

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 31

## **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:** 22.02.2026

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

Preisgericht nach Eröffnung des entsprechenden Namenscouverts vor, neue Anträge zu formulieren.

Schluss folgt

## MITTEILUNGEN

**Fährenschiffe.** Die Projektierung eines Fährenbetriebes zwischen Obbia-Civitavecchia (Italien) und Sardinien zur Förderung des Fremdenverkehrs auf dieser Insel gab Veranlassung zu einer Studie über die derzeit bestehenden wichtigsten Fähren für Personen-, Auto- und Bahnwagen-Transport zwischen England und Frankreich, Belgien und Holland sowie zwischen Dänemark, Deutschland und den skandinavischen Ländern. Auch die Fähren im Bosphorus, in den USA und in Canada wurden in der Studie berücksichtigt. Die Zeitschrift «Politica dei Trasporti» vom Februar und März 1956, welche diese Studie veröffentlicht, bringt in Wort und Bild eine gute Uebersicht über die neuesten Repräsentanten dieser Schiffsart. Ausserdem werden Angaben gemacht über die technischen Hauptdaten der Fähren, über Betrieb einschliesslich der allfällig erforderlichen Sondereinrichtungen für Ladung und Entladung der Fahrzeuge, über Schiffskosten und Transporttarife. Die meisten der beschriebenen Fähren dienen dem Personen- und Autotransport (bis 2000 Passagiere und 130 Autos fassend), einige Fähren nehmen jedoch auch Bahnwagen und selbst ganze Züge auf. Die Motorleistungen der Fähren (Dieselmotoren oder Dampfturbinen) variieren von rd. 1000 bis 12 000 PS. Für den Verkehr nach Sardinien wird eine Fähre für Personen- und Autotransport vorgeschlagen, da, wie aus Erhebungen der ENIT hervorgeht, das Auto im italienischen Fremdenverkehr eine massgebende Rolle spielt. So sind in den ersten neun Monaten des Jahres 1955 von 9 300 493 Einreisenden in Italien 6 533 933 mit Motorfahrzeugen, 2 273 971 mit der Bahn, 272 912 mit Flugzeugen und 219 677 mit Schiffen befördert worden. Eine Fähre zur Ueberführung von Bahnwagen nach Sardinien wäre, wegen der geringen Ausdehnung des sardinischen Bahnnetzes, das zu erweitern nicht beabsichtigt ist, unangebracht, da im Landesinnern der Warentransport mit Lastwagen wirtschaftlicher abgewickelt werden kann.

**Staumauer Sakuma in Japan.** «Engineering-News-Record» berichtet am 19. April 1956 über den Bau der Betongewichtsmauer Sakuma, halbwegs zwischen Tokio und Osaka, am Flusse Tenryu gelegen. Durch die Errichtung einer 150 m hohen Sperre mit einer Kubatur von 1,2 Mio m<sup>3</sup> und einer relativ kurzen Kronenlänge von 290 m wurde ein Speicherbecken von rund 330 Mio m<sup>3</sup> Inhalt geschaffen. Das Speichervasser wird durch eine in Mauernähe gelegene Wasserfassung in zwei Druckstollen von je 1,2 km Länge und 7 m Durchmesser geleitet und gelangt durch vier gepanzerte Druckschacht-Stränge zum Maschinenhaus am gleichen Flusse Tenryu. Dabei wird eine grosse Schleife des Flusses abgeschnitten und ein Gefälle von 130 m ausgenützt. Vier Francis-Turbinen können im Maximum 300 m<sup>3</sup>/s verarbeiten und erzeugen eine Leistung von insgesamt 350 000 kW. Der Aufsatz schildert die interessantesten Bauphasen dieses Kraftwerkbau, so zum Beispiel die Wasserrumleitung für den Bau der Staumauer, den Bau der Druckstollen, die Installationen zur Betonherstellung und ähnliches mehr. Zur Fabrikation und Einbringung des Betons wurde die beim Bau des Pine Flat Dam in Kalifornien benützte amerikanische Betonierinstallation wieder verwendet. Das in japanisch-amerikanischer Gemeinschaftsarbeit entstandene Werk benötigte eine Bauzeit von drei Jahren, kostete 90 Mio \$ (260 \$/kW installierte Leistung) und liefert einen wertvollen Beitrag an die von den japanischen Behörden stark geförderte Industrialisierung des Landes.

**Materialprüfungen an Kabeln für Nachspannbeton,** wie er beispielsweise bei der Seine-Brücke von Villeneuve-Saint-Georges angewendet wurde, führten in Frankreich zu aufschlussreichen Ergebnissen. Gegenüber Paralleldrahtbündeln sind torsionsfreie Drahtkabel in mehrfacher Hinsicht überlegen. Die Lage der Drähte zueinander ist durch die Fabrikherstellung eindeutig festgelegt, der Transport, das Verlegen und Anspannen erfolgen für alle Drähte zusammen, durch Klemmwirkung der verkabelten Drähte ist das Kabel dicht, es ist ferner geschmeidiger in Krümmungen. Hingegen ent-

steht gegenüber Paralleldrähten ein gewisser Festigkeitsverlust, der vom Verkabelungswinkel abhängig ist. Dieser Winkel kann jedoch, da die Spannungen im Bauwerk praktisch konstant bleiben, verhältnismässig klein gehalten werden (etwa 12° bei 5 % Festigkeitsverlust), im Gegensatz zu Kabeln für dynamische Beanspruchungen wie bei Aufzügen, Kranen, ja selbst Hängebrücken. Auch der Elastizitätsmodul sinkt durch die Verkabelung spürbar ab, doch wirkt sich dies bei nachgespannten, regelbaren Betonbauwerken nur darin aus, dass ein längerer Spannweg vorgesehen werden muss. Die Verwendung von sogenannten verschlossenen Kabeln wird für derartige Bauwerke für nicht erforderlich angesehen. Ferner bringt der Bericht in «Le Génie Civil» vom 1. März Angaben über einen neuartigen Ankerkopf aus Eisenbeton für derartige Kabel, wobei die einzelnen Drähte durch offene, besonders gestaltete Schlaufen im Beton verankert sind.

**Photometrisches Dickenmessverfahren.** Zum Bestimmen der Hauptspannungen im Innern von ebenen spannungsoptischen Modellen wird ausser der Isochromaten-Aufnahme, die nur die Hauptspannungs-Differenzen ergibt, ein Ergänzungsverfahren benötigt. Durch Messen der durch eine Belastung verursachten Dickenänderung des Modells lässt sich die Hauptspannungs-Summe ermitteln. Es gelang nun, die Dickenänderung auf eine Lichtdurchlässigkeitsmessung zurückzuführen, bei der man das Modell zwischen zwei feststehende, planparallele Glasplatten bringt und den kleinen Spalt zwischen der Modelloberfläche und den Glasplatten mit einer stark lichtabsorbierenden Flüssigkeit ausfüllt. Die bei gleichmässiger Beleuchtung durchgelassene Lichtintensität ist ein genaues Mass für die Modelldicke und kann mit bekannten Methoden gemessen werden. H. H. Racke, Zürich, berichtet hierüber in VDI-Z 1956, Nr. 5, S. 165.

**Die Acrow (Engineers) Ltd.,** das bekannte Weltunternehmen für Baugeräte und Maschinen (Stahlschalungen, Grabenspiessen, H-Rahmengerüste, Deckenstützen usw., s. SBZ 1955, S. 185), konnte kürzlich in Saffron Walden in Essex einen neuen Grossbetrieb mit Namen «Coronation Works» eröffnen. Bei den Einweihungsfeierlichkeiten bemerkte man neben dem Schweizerischen Gesandten, Minister A. Däniker, auch den britischen Lordsiegelbewahrer R. A. Butler. Die Acrow (Engineers) Ltd., London, wurde vor 21 Jahren von einem gebürtigen Solothurner, W. A. de Vigier, gegründet und ist heute ein Weltunternehmen. Seine Geräte und Maschinen werden in allen Kontinenten verwendet, so auch in der Schweiz, wo sie A. Bangerter & Cie. AG., Lyss, vertritt.

**Persönliches.** Unser hochgeschätzter Kollege Prof. Dr. C. F. Baeschlin kann morgen in bester Gesundheit seinen 75. Geburtstag feiern. Dazu beglückwünschen wir ihn herzlich, und zugleich bitten wir ihn, im 69. Jahrgang der SBZ (1951, Nr. 31) auf S. 435 nachzulesen, was wir damals von ihm dachten. Nichts davon haben wir zurückzunehmen; er ist sich treu geblieben. Möge es so weitergehen! — Unser G. E. P.-Kollege Dipl. Masch.-Ing. E. Bleuler, einst im AMIV und in der Maschineningenieurgruppe Zürich der G. E. P. wohlbekannt, ist nach zehnjähriger Tätigkeit in Brasilien zurückgekehrt und seit Jahresanfang Verkaufs-Direktor der Dieselmotoren-Abteilung bei Gebr. Sulzer in Winterthur.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Ueber ein Verfahren zur Untersuchung nichtlinearer Schwingungs- und Regelungs-Systeme.** Von Kurt Magnus, 41 Abb., 3 Tafeln, Düsseldorf 1955, VDI-Verlag. Preis 15 DM.

Die Arbeit hat die Untersuchung der Stabilität nichtlinearer Schwingungssysteme zum Gegenstand. Die bisher bekannt gewordenen Verfahren weisen den Nachteil auf, entweder zu sehr komplizierten Rechnungen zu führen oder auf kleine Ausschläge beschränkt zu sein. Die neue Untersuchungsmethode, die das von Krylow und Bogoljubow angegebene Verfahren der harmonischen Balance mit der Methode der Stabilitätsuntersuchung von Hurwitz kombiniert, ist dagegen auch für grosse Ausschläge und nichtanalytische Funktionen anwendbar.

Es werden zunächst die Aufgabenstellung und die Grundlagen der neuen Methode dargelegt. Anschliessend wird gezeigt, wie die Charakteristiken des äquivalenten Ersatz-

systemes, das als Ausgangspunkt für die eigentliche Stabilitätsuntersuchung dient, ermittelt werden. Anhand verschiedener Beispiele wird die Anwendung des Verfahrens illustriert. Ein besonderer Abschnitt ist schliesslich der Fehlerbestimmung gewidmet, die an einigen einfachen Beispielen durchgeführt wird. Im Anhang wird ein Funktionenkatalog für die bei der Ermittlung der Ersatzsystemcharakteristiken benützten Integraltransformationen gegeben.

Das neue Verfahren, dessen Anwendung allerdings im allgemeinen beträchtliche mathematische Kenntnisse voraussetzt, ist als sehr wertvolle Erweiterung des Rüstzeuges für die Untersuchung der in der Praxis sehr häufigen und wichtigen nichtlinearen Systeme zu betrachten.

Dr. P. Profos, Dipl. Masch.-Ing., Winterthur

**Hydraulique appliquée II: Machines hydrauliques.** Par André Ribaux. Genève 1956, Editions La Moraine, Genève.

Das in vermehrter und verbesserter zweiter Auflage erschienene Büchlein gibt auf rund 90 Seiten mit über 200 Abbildungen in modernem Aufbau einen Ueberblick über die hydraulischen Turbomaschinen, ihre Berechnungsgrundlagen, ihre konstruktiven Merkmale, ihre Klassifizierung und ihre Charakteristiken. Daneben sind aber auch die volumetrischen Maschinen, wie z. B. Kolbenpumpen in vielgestaltiger Form und Einsatzmöglichkeit beschrieben und abgebildet. Die Bilder ausgeführter Maschinen sind neuzeitlich und vielseitig orientiert. Studierenden der Hochschulen und der Techniken kann das Büchlein als Ergänzung zur Vorlesung warm empfohlen werden.

Prof. Emil Hablützel, Winterthur

**Das Fachwort im Maschinenbau. Band I: Werkzeugmaschinen.** Von Karl Schopper. Illustriertes technisches Wörterbuch in drei Sprachen — englisch, deutsch, französisch. 384 S. mit 141 Abb. Stuttgart 1955, Deutscher Fachzeitschriften- und Fachbuch-Verlag GmbH. Preis geb. DM 32.40.

Der Aufbau des Buches stellt im 1. Teil die nach Gattungen und Gruppen geordneten Illustrationen von Werkzeugmaschinen der prominentesten europäischen und aussereuropäischen Maschinenfabriken dar. Die einzelnen Maschinenteile oder Elemente sind in Bild- und Wörterverzeichnis jeweils mit analogen Indexzahlen versehen und gut auffindbar. Im 2. Teil sind die Bezeichnungen in den drei Fremdsprachen alphabetisch geordnet. Das Buch ist jedem Uebersetzer für die äusseren Belange der Werkzeugmaschinen ein gutes Hilfsmittel, doch sollten hydraulisch-mechanische Antriebe, Getriebeteile, Kupplungen sowie Funktionsbezeichnungen zu allen im Bild dargestellten Maschinen ergänzt werden. Für eine spätere Auflage ist zu empfehlen, die drei Verzeichnisse durch farbiges Papier und Register hervorzuheben, um die Handhabung des Buches zu erleichtern.

Kurt Winkler, Zürich

**Handbuch der Hartmetallwerkzeuge.** Eine Anleitung für die Werkstatt und für Fachschulen. Zweiter Band: Rundlaufende Werkzeuge, spanlose Formgebung, Bergbau- und Diamantwerkzeuge. Herausgegeben von W. Dawidl und E. Dinglinger. XXII und 436 S. mit 412 Abb. Berlin 1956, Springer-Verlag. Preis geb. DM 34.50.

Der erste Band dieses Werkes (vgl. SBZ 1954, S. 135) behandelt die Herstellung und Anwendung von mit Hartmetall bestückten Dreh- und Hobelwerkzeugen, während der nun vorliegende zweite Band sich mit rundlaufenden Werkzeugen, der spanlosen Formgebung sowie mit Diamantwerkzeugen beschäftigt. Die auf allen diesen Gebieten gesammelten Sondererfahrungen erforderten die Bearbeitung der einzelnen Abschnitte durch Spezialisten. Diese Arbeitsteilung ermöglichte die Vermittlung des Erfahrungsstandes bis etwa 1954 auf dem Gebiete der Verwendung von Hartmetallen bei schwierigen Bearbeitungsverfahren, wie Tiefbohren, Fräsen, Stanzen und Tiefziehen. Hervorzuheben sind ferner die Abschnitte, die ganz allgemein Hartmetalle als hochtemperatur- und korrosionsfeste Werkstoffe, z. B. für Gasturbinen, Strahltriebwerke und Raketen sowie für die chemische Industrie behandeln. Dazu gehören u. a. «Herstellung und Eigenschaften von hochwarm- und zunderfesten Titankarbid-Hartmetallen», «Korrosionsbeständige Hartmetalle» sowie «Borkarbid als selbständiger Werkstoff». Vier Kapitel sind ferner dem Diamanten gewidmet, dem härtesten in der Natur bekannten Stoff.

Die beiden Bände ergeben zusammen ein Handbuch, das nicht nur für den werkstoffgerechten Einsatz von Hartmetall-

werkzeugen ein unbedingtes Erfordernis ist. Vielmehr ist es auch für die Vermittlung allgemeiner Kenntnisse der Sinterwerkstoffe von grosser Bedeutung. Die gründliche Behandlung der Materie macht dieses Handbuch zu einem Standardwerk auf dem Gebiete der Hartmetallwerkzeuge.

Ing. Dr. L. Piatti, Winterthur

**Der Kathodenverstärker in der elektronischen Messtechnik.** Von Kurt Müller-Lübeck. 155 S. mit Abb. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1956, Springer-Verlag. Preis geb. 24 DM.

In der modernen Schaltungstechnik, insbesondere in der Fernseh- und Messtechnik, findet der sog. Kathodenverstärker (Cathode follower) in steigendem Masse Anwendung. Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, die hierüber noch sehr mangelhaft und wenig systematisch gegliederte Literatur zu bearbeiten und mit seinen eigenen vielseitigen Erfahrungen auf diesem Gebiete zu ergänzen, so dass den HF-Technikern erstmals eine geschlossene Unterlage auf diesem Gebiete zur Verfügung steht.

In einleitenden Abschnitten werden die Grundlagen des Kathodenverstärkers und eine über den üblichen Rahmen hinausgehende Theorie der C-Gleichrichtung ausführlich behandelt. Nach diesen Vorbereitungen werden die eigentlichen Mess-Schaltungen untersucht und verschiedene Messgeräte als Beispiel besprochen, wie: Die verschiedenen Röhrenvoltmeter, Kathodenverstärkerschaltungen zu Gleich- und Wechselspannungsmessungen, Vielfachmessgeräte (für U-R-C-Messung) und schliesslich Geräte für die Stromrichtermesstechnik, deren Behandlung mit einer Beschreibung eines Gerätes zur Höchstwert- und Brennspannungsmessung abgeschlossen wird. Die für die erläuternden Formeln im Text verwendeten Bezeichnungen sind übersichtlich am Anfang des Buches zusammengefasst und durch Schaltungsskizzen ergänzt, so dass es keine Schwierigkeiten bereiten sollte, auch aus dem theoretischen Teil Nutzen zu ziehen. Wenn es auch im Rahmen dieses Buches nicht möglich war, sämtliche Probleme, die sich mit dem K. V. lösen lassen, zu behandeln, so macht dieses Buch in der vorliegenden Form mit den Eigenarten des K. V. und seinen vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten gut vertraut und bietet darüber hinaus eine Reihe von Anregungen zur Weiterentwicklung mancher noch ungelöster Fragen.

Dipl. Ing. R. Hübner, Baden

**Lignes Electriques T. H. T.** Par H. Carpentier. Paris 1955. Ed. Eyrolles. 250 pages avec figures.

Dans la préface, M. H. Parodi expose l'expérience très large que M. Carpentier a su acquérir dans la construction et réalisation de nombreuses lignes dans les pays les plus divers. La Fédération nationale française des Travaux Publics a dénommé M. Carpentier comme premier titulaire du prix du «livre technique», ce qui montre l'importance et la qualité qu'on attribue à cet ouvrage. Le livre est divisé en trois parties, soit:

1. Précis des connaissances indispensables à l'ingénieur pour établir un projet complet:  
Chap. I Etudes techniques  
Chap. II Etablissement du devis
2. Exécution des travaux:  
Chap. III Réalisation technique  
Chap. IV Contrôle du chantier et prix de revient
3. Bibliographie

Le chapitre I est le plus étendu, parce qu'il contient la discussion de tous les problèmes mécaniques se posant lors du projet d'une ligne à très haute tension. Ces problèmes sont exposés en partant des conducteurs (théorie et calcul approximatif de la chaînette), en passant aux isolateurs avec leurs ferrures, aux superstructures en acier et en béton, et aux infrastructures cachées dans le sol. L'auteur expose spécialement ici les bases de la mécanique du sol qui ont une importance primordiale pour toute fondation de pylône. On y retrouve les méthodes de calcul de plusieurs pays et de plusieurs expérimentateurs.

Il va sans dire que les problèmes électriques se trouvent exposés brièvement; les théories américaines y mentionnées sur l'importance des tensions induites par la foudre indirecte n'ayant pas été confirmées par les recherches européennes sur la foudre n'ont plus aucune importance pratique aujourd'hui. L'auteur mentionne les isolateurs capot-tige, con-

duits-intérieurs, et Motor-Langstab, mais selon la pratique française et américaine il ne tient compte que de la première catégorie. Les questions de construction sont discutées à fond, et plusieurs cas se trouvent calculés en détail dans l'ouvrage. Beaucoup de figures et plusieurs photos éclaircissent les procédés de calcul et de construction.

Le deuxième chapitre explique les méthodes de calculer les prix des lignes projetées. Il est naturel, que ces méthodes varient d'une entreprise à l'autre, ainsi l'auteur ne peut exposer que des généralités.

Le chapitre 3 traite l'exécution des travaux et surtout l'organisation convenable pour la réalisation d'une grande ligne à haute tension. Ici aussi, l'auteur mentionne les principes générales en laissant au lecteur le soin de s'approfondir. A ce but, une bibliographie se trouve ajoutée à la fin de l'ouvrage. Celui-ci ne serait pas moderne et pas complet s'il ne s'occupait aussi des obstacles non techniques de la construction et de la réalisation des lignes, soit: Les villages, bois, cultures à traverser; les sites pittoresques et les monuments historiques; les aérodromes et terrains d'atterrissage; les lignes des PTT et des Chemins de fer.

L'ouvrage de M. Carpentier fait preuve de l'expérience théorique et pratique de l'auteur dans le domaine des lignes qui, selon les mots de l'auteur, nécessite des connaissances assez diverses, le sens de l'organisation et le sens de l'humain. Le volume présente des particularités intéressantes; il soulève des questions peu connues en proposant certaines solutions originales.

Le livre ferme une lacune, dans ce domaine il est digne d'un grand intérêt, et sa lecture fera plaisir à ceux qui s'y intéressent.

Prof. Dr. K. Berger, EPF, Zurich

## NEKROLOGE

† Emanuel Faesch, a. Direktor der Handelsgenossenschaft des Schweiz. Baumeisterverbandes, dessen Tod wir auf S. 446 gemeldet haben, hat in «Hoch- und Tiefbau» vom 28. Juli einen Nachruf mit Bild erhalten.

† Robert Chavannes, Dipl. Ing., von Vevey, geb. am 14. Mai 1864, Eidg. Polytechnikum 1886 bis 1890, ist am 24. Juli gestorben. Unser G. E. P.-Kollege hatte zwei Jahre am Bau der Visp-Zermattbahn und hierauf 1892—1897 in der Textilindustrie in Mulhouse gearbeitet, um nachher Instruktionsoffizier der Geniewaffe zu werden. Bis 1920 stand er auch der Eisenbahnsektion des Generalstabes vor.

## WETTBEWERBE

**Schweizerische Landesausstellung in Lausanne 1964.** Allgemeiner Ideenwettbewerb; teilnahmeberechtigt sind alle volljährigen Schweizer und Schweizerinnen im In- und Ausland. Einzureichen sind Vorschläge für: 1. *das Thema der Ausstellung* (Leitgedanken, Aufmachung und allgemeine Richtung, um die schweizerische Verschiedenartigkeit harmonisch zum Ausdruck zu bringen). 2. *den oder die Plätze der Ausstellung* (neben den Gebäulichkeiten des «Comptoir suisse» müssen für die Ausstellung und für Parkieranlagen andere und weit grössere Gelände vorgeschlagen werden. Als Unterlage für die Uebernahme der Ausstellung durch Lausanne liess man einen Entwurf von Architekt Ch. Thevenaz ausarbeiten. In diesem Entwurf wurde als Ausstellungsgelände das Gebiet von Vidy-Lausanne vorgeschlagen, was eine der möglichen Lösungen darstellt. Die Ausstellungsfläche soll zwischen 300 000 und 500 000 m<sup>2</sup> umfassen, ohne Parkplätze für Motorfahrzeuge. Das Ausstellungsgelände, das ausschliesslich auf dem Gebiet der Gemeinde Lausanne oder der angrenzenden Gemeinden liegen muss, soll in der Landeskarte 1:25 000 rot eingezeichnet werden. Es wäre verfrüht, jetzt schon einen allgemeinen Architektur-Wettbewerb auszuschreiben.) 3. *den Namen der Ausstellung* (der offizielle Name: «Exposition nationale suisse de Lausanne 1964» ist zu lang. Das Komitee möchte eine bessere Bezeichnung finden, die den Grundgedanken der Ausstellung der Öffentlichkeit zum Bewusstsein bringt.) Die Vorschläge sind mit ihrer Begründung (höchstens fünf Schreibmaschinen-Seiten) versehen und mit Namen, Geburtsdatum und Adresse versehen einzureichen bis zum 31. Oktober 1956, 18 h an das Comité d'initiative pour

l'Exposition nationale de 1964 à Lausanne, Château cantonal, la Cité, Lausanne. Die Teilnehmer sind nicht verpflichtet, alle gestellten Fragen zu behandeln. Alle eingereichten Vorschläge, ob prämiert oder nicht, werden Eigentum des Initiativ-Komitees, das auch das vollständige Urheberrecht an den eingereichten Vorschlägen erhält. Die besten Vorschläge werden mit höchstens 500 Fr. ausgezeichnet. Als Preisgericht amtiert das vollzählige Initiativ-Komitee, das zusammengesetzt ist wie folgt: G. Despland, Staatsrat, Ständerat, Präsident, J. Peitrequin, Stadtpräsident, Vize-Präsident, R.-A. Alblas, Direktor des Verkehrs-Büros des Kantons Waadt, Lausanne, R. Bringolf, Nationalrat, Sekretär der Waadtl. Arbeitskammer, Lausanne, R. Devrient, Direktor der «La Suisse», Versicherungsgesellschaft, Lausanne, A. Gachet, Präsident der Waadtl. Landwirtschafts-Kammer, Biolley-Orjulaz, J. Golay, Professor an der Universität Lausanne, P. Graber, Stadtrat, M. Jaccard, Direktor der «Nouvelle Revue de Lausanne», Lausanne, A. Masnata, Direktor der Schweiz. Zentrale für Handelsförderung, Lausanne, M.-A. Muret, Technischer Direktor des Comptoir suisse, P. Nerfin, Direktor der Waadtl. Kantonalbank, A. Oulevay, Staatsrat, Lausanne, A. Panchaud, Bundesrichter, Lausanne, A. Sarrasin, Ingenieur, Lausanne, R. Stadler, Präsident der Vereinigung der Waadtl. Industrien, Direktor, Cossonay-Gare, E. Virieux, Architekt, Lausanne, J. Zwahlen, Direktor, Lausanne.

**Verwaltungs- und Feuerwehrgebäude in Meilen.** Engerer Projektwettbewerb unter sechs Teilnehmern. Architekten im Preisgericht: K. Stieffel, Herrliberg, K. Jucker, Küsnacht, M. Kopp, Zürich. Ergebnis:

1. Preis (2800 Fr.) M. A. Wäspe, Biel
2. Preis (2000 Fr.) J. Georg Wäspe, Meilen
3. Preis (1700 Fr.) Hch. Kunz, Meilen
4. Preis (1000 Fr.) Th. Laubi, Zürich

Das Preisgericht empfiehlt, die Verfasser der beiden höchstklassierten Entwürfe mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Die Ausstellung ist schon geschlossen.

**Sekundarschulhaus mit Turnhalle an der Schönaustrasse in St. Gallen.** Allgemeiner Projekt-Wettbewerb. Teilnahmeberechtigt sind Architekten schweizerischer Nationalität, die in einer der zur politischen Gemeinde St. Gallen gehörigen Bürgergemeinden verbürgert oder mindestens seit dem 1. Juli 1955 dort niedergelassen sind. Architekten im Preisgericht: W. Custer, E. Giseler, Zürich; H. Guggenbühl, Stadtbaumeister, St. Gallen; Ersatzmann P. Biegger, Stadtbaumeister-Stellvertreter, St. Gallen. Anforderungen: Situationsplan 1:500, Grundrisse, Fassaden, Schnitte 1:200, perspektivischer Schnitt 1:20 durch ein Normalklassenzimmer, Modell 1:500, kubische Berechnung, Erläuterungsbericht. Zur Prämierung von 5 bis 6 Entwürfen stehen 14 000 Fr. zur Verfügung; für allfällige Ankäufe können weitere 3500 Fr. aufgewendet werden. Begehren um Aufschluss sind bis 15. August 1956 an den Vorstand der Bauverwaltung, Amtshaus, Neugasse 1, St. Gallen, zu richten. An diese Adresse sind die Entwürfe bis zum 31. Oktober 1956 einzureichen, wo auch die nötigen Unterlagen gegen Hinterlegung von 50 Fr. bezogen werden können.

## ANKÜNDIGUNGEN

### Messeveranstaltungen in Utrecht

Die diesjährige Herbstmesse wird vom 11. bis 20. September stattfinden. Die Gruppen Elektro-Haushaltsartikel, Beleuchtungsartikel, Radio und Fernsehen belegen eine Ausstellungsfläche von 6300 m<sup>2</sup>. Die Efficiency-Gruppe nimmt 7000 Quadratmeter ein: Büromaschinen und -möbel, Buchhaltungssysteme, Archiv- und Magazineinrichtungen, Telefon- und Rundspruchsysteme, Büro- und Schulbedarf. Die Herbstmesse wird auch eine Medizinische Gruppe umfassen, in der ärztliche Instrumente und Apparate, Krankenhauseinrichtungen und -möbel und pharmazeutische Präparate ausgestellt werden. — Vom 9. bis 17. Oktober wird eine Sondermesse veranstaltet für Maschinen und Geräte für die Nahrungsmittelindustrie, die chemische und pharmazeutische Industrie und für die Molkereiwirtschaft.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Dipl. Arch. H. MARTI