

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 73 (1955)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Radarstationen im Meer  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-61868>

#### 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

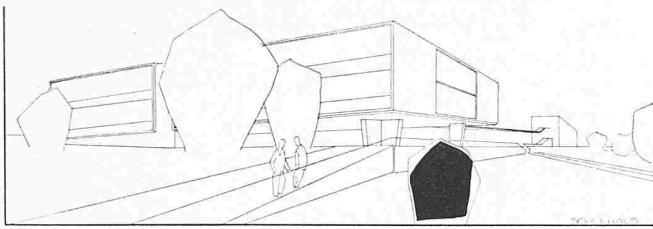
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

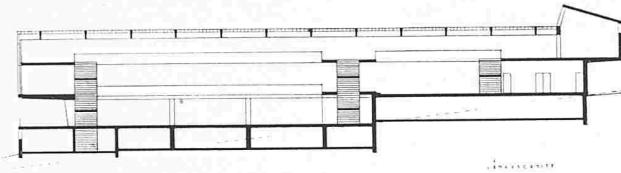
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

**Download PDF:** 26.01.2026

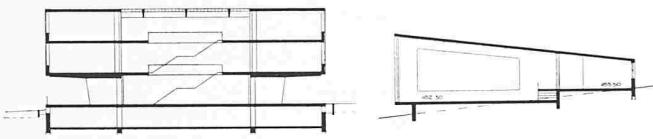
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Perspektive aus Südosten



Schnitte durch Schule und Aula



1. Obergeschoss, Masstab 1:800

2. Obergeschoss

bauen auf den generellen Richtlinien auf, die 1953 von der «Civil Aeronautics Administration» aufgestellt wurden und für jeden Einzelfall genügend Spielraum zu freier Gestaltung offen lassen. Man unterscheidet Systeme mit einer, eineinhalb, zwei, seltener auch drei Verkehrsebenen. Dabei sind auch die verschiedenartigsten Kombinationen möglich, z. B. eine Ebene für das Gepäck, zwei Ebenen für die Passagiere. Topographisch bedingte oder aus bestimmten Gründen erwünschte Höhenunterschiede zwischen Zufahrtstrasse und Flugplatz lassen sich gut ausgleichen; Rolltreppen werden für die Passagiere bevorzugt. Die genannte Zeitschrift bringt ausführliche Darstellungen der Flughöfe von Evansville, Cleveland, Pittsburgh, Philadelphia, San Francisco, Chicago und Lambert St. Louis. Anschauliche Schemaskizzen, Grundrisse und Photographien sind beigegeben.

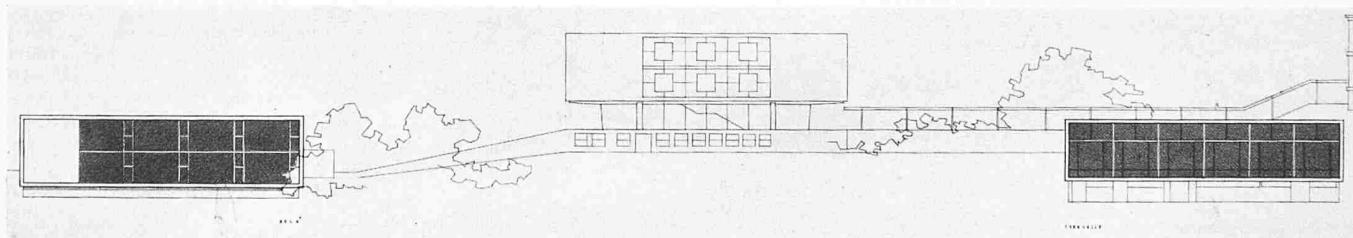
## Radarstationen im Meer

DK 621.396.9:624.9

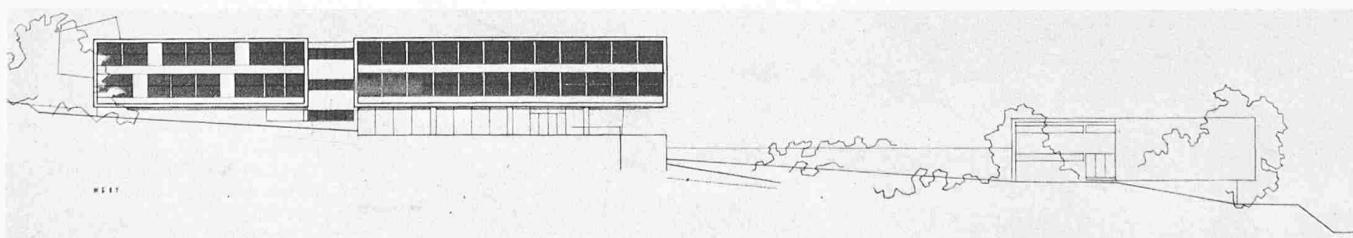
Die U. S. Air Force beabsichtigt, vor der Flachküste Neu-Englands von New York bis Neufundland feste Plattformen zu errichten, die zur Aufnahme grosszügiger Radaranlagen und zur Unterbringung der Bedienungsmannschaft dienen und gleichzeitig die Landung von Hubschraubern erlauben. Alle anderen Abschnitte der atlantischen Küste kommen dafür wegen zu grosser Tiefe des Meeresbodens nicht in Frage. Den nunmehr abgeschlossenen Vorentwürfen gingen — neben der Feststellung der militärischen Bedürfnisse, über die aus Sicherheitsgründen keine näheren Angaben veröffentlicht werden — umfangreiche ozeanographische und Modelluntersuchungen voraus.

Treibis ist in dem genannten Gebiet nicht zu erwarten, hingegen muss dort mit dem Auftreten von Hurricanes gerechnet werden, die Windstärken bis zu 200 km/h mit sich bringen und, ebenso wie langdauernde Nordoststürme, extreme Wellenhöhen zur Folge haben können. Extreme Wellenhöhen und Windgeschwindigkeiten werden jedoch nicht gleichzeitig auftreten, auch sind die höchsten Wellen von geringerer Länge und Dauer. Dem Entwurf zugrundegelegt wurden Wellen von 18,2 m Höhe, die sich 11 m über dem Normalwasserspiegel erheben; hierzu kommen 1,8 m für Fluthub, ferner ein Sicherheitszuschlag. Die Plattformen sollen somit 20,4 m leicht über dem mittleren Wasserspiegel erbaut werden, so dass bei Flut Wellen von 29,2 m Gesamthöhe gerade den Boden der Plattform berühren würden.

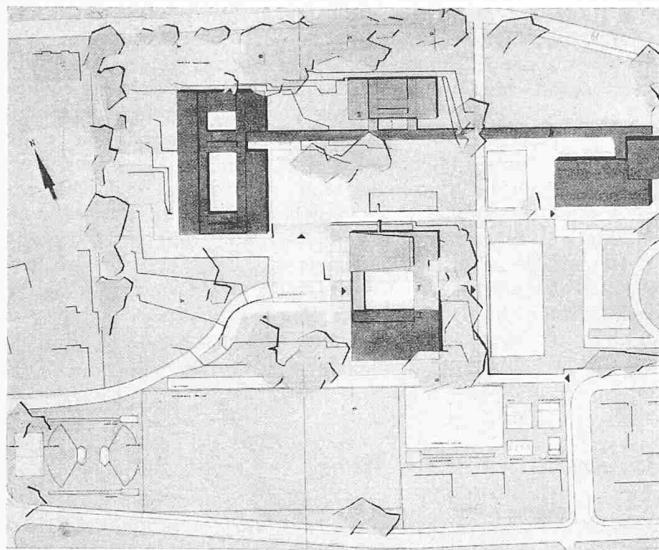
Die Untergrundverhältnisse am Meeresboden sind sehr unterschiedlich und konnten nur an den flachsten Stellen im voraus durch Bohrungen genau festgestellt werden. An einem Punkte sind jedoch 58 m Wassertiefe vorhanden, und zum Teil wurden Unterwasserströmungen von rasch wechselnder Richtung festgestellt, die beim Absenken der Fundierungen berücksichtigt werden müssen. Es ist vorgesehen, die Platt-



Südansicht, links Aula, Mitte Schule, rechts Turnhalle



Westansicht, links Schule, rechts Turnhalle, Masstab 1:800



Lageplanausschnitt, Masstab 1:3000, rechts Klassenzimmergeschoss,  
Masstab 1:800

2. Preis (4800 Fr.) Entwurf Nr. 61. Verfasser: Arch. Erik LANTER, Zürich

formen an der Küste herzustellen und dann einzuschwimmen. Dazu stehen jedoch jährlich nur zehn Tage mit geringen Winden und ganz schwachem Wellengang zur Verfügung. Um die Angriffsfläche des Wasserdrukkes möglichst klein zu halten, wurde eine Lagerung der dreieckigen Plattform von 61 m Seitenlänge auf nur einer Stütze in jeder Ecke gewählt. Diese Stützen werden aus Stahlrohren von 3,05 m Durchmesser bestehen, die mit Eisenbeton ausgefüllt werden, und erhalten am Fuss Verbreiterungen zur Verringerung der Bodenpressung. Um die enormen Biegemomente aus Wind- und Wasserdruk zu vermindern, werden zwischen den drei Stützen jeder Plattform diagonale Zugglieder aus Stahlketten angeordnet. Dem Rostschutz dieser Glieder kommt entscheidende Bedeutung zu. Die Plattform, die zwei Stockwerke enthält, wird 10,6 m Konstruktionshöhe aufweisen; über ihr erhebt sich entlang einer Dreieckseite das bis 18,2 m hohe Bauwerk für

die elektronischen Einrichtungen, darüber stehen die Radaranennen. Es ergibt sich so eine grösste Gesamthöhe ab Fundamentsohle von 113 m; das entspricht einem modernen dreistöckigen Gebäude. Die eingeschwommenen Plattformen sollen zunächst auf provisorische Stützen gestellt werden, dann werden die endgültigen Stützen eingesetzt, die Plattformen daraufgehoben — ein besonderes Problem! — und befestigt, die Diagonalglieder angebracht und vorgespannt, und schliesslich die provisorischen Stützen abgebaut. Auf den Plattformen werden Einrichtungen vorgesehen, um Personal und Material aus Versorgungsbooten an Deck bringen zu können.

Die projektierten Radarplattformen, über die «Eng. News-Record» vom 25. Nov. 1954 berichtet, erhielten in Analogie zu ähnlichen, aber kleineren Anlagen für Ölbohrungen im Golf von Mexiko den Namen «Texas Towers».

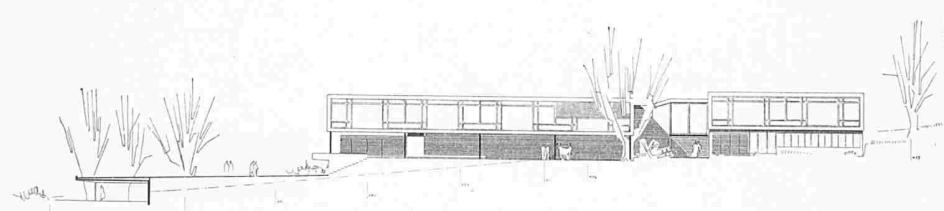
## Wettbewerb für Erweiterungsbauten der Kantonsschule Winterthur

DK 727.113

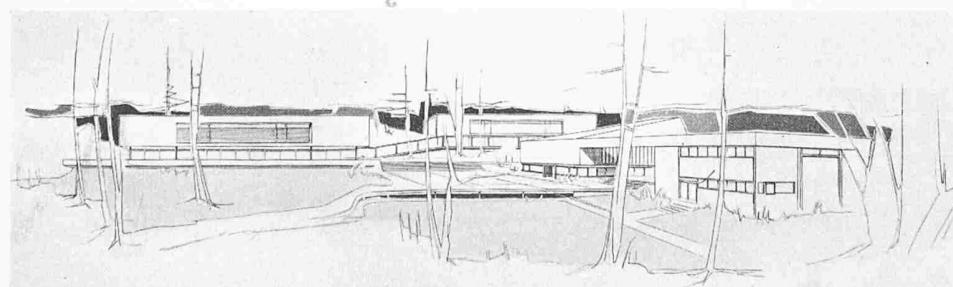
### Aus dem Programm

Im Osten greift das Wettbewerbsgebiet in die bestehende Schulanlage hinein. Die Gottfried-Keller-Strasse soll auf jener Strecke aufgehoben werden, die sonst den oberen Teil des Geländes vom unteren trennen würde. Dafür wird die Oststrasse

bis zur Schwalmännerckerstrasse verlängert. Die Art der Unterbrechung der Gottfried-Keller-Strasse ist vom Wettbewerbsteilnehmer anzugeben. Der Fussweg von der Rychenbergstrasse zur Gottfried-Keller-Strasse, westlich der beste-



Ostansicht, Masstab 1:800



Perspektive auf den Eingangsplatz

**Entwurf Nr. 61. Kubikinhalt:** 1. Etappe 24 111 m<sup>3</sup>, 2. Etappe 12 640 m<sup>3</sup>.

**Vorteile:** Gute Lage des quer zum Hang gestellten Klassentraktes. Die konzentrierte Lage von Turnhalle und Aula ergibt an der vorgeschlagenen Stelle eine räumlich schöne Lösung. Von der Gottfried-Keller-Strasse her sehr schöne Beziehung zum Zentrum der neuen Schulhausanlage. Zweckmäßig organisierter Schulhausbau mit nach Osten und Westen auf einem Geschoss disponierten Schulumräumen mit Querlüftung. Schöne, wenn auch allzu geräumige Pausenhalle. Zweckmässige Organisation der Turnhalle. Zentrale Lage der Aula. Klare Etappentrennung. Im allgemeinen differenzierte Fassadengestaltung.

**Nachteile:** Unzweckmässige Verbindung der Geschosse durch Rampen. Verfehlte, isolierte Lage des Rektorates und des Lehrerzimmers. Aufwändige Disposition des Baukörpers für die Spezialräume. Absetzung des Klassentraktes unverständlich und architektonisch nicht gelöst.

