sowie diejenigen der Holzzerstörung durch Pilze. Auch vom Feuerschutz des Holzes und dem Schutz vor den tierischen Holzschädlingen ist die Rede, ferner von der Rauchbelästigung. Von Wärme- und Schalldämmung, Schutz vor Erschütterungen, Heizungs- und Beleuchtungsfragen, Trinkwasserleitungen und Blitzschutzanlagen, sowie von Fragen, die sich bei der Vergabe von Bauarbeiten stellen, handeln die allerletzten Abschnitte.

Das Studium des Buches wird allen Baubeflissenen sicherlich gute Dienste leisten, und zur Verhütung bzw. Behebung von Bauschäden wesentlich beitragen. H. Jenny-Dürst

#### Neuerscheinungen:

**Reine Biegebewehrung rechteckiger Platten im elastischen Bereich.** (Fünfter Bericht der T.K.V.S.B. über Plattenausbeulung.) Von C. F. Kollbrunner und G. Herrmann. 44 S. mit 11 Abb. Mitteilungen des T.K.V.S.B. Nr. 2. Zürich 1949, Verlag Leemann. Preis kart. Fr. 8.—.

**Die Finanzierung von Verkehrsbauten.** Von Dr. H. R. Meyer. 78 S. Bern 1949, Verlag Paul Haupt. Preis kart. 6 Fr.

**Prescriptions d'utilisation. Directives pour la détection et la suppression des perturbations et conseils pour la prévention d'accidents dans l'emploi des gazogènes pour véhicules à bois et à charbon de bois.** Par J. Tobler, F. Bondiotti, E. Huber, M. Walder, R. Weber. Complément français au rapport N° 7: Holz und Holzkohle als Treibstoff für Motorfahrzeuge. Société Suisse pour l'étude des carburants, rapport N° 13. 222 p. avec 15 fig. Genève 1948, Imprimerie ATAR. Prix broché Fr. 10.—.

## NEKROLOGE

† **Ernst Blanz**, Dipl. Ing., G. E. P., von Schaffhausen, geb. 14. Februar 1889, Eidg. Polytechnikum 1907 bis 1911, seit 1924 Direktor der Comp. Constructora Nacional (Tochtergesellschaft von Wayss & Freytag) in Rio de Janeiro, ist dort am 8. September nach kurzem Leiden gestorben.

† **Erich Rupp**, Dipl. Arch., G. E. P., von Luzern und Signau, geb. am 23. November 1906, ETH 1925 bis 1930, seither ununterbrochen tätig im Bureau Leuenberger & Flückiger in Zürich, ist am 12. Sept. einer kurzen Krankheit erlegen.

## WETTBEWERBE

**Schulhaus mit Turnhalle und Sportplatz in Kilchberg bei Zürich.** Teilnahmeberechtigt sind die seit 1. Mai 1948 in Kilchberg wohnenden, sowie die dort verbürgerten Architekten. Verlangt werden Uebersichtsplan 1:5000, Lageplan 1:500, Quer-

profile 1:200, Risse 1:200, Modell 1:500, Kubikberechnung, Bericht. Anfragetermin 31. Okt., Ablieferungstermin 1. Febr. 1950. Für fünf bis sechs Preise stehen 16000 Fr. zur Verfügung. Architekten im Preisgericht: R. Christ (Basel), Martin Risch (Zürich), F. Scheibler (Winterthur); als Ersatzmann W. Gachnang (Zürich). Die Unterlagen können gegen 50 Fr. Hinterlage bis etwa am 18. Oktober bezogen werden vom Bauamt der Gemeinde Kilchberg.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telefon (051) 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein

#### Mitteilungen des Sekretariates

**Betr. Wettbewerb Kant. Verwaltungsgebäude Liestal bzw. Verurteilung der Herren W. Brodtbeck und Fr. Bohny, Architekten in Liestal, durch die Standeskommission des S. I. A.**

Die Schweiz. Standeskommission hat am 2. April 1949 ihr Urteil im Fall der Klage der Wettbewerbskommission des S. I. A. gegen die Architekten W. Brodtbeck und Fr. Bohny, Liestal, gefällt. Die Architekten W. Brodtbeck und Fr. Bohny sind wegen Zuziehung eines nicht teilnahmeberechtigten Mitarbeiters, der für den Erfolg des betr. Wettbewerbs ausschlaggebend war, verurteilt worden (siehe Urteil in der Schweiz. Bauzeitung Nr. 17 vom 23. April 1947).

Anstatt sich diesem Urteil zu fügen und die Konsequenzen daraus zu ziehen, haben die Herren W. Brodtbeck und Fr. Bohny die Wettbewerbskommission angegriffen und sich um den Auftrag für das Kant. Verwaltungsgebäude bemüht.

Das Central-Comité des S. I. A. hat die Herren W. Brodtbeck und Fr. Bohny aufgefordert, sich gegenüber dem Präsidenten der Wettbewerbskommission zu entschuldigen und auf den betreffenden Auftrag ausdrücklich zu verzichten. Die Herren W. Brodtbeck und Fr. Bohny sind diesen Forderungen nicht nachgekommen und haben den Austritt aus dem S. I. A. sowie bereits vorher den Austritt aus dem BSA erklärt.

Der S. I. A. stellt fest, dass die Herren W. Brodtbeck und Fr. Bohny den Rücktritt aus dem S. I. A. erklärt haben, um sich den Folgen ihrer berufsmoralischen Verfehlungen zu entziehen.

In Fachkreisen würde es nicht begriffen werden, wenn von der basellandschaftlichen Regierung ein derart wichtiger Bauauftrag an eine Architekten-Firma erteilt würde, die mit unlauteren Mitteln und gegen die Berufsmoral der Fachverbände sich den Auftrag erworben hätte.

Zürich, den 16. Sept. 1949.

Für das Central-Comité des S. I. A.:

Der Präsident: E. Choisy

Der Zentralsekretär: P. Soutter

## G. E. P. Gesellschaft Ehemaliger Studierender

### der Eidg. Technischen Hochschule

Wir erhalten die Nachricht vom Tode folgender Kollegen: Waeber Max, von Tavel (Fribourg), Eidg. Polytechnikum 1907—11, in Ugine (Savoie).

Lutz Eugen, Dipl. Ing.-Chem., von Thal (St. Gallen), ETH 1916—20, in Zürich.

Pechkranz Rodolphe, Masch.-Ing., von Genf, Eidg. Polytechnikum 1902—06, in St. Cloud (Paris).

## VORTRAGSKALENDER

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

27. Sept. (Dienstag) STV Sektion Zürich. 20 h im Kongresshaus Zürich, Eingang U. Ing. A. Fischer, Chef des Flugsicherungsdienstes des Flughafens Kloten: «Die Flugsicherung auf dem interkontinentalen Flughafen Kloten».

1. Okt. (Samstag) VSE, Lausanne. Ca. 17.30 h im Casino Montbenon. Dir. P. Meystre, Lausanne: «Le service de l'électricité de la ville de Lausanne».

2. Okt. (Sonntag) SEV, Lausanne. Ca. 10.30 h im Cinéma Capitol. Prof. Dr. E. Juillard, Lausanne, und Dir. J. Pronier, Genève: «Oeuvres et souvenirs de René Thury».

2. Okt. (Sonntag) Zürcher Vereinigung für Heimatschutz. Generalversammlung in Affoltern a. A., 10.15 h im Gasthof zum Löwen, mit Vortrag von H. Kuhn (Mettmenstetten): «Geschichte, Kultur und Kunst im Bezirk Affoltern».