Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 74 (1956)
Heft: 27

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: 14.12.2025

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

USA an, unter Berücksichtigung unserer schweizerischen klimatischen Verhältnisse.

*

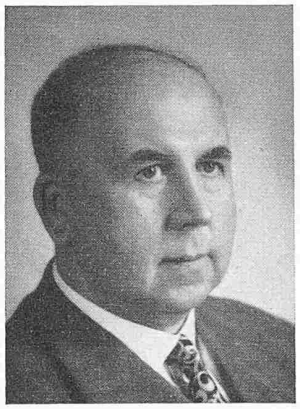
Die Vorträge hinterliessen eine Fülle von neuen Eindrükken. Die Diskussion brachte in einem Kurzreferat von Dr. *L. Bendel* Einblick in verwandte Gebiete des Frostproblems, wie Unterbau von Kunsteisbahnen, Kühlhäusern usw. Leider wurde die Diskussion nicht mehr weiter benützt. Die Tagung fand damit 17.30 h programmässig ihren Abschluss.

Diese erste Veranstaltung der Schweiz. Gesellschaft für Bodenmechanik und Fundationstechnik darf als Erfolg dieser jungen Gemeinschaft gebucht werden.

J. Zeller, dipl. Ing. ETH, Ennetbaden

NEKROLOGE

† **Heinrich Huber,** Dipl. Masch.-Ing. ETH, alt Obermaschineningenieur der Generaldirektion SBB, ist am 31. Mai 1956 nach längerer Krankheit im Alter von 68 Jahren verschieden. Geboren am 7. Okt. 1888 als Bürger von Neuhausen, hatte der Verstorbene von 1907 bis 1912 an der ETH studiert und sich hierauf bis zu seinem Rücktritt auf Ende 1953 ausschliesslich dem Fahr- und Werkstättedienst der Schweizerischen Bundesbahnen gewidmet.



HEINRICH HUBER

Masch.-Ingenieur

1888 1956

Von 1918 bis 1943 bearbeitete Ing. Huber insbesondere die traktionstechnischen Fragen. Er war darin ein hervorragender, anerkannter Fachmann, der es verstand, die vielen wichtigen fahrdienstlichen Probleme, die sich mit der Einführung des elektrischen Betriebes und seiner späteren Weiterentwicklung stellten, in ausgezeichneter Weise zu lösen. Anschliessend leitete er als Nachfolger von Obermaschineningenieur Müller während zehn Jahren den Zugförderungs- und Werkstättedienst, die grosse wichtige Fachabteilung bei der Generaldirektion der SBB. Er meisterte in dieser verantwortungsvollen Stellung die schwierigen Probleme der Kriegs- und Nachkriegszeit, die sich ihm stellten, in der ihm eigenen ruhigen, überlegten und treffsicheren Art. Eine hervorragende Intelligenz, aber eine ebenso grosse Bescheidenheit und Herzensgüte waren die hauptsächlichsten Wesensmerkmale des Menschen Huber. Um so schmerzlicher empfinden seine ehemaligen Mitarbeiter, Kollegen und Freunde seinen Hinschied. *F. G.*

† **Leo Braegger,** Kult.-Ing., von Gossau SG, geb. am 30. Nov. 1884, Eidg. Polytechnikum 1906 bis 1909, ist am 29. Juni den Folgen eines Unfalls erlegen. Unser G. E. P.-Kollege hatte zuerst in Visp und dann auf dem Kulturtechn. Büro des Kantons Waadt gearbeitet, um hierauf von 1914 bis zu seiner Pensionierung die Techn. Betriebe seines Heimatortes zu leiten.

† **Emil Sigrist-Merz,** dessen Tod wir in Heft 23, S. 352, gemeldet haben, ist durch einen ausführlichen Nachruf aus der Feder unseres Kollegen F. Fritzsche in «Hoch- und Tiefbau» vom 9. Juni geehrt worden, auf den wir Interessenten besonders hinweisen möchten.

† **Karl Keller,** alt Kantonsingenieur von Zürich, als Bürger von Aarau geboren am 16. März 1879, ist am 21. Februar 1956 gestorben. Unser S. I. A.-Kollege hatte das Eidg. Polytechnikum von 1898 bis 1902 besucht und dann hauptsächlich in Oesterreich im Eisenbahn-, Strassen- und Wasserbau gearbeitet. 1914 wurde er zum Kantonsingenieur von Zürich gewählt, und das ist er geblieben bis 1944, als er sich altershalber zurückzog. Ausser durch seine Amtstätigkeit ist der sehr verschlossene «KK», wie er genannt wurde, besonders bekannt geworden durch seine Tätigkeit an der Spitze des Schweiz. Autostrassenvereins, zusammen mit dem ebenfalls vor kurzem verstorbenen Dr. G. Wenk und dem ihnen um zwei Jahre vorausgegangenen Dr. Th. Gubler. So widmet ihm denn auch «Die Autostrasse» in ihrem Maiheft einen ausführlichen Nachruf mit Bild.

MITTEILUNGEN

Der Frachthelikopter. «The Engineer» vom 6. und 13. Mai 1955 bringt einen Auszug aus einem, vom bekannten Helikopterkonstrukteur Dr. I. I. Sikorsky am 9. April 1955 in der Institution of Mechanical Engineers (London) gehaltenen Vortrag, in welchem nach einer kurzen Schilderung der geschichtlichen Entwicklung im Helikopterbau dessen derzeitiger Stand und die zukünftigen Entwicklungen erörtert werden. Der heutige Stand im Helikopterbau kann durch folgende Weltrekorde belegt werden: Geschwindigkeitsrekord 251 km/h, Höhenrekord 8210 m, längster Nonstop-Flug 1985 km, schwerste beförderte Einzellast 4,5 t. Der Passagierhelikopter wird im Kurzstrecken- und Zubringerdienst immer zunehmende Verwendung finden; doch dürfte sich auch dem Frachthelikopter in Zukunft ein stets grösser werdendes Betätigungsfeld bieten, da er in geradezu idealer Weise für den Transport schwerer und unförmiger Lasten geeignet ist. Als besonders aussichtsversprechend wird der «Kranhelikopter» bezeichnet. Die Pilotenkabine wird bei diesen, mit besondern, im Schwebeflug benützbaren Aufnahmevorrichtungen versehenen Flugzeugen hinter dem Schwerpunkt des Rumpfes angeordnet. Der Pilot kann somit das zu hebende Objekt wie auch das genaue Absetzen der Last gut überwachen. Für Lasttransporte wird der einfache Hubschrauber (bei welchem sowohl Auf- wie Vortrieb ausschliesslich von einem oder mehreren, von Kolbenmaschinen oder Turbinen über eine mechanische Transmission angetriebenen Rotoren erzeugt werden) noch längere Zeit vorherrschen. Die Geschwindigkeit solcher Helikopter könnte durch Erhöhung der Leistung der Rotorantriebsmaschine und besondere Gestaltung der Flügel bis auf 320 km/h gesteigert werden. Kombinierte Hubschrauber (Gyrodynes) mit zusätzlichen festen Tragflächen und eventuell auch mit Propellern oder Strahldüsen an den Blattenden werden wegen ihrer komplizierteren Bauart nur in besondern Fällen Verwendung finden. Die zukünftigen Gross-Transporthelikopter werden voraussichtlich nur einen mächtigen Rotor mit mehreren Blättern haben und für eine grosse Flächenbelastung gebaut werden. Die Verwendung der Kernenergie als Kraftquelle im Helikopterbetrieb wird im Hinblick auf die zu treffenden Massnahmen gegen Strahlungsschäden als wenig versprechend bezeichnet. Zudem liesse sich die Benützung einer so delikaten und im Betrieb sehr teuren Kraftquelle für Helikopter kaum rechtfertigen.

Weitgespannte trägerlose Aluminiumkuppel. In Longview, Texas, wurde eine selbsttragende Kuppelhalle von 91 m Durchmesser und 26 m Höhe errichtet, die 10 000 Sitzplätze enthält. Die gesamte Konstruktion wurde durch zehn Mann in 30 Tagen montiert. Zuerst stellte man einen 29 m hohen Zentralmast auf, der oben einen Ventilationskonus als Kuppelspitze trägt. Die Kuppel selbst besteht aus 15, nach unten grösser werdenden Ringen, die aus dünnen Aluminiumplatten zusammengeschraubt werden. Jeweils nach der Montage eines solchen Ringes wurde der fertige Kuppelteil am Zentralmast um eine Stufe höher gezogen. Der unterste Ring ist auf einen vorbereiteten Fundamentring abgestellt und verankert. Der Zentralmast kann danach wieder entfernt werden oder bleibt als Beleuchtungsträger und zur Regelung der Ventilation stehen. Es kamen nur zwei standardisierte Plattentypen zur Verwendung; für den obersten Ring 24 Platten von 1520 · 5518 · 6 mm und 70 kg Gewicht, für alle übrigen insgesamt 1196 Platten von 2128 · 3800 · 3 mm. Jede Platte besitzt drei parallel eingepresste Versteifungsrippen; zwischen je zwei Ringe kommt eine ringförmige Stahlversteifung. Die Akustik der Kuppelhalle wurde durch Aufhängen von Glasfaserschürzen entlang den Ringstössen verbessert. Die Halle eignet sich für Versammlungen, Sport- und Kulturveranstaltungen, als Garage, Lagerraum oder Flugzeughangar. Sie kann leicht demontiert werden. Das Konstruktionsgewicht beträgt nur 21 kg/m² Bodenfläche. Die Kosten beliefen sich ohne Belag und Nebenräume auf 35 Dollars pro m² benutzter Bodenfläche. («Technika», Heft 11/1955.)

Zur Personenschiffahrt Basel—Rotterdam. Zahlreiche G. E. P.-Kollegen hatten umsonst versucht, den Tagungsort der diesjährigen Generalversammlung auf dem Wasserweg zu erreichen. Sie alle wird es interessieren, aus dem Maiheft von «Strom und See» zu vernehmen, dass der von einer holländischen Reederei seit dem Jahre 1948 jeweils vom Frühjahr bis Herbst betriebene Personenschiffsverkehr zwischen Basel und Rotterdam im Jahre 1955 sistiert wurde, weil der Betrieb der eingesetzten grossen Schiffe wegen der hohen Betriebskosten nicht lohnend war. Diese Schiffe werden seither am Mittelrhein im Tagesstreckenverkehr verwendet. Die Durchführung solcher Personenfahrten, nach denen ja nur während weniger Monate eines Jahres Bedarf besteht, ist nur rentabel, wenn eine Kombination mit anderen Verwendungszwecken des Fahrzeuges gefunden werden kann. Nach wie vor betreiben zwar die Basler Rheinschiffahrt AG. und die Schweizerische Reederei AG. mit je einem für den Personentransport besonders eingerichteten Motorgüterschiff einen beschränkten Passagierverkehr zwischen Basel und Rotterdam. Die geringe Zahl der verfügbaren Plätze vermag aber der regen Nachfrage nicht zu genügen. Zurzeit baut daher die Schweizerische Reederei einen ausser Dienst gestellten Radschlepper in ein modernes Personenschiff um, das 56 Passagiere aufnehmen kann. Das Schiff wird auch eine beschränkte Menge von Gütern befördern können; für seine Verwendung ausserhalb der Reisesaison ist ebenfalls eine Lösung gefunden worden. Das neue Personenschiff wird voraussichtlich im Frühjahr 1957 in Dienst gestellt werden.

Persönliches. *C. Gartenmann-Ringold* in Bern, welcher am 5. Juli seinen 70. Geburtstag feierte, hat sich im schweizerischen Bauwesen einen Namen gemacht durch seine Einführungsarbeit auf dem Gebiete der Lärmbekämpfung, Trittschall- und Erschütterungs-Isolationen. Er hat schon vor gut 30 Jahren die ersten Isolierplatten in die Schweiz eingeführt, und zwar die amerikanischen Celotex-Platten. Wenn die Schweiz heute in Europa auf dem Gebiete der Lärmbekämpfung durch Schallschluckplatten an erster Stelle steht, so ist dies zum guten Teil auf die Bemühungen des Jubilars zurückzuführen. Die von C. Gartenmann gegründete Firma mit Fabrik in Zollikofen und verschiedenen Filialen hat unter seiner Leitung eine sehr erfreuliche Entwicklung genommen und beschäftgt heute rund 100 Angestellte und Arbeiter.

Hausbau mit geklebten und genagelten Leichtbeton-Blöcken. Die Erfindung des Schweden H. Blomqvist zur Verwendung seiner Leichtbetonsteine «Ytong» im Hochbau, über die G. A. Rychner hier 1952, Nr. 11, S. 155, berichtet hat, setzt sich immer mehr durch. «Building Materials» gibt im Oktoberheft 1955 weitere interessante Einzelheiten darüber bekannt. Es liegt auf der Hand, dass Ytong sich durch seine Trockenheit besonders auch für Bauvorhaben eignet, die über den Winter durchgeführt werden sollen, zumal man mit einer geringen Anzahl von Standard-Einheiten auskommt. Auch in Deutschland findet Ytong aus den oben angeführten Gründen immer mehr Verwendung. Die zitierte Zeitschrift bringt noch einen Vergleich, aus dem der geringe Mörtel- und Wasserverbrauch gegenüber anderen Baustoffen hervorgeht.

BUCHBESPRECHUNGEN

Das Zürcher Verkehrsproblem. Von *R. Ruckli, A. Pendl, O. Sill* und *O. Miescher.* 72 S., 28 Abb. Zürich 1956, Verlag Zürcher Handelskammer. Preis geh. 4 Fr.

In der Schriftenreihe «Wirtschaftliche Publikationen der Zürcher Handelskammer» wird im Heft 23 vom Zürcher Verkehrsproblem der Strassenverkehr behandelt. Die vier im Winterhalbjahr 1955/56 gehaltenen Vorträge werden darin abgedruckt. Das grosse Interesse, das diesen Veranstaltungen von seiten der Oeffentlichkeit entgegengebracht worden ist, rechtfertigt deren ausführliche Publikation. PD. Dr. *Rob. Ruckli,* Stellvertreter des Eidg. Oberbauinspektors, sprach über das Thema «Zürich im Hauptstrassennetz». Er konnte sich dabei auf seine Erfahrungen bei der Mitwirkung in der schweizerischen Autobahnplanungskommission stützen und interessante Angaben über Erhebungen machen, die bisher unveröffentlicht geblieben waren. Besonders hervorzuheben ist die Behandlung des Zusammenschlusses der Autobahnen mittels Expresstrassen im Raume Zürich und ihre mögliche Führung durch die Stadt. Die Innerstädtischen Verkehrsprobleme, Strassen und Kreuzungen werden von Ing. Dr. *Alois Pendl,* Prof. der Technischen Hochschule Graz, behandelt. Die sich den Stadtplanern und Verkehrsingenieuren stellenden Aufgaben der Bemessung und Ausbildung von Fahrbahnen, Kreuzungen, Entflechtung von Verkehrsströmen usf. konnten nur andeutungsweise zur Darstellung gebracht werden. Dieses Thema umfasst praktisch ein ganzes Hochschulstudium. Ausserdem ist manches noch im Fluss, denn die Zunahme des Verkehrsvolumens und die Vergrösserung der Fahrzeuge und Lasten, die Erhöhung der Geschwindigkeiten usw. lassen das Ende der Entwicklung noch nicht absehen. Dipl. Ing. *Otto Sill,* erster Baudirektor bei der Baubehörde der Stadt Hamburg, bearbeitete das von ihm schon in beachtenswerten Publikationen dargestellte Thema des ruhenden Verkehrs unter dem Titel «Das Parkproblem in den Städten». Seine Ausführungen, die von zahlreichen, instruktiven Bildern begleitet waren, deckten eines der dringendsten Gegenwartsprobleme der Stadtplanung auf, das bei systematischer Behandlung mit verhältnismässig bescheidenen Mitteln gute Lösungen verspricht. Das von Dr. *Otto Miescher,* Direktor der Basler Verkehrsbetriebe, behandelte Thema «Oeffentliche Vekehrsmittel der Stadt» ist von brennender Aktualität. Die Diskussion, ob Tram- oder Busbetrieb vorteilhafter sei, wird nicht entschieden. Es sei in jedem Fall und sogar für jede Linie separat zu untersuchen, was richtig ist. Diese Feststellung ist tröstlich, wenn man daran denkt, dass in vielen Städten die Auseinandersetzungen über dieses die Oeffentlichkeit sehr stark angehende Thema erst beginnen werden. Das Heft 23 kann jedem, der sich mit Planungs- und Verkehrsfragen abgeben muss, sehr empfohlen werden. *H. M.*

Die Kraftübertragung durch Zahnräder. Von Dipl.-Ing. *H. Trier.* Dritte Auflage, 78 S., 79 Abb. Heft 87 der Werkstattbücher. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1955, Springer-Verlag. Preis kart. DM 3.60.

Nach einer Einführung in die Betriebsverhältnisse werden auf neueren Untersuchungen fussende Berechnungsunterlagen gezeigt, wobei auch Kegelräder, zylindrische Schraubräder und Schneckengetriebe einbezogen werden. Besondere Abschnitte beschreiben die Gestaltung der Radkörper und die Berechnung der Umlaufgetriebe. Anhand von Instruktions-Beispielen wird die Anwendung des gebotenen Stoffes dargelegt. Der Praktiker wird das Büchlein schätzen, weil die weitschichtige Materie übersichtlich und knapp zusammengefasst wurde.

A. Baumgartner, Neuhausen a. Rhf.

Tiefziehtechnik. Von Dr.-Ing. *Walter Sellin.* 4. Auflage. 75 S., 134 Abb. Heft 25 der Reihe Werkstattbücher, herausgegeben von H. Haake. Berlin 1955, Springer-Verlag. Preis kart. DM 3.60.

Die grossen Aufgaben, die durch das vermehrte Streben nach Leichtbau, besonders auch im Fahrzeug- und Flugzeugbau, der spanlosen Formung von Blechen gestellt worden sind, haben auf die Technik und die Literatur hierüber stark befruchtend gewirkt. Der Verfasser hat es verstanden, die neuesten Ergebnisse der Entwicklung, besonders auch in Berücksichtigung der Erkenntnisse der «Forschungsgesellschaft Blechverarbeitung E.V.» Düsseldorf, herauszuarbeiten, ohne seinem Grundsatz der Beschränkung auf das Wesentliche untreu zu werden. Hierzu musste aber die neue Auflage in wesentlichen Teilen neu gestaltet werden.

Eingangs wird der Begriff «Ziehen» erläutert, wobei bereits auf die Hauptschwierigkeiten des Verfahrens hingewiesen wird. Es folgt anschliessend eine Gegenüberstellung von «Formstanzen» und «Tiefziehen». Die hauptsächlichsten Typen von Ziehpressen werden auf ihre Eignung für die verschiedenen Ziehverfahren untersucht. Auch das Kapitel über Ziehwerkzeuge gibt einen guten Einblick in die vielschichtige Materie und ist besonders wertvoll, weil auch immer wieder auf besondere Schwierigkeiten und deren Ueberwindung hingewiesen wird.

Unter «Ziehen und Ziehbleche» wird ein guter Ueberblick geboten über die Beanspruchung der Bleche beim Ziehen, über Werkstoffwanderung und Gefügeveränderung. Es werden beleuchtet: Die Bleche aus verschiedensten Werkstoffen, auch Leicht- und Buntmetalle, besonders aber Stahl, auf ihre

Tiefzieheigenschaften; die Schmierung beim Ziehen mit einer Uebersicht über die Schmiermittelanwendung, das Phosphatieren und dessen betriebliche Auswirkungen; die Blechprüfung und Massnahmen zur Erhaltung der Blechgüte und Entspannung. — Ein Abschnitt über den Entwurf von Ziehwerkzeugen mit sehr vielen rechnerischen Grundlagen, Tabellen und Skizzen soll es auch dem nicht sehr versierten Werkzeugkonstrukteur ermöglichen, kompliziertere Tiefziehwerkzeuge selbständig konstruieren zu können.

Als Einführung in die Technik des Tiefziehens und ihre Probleme kann diese Schrift allen Anfängern bestens empfohlen werden, wegen ihrer Vollständigkeit und der gut verständlichen Behandlung der gesamten Materie. Auch dem gewiegten Betriebsmann und Konstrukteur wird das Heft als täglicher Begleiter und als Nachschlagewerk gute Dienste leisten können (besonders wertvoller Literaturnachweis).

R. Müller, Winterthur

Neuerscheinungen

Richtlinien für Tankanlagen. Von *Carbura* (Schweiz. Zentralstelle für die Einfuhr flüssiger Treib- und Brennstoffe). 70 S., Zürich 1953, Löwenstr. 3.

L'industrie textile en Europe. Par le *Comité des Textiles*. 151 S. Paris 1956, OECE. Preis ffrs. 400.—.

Beton im Seewasser. Von *A. Hummel* und *K. Wesche*. 20 S. mit Abb. Berlin 1956, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. 4 DM.

Die Praxis der anodischen Oxydation des Aluminiums. Von *Hübner/Schiltknecht*. 408 S. mit 256 Abb., 7 Tafeln. Düsseldorf 1956, Aluminium-Verlag GmbH. Preis geb. DM 19.60.

Moderni ponti stradali in acciaio. Von *Ufficio Italiano Sviluppo Applicazioni Acciaio*. 39 S. mit Abb. Milano 1955, Arti grafiche Stefano Pinelli.

Luftporenbildende Betonzusatzmittel. Von *Kurt Walz*. 43 S. Berlin 1956, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. 9 DM.

Die Statik im Stahlbetonbau. Von *Kurt Beyer*. 804 S. mit 1372 Abb. Heidelberg 1956, Springer-Verlag. Preis geb. 66 DM.

Ueber das Gasverhalten von Isolierölen. Von *Hugo Büchler*. 62 S. Zürich 1956, Buchdruckerei Leemann AG.

Erzeugung von Ultraschall mit Ferriten. Von *Ulrich Enz*. 53 S. Zürich 1956, Buchdruckerei Leemann AG.

Ausgewählte Plattenprobleme. Von *Mohamed M. El-Hashimy*. 96 S. Zürich 1956, Verlag Leemann.

L'industrie des cuirs et des peaux en Europe. Vom *Comité des cuirs et des peaux*. 140 S. Paris 1956, OECE. Preis fFrs. 500.—.

Kinematische Getriebemodelle. Von *H. Brandenberger*. 242 S. Zürich 1955, Schweizer Druck- und Verlagshaus. Preis Fr. 23.—.

Die Schweizer Glasmalerei. Von *Paul Boesch*. 176 S. mit Abb. Basel 1955, Birkhäuser-Verlag. Preis geb. Fr. 16.65.

WETTBEWERBE

Ueberbauung des Schwabgutes in Bern-Bümpliz. Allgemeiner Wettbewerb unter den in der Stadt Bern verbürgerten oder seit mindestens dem 1. Januar 1955 niedergelassenen Architekten für einen Gesamtbebauungsplan dieses Gebietes sowie für ein Sekundarschulhaus, ein Primarschulhaus und zwei Kindergärten. Der Wettbewerb hat in bezug auf die Bebauung den Charakter eines Ideen- und hinsichtlich der Schulbauten denjenigen eines Projektwettbewerbes. Im Preisgericht sitzen folgende Fachleute: H. Hubacher, städt. Baudirektor; F. Lodewig, Basel; H. Rüfenacht, Bern; G. Thormann, Bern; H. Bosshard, Stadtplaner, Bern; A. Gnaegi, Stadtbaumeister, Bern. Auszuarbeiten sind: Bebauungsplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:500, Fassaden, Horizontalschnitt und Ansicht des Sekundarschulhauses 1:100, Nachweis der Ausnutzungsziffer, Flächenberechnung der Schulparzellen, kubische Berechnung der Schulhäuser, Modell 1:1000, Erläuterungsbericht. Zur Prämiierung von fünf bis sechs Entwürfen stehen 25 000 Fr., für allfällige Ankäufe 5000 Fr. zur Verfügung. Begehren um Aufschluss sind bis 31. August 1956 dem Stadtplanungsamt einzureichen. Die Wettbewerbsarbeiten sind bis 30. November 1956 an das Stadtplanungsamt Bern, Bundesgasse 38, abzuliefern, wo auch die Wettbewerbsunterlagen gegen Entrichtung einer Hinterlage von 50 Fr. bezogen werden können.

Schulgebäude für die Berufsschulen der Stadt Delsberg. Ideenwettbewerb unter den in Delsberg verbürgerten oder seit mindestens dem 1. Januar 1955 niedergelassenen sowie vier eingeladenen Architekten. Im Preisgericht sitzen folgende Architekten: O. Brechbühl, Bern; M. Piccard, Lausanne; F. Hiller, Bern; Ersatzmann F. Decker, Neuenburg. Abzuliefern sind: Lageplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:200, isometrische Ansicht 1:200, kubische Berechnung, kurze Beschreibung. Zur Prämiierung von vier bis fünf Entwürfen stehen 11 000 Fr., für allfällige Ankäufe 2000 Fr. zur Verfügung. Begehren um Auskünfte sind bis 11. August 1956, 18 h Arch. O. Brechbühl, Effingerstrasse 31, Bern, schriftlich einzureichen. Die Entwürfe sind bis 5. Nov. 1956 der Stadtkanzlei Delsberg abzuliefern, wo auch die nötigen Unterlagen bezogen werden können.

MITTEILUNGEN AUS DEM S.I.A.

UIA, Internationale Architekten-Union

Kommission für internationale Wettbewerbe

Die Kommission hat vom 25. bis 27. Mai 1956 in Frankfurt am Main in folgender Zusammensetzung getagt: Prof. *J. Tschumi*, Präsident; *P. Vago*, Generalsekretär; *O. Bartning* (Deutschland), *Cart de Lafontaine* (Grossbritannien), *Pol-Jean* (Frankreich). Zugegen waren ausserdem *L. H. Correa de Azevedo* von der Abteilung Kunst und Literatur der Unesco und der Jurist Dr. *Gaber*.

Nachdem der Generalsekretär eine einführende Darstellung der Bemühungen um eine internationale Ordnung des Wettbewerbswesens sowohl in juristischer wie auch in praktischer Hinsicht gegeben hatte, orientierte Correa de Azevedo über den heutigen Stand dieser Bestrebungen, denen der Direktor der Unesco besondere Bedeutung beimisst. Den Mitgliedstaaten der Unesco, die Ende dieses Jahres in Neu-Delhi eine Generalkonferenz abhalten, wird der Entwurf einer «Empfehlung» unterbreitet. Dabei ist es von Interesse, zu erwähnen, dass die Unesco-Generalkonferenz zum ersten Mal Gelegenheit erhalten wird, über die Anwendung einer solchen «Empfehlung» im Sinne von Art. IV, § 4 ihres Statuts zu beschliessen.

Der Text dieser «Empfehlung» bildete Gegenstand der Beratungen der Kommission in Frankfurt. Die Kommission beschloss, bei allen Landessektionen der UIA dahin zu wirken, dass diese Empfehlung von der bevorstehenden Unesco-Generalkonferenz angenommen wird. Sollte dies eintreten, so würde die Empfehlung gedruckt und möglichst weit verbreitet; sie soll begleitet werden von einem einführenden Text, aus welchem die Wichtigkeit der Ordnung vor allem für die Veranstalter von Wettbewerben hervorgeht. Besondere Schwierigkeiten entstehen daraus, dass sehr häufig Nichtmitglieder der Unesco als Veranstalter von Wettbewerben auftreten. In den letzten zwei Jahren sind nicht weniger als 16 internationale Wettbewerbe veranstaltet worden, mit welchen sich die UIA zu befassen hatte.

Um die Tätigkeit der UIA auf diesem Gebiete mehr Nachdruck zu verleihen, empfiehlt die Kommission allen Sektionen der UIA folgendes: Jeder Architekt, der von einem internationalen Wettbewerbsvorhaben Kenntnis erhält, sollte seine Landessektion und das Generalsekretariat der UIA davon benachrichtigen und die Veranstalter auf das Reglement der UIA hinweisen. Jeder Architekt hat die Teilnahme an einem Wettbewerb, der von der UIA nicht gutgeheissen ist, zu verweigern. Selbstverständlich gilt dies auch für die als Mitglieder von Preisgerichten oder als Fachexperten angefragten Fachleute.

Das Prüfungsverfahren für die Programme internationaler Wettbewerbe hat sich in seiner bisherigen Form bewährt; vielleicht wird es später noch ausgebaut werden müssen. Das gleiche gilt hinsichtlich der Städtebau-Wettbewerbe. Bei den Landessektionen sind noch Auskünfte einzuholen über die angemessenen Preissummen und die Honorierung der Preisrichter und Fachexperten sowie über die Entschädigungen an Preisgewinner, die nicht mit der Ausführung beauftragt werden. Die Ergebnisse der Wettbewerbe (Namen der Preisgewinner und Preissummen) sind jeweils unverzüglich der UIA zur Kenntnis zu bringen.

Zum Schluss der Sitzung sprach der Präsident dem BDA (Bund Deutscher Architekten) den besten Dank aus für die vorzügliche Organisation der Tagung sowie auch für die angebotene Gastfreundschaft.

Nachdruck von Bild und Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI