

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 10

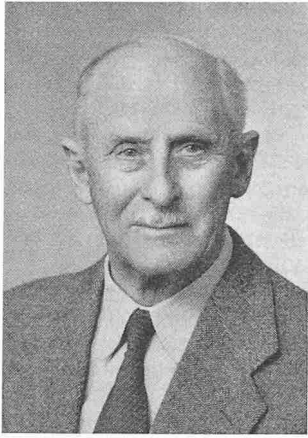
PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



KARL HÜRLIMANN

Dipl. Arch.

1880

1960

als Architekt die Kalk- und Zementindustrie in Brunnen gegründet. Es lag im Blute des zweitältesten, am 16. April 1880 geborenen Sohnes Karl, dem Beruf seines Vaters nachzueifern. Als Zwölfjährigen schickte man ihn, nach dem Besuche der Brunner Primarklassen, in die aufgeschlossene Kantonsschule nach Frauenfeld. Das erfolgreiche Maturitätsexamen erlaubte ihm, von 1898 bis 1902 am Eidg. Polytechnikum Architektur zu studieren. Er trat auch der akad. Turnerschaft Utonia bei, holte sich den eidg. Kranz am Turnfest in Luzern und gehörte zu den ersten, die auf mächtig langen Norweger Ski an den Büöhlhängen, auf dem Stoos und in Andermatt die ersten

Telemarkschleifen zogen. Damals schon finden wir den jungen Hürlimann als Aktiven am Rütli-schiessen, ein Sport, der ihm, dem bedächtigen und ruhigen, auch den zweimaligen Gewinn des Rütlibechers brachte.

Nach Studien in Florenz und Paris und einigen Jahren der privaten Baupraxis widmete sich Karl Hürlimann dann ausschliesslich der Entwicklung der Zement- und Kalkfabrik. Nach dem unerwarteten Tode des ältesten Bruders Eduard anno 1935 wurde die heutige Aktiengesellschaft gegründet, der Karl Hürlimann bis unmittelbar vor seinem Hinschied als willensstarker und zielbewusster Präsident vorstand.

Zusammen mit seinem Bruder Gustav und seinem Neffen Carlo Hürlimann führte er das Unternehmen mit Umsicht und grossem Erfolg durch die Krisen- und Kriegszeit bis in die stürmischen Entwicklungsjahre nach dem Kriege. Auch nachdem er und sein Bruder Gustav vor bald zwei Jahren die Geschäftsführung den jüngeren Kräften, Carlo und Willem Hürlimann, ganz anvertraut hatten, nahm er weiterhin intensivsten Anteil am grossen Werk der Fabrikerneuerung.

In branchenverwandten Organisationen und der Industriegewerkschaft genoss er als langjähriges Vorstandsmitglied des Vereins Schweiz. Zement-, Kalk- und Gipsfabrikanten sowie der E. G. Portland und als Gründer-Präsident der Betonstrassen AG. Wildeggs grösstes Ansehen, und als Nachfolger seines Vaters, der Mitbegründer des EW Schwyz gewesen war, schätzte man sein klares Urteil im Verwaltungsrat.

Ein Mann mit den Erfahrungen Karl Hürlimanns konnte auch in der Behörde entscheidend mitreden. Er tat es gemessen, klug und überzeugend. Als Bau- und Gemeindepräsident leistete er dieserweise wertvollste Dienste. An der Kirchgemeinde erklang sein mahndendes und überlegen ratendes Wort, oft eindringlich und in befreiender Offenheit, wie er denn den aufrüttelnden Zuruf verschlungener Diplomatie vorzog. Auch im Wuh- und Bezirksrat, wie im Kantonsrat von Schwyz schätzte man das klare Urteil des Unentwegten. Die ererbte und seiner Ueberzeugung entsprechende Zugehörigkeit zur liberalen Partei liess ihn dort viele Jahre das Zepter führen. Eine besonders segensreiche Tätigkeit entfaltete er in der Quellwasser Brunnen AG., der er dreissig Jahre vorstand. Er hatte das Amt von seinem Schwiegervater, dem Besitzer des Waldstätterhofes, übernommen, der seinen Sohn an Typhus verloren und, erschüttert durch diesen Schicksalsschlag, die Verbesserung der Trinkwasserhältnisse in der Gemeinde zu seinem Lebensziel gemacht hatte.

Früh schon zog es Karl Hürlimann zu Pferd und Kanonen. Er wurde Gebirgsartillerist, Batterie- und Abteilungskommandant der Berner Oberländer- und Wallisertruppen in den Jahren 1914/18. Seine militärische Karriere beschloss er als Oberst und umsichtiger Platzkommandant von Schwyz von 1924 bis 1944.

Der Ertrag dieses reichen Lebens wäre nicht denkbar ohne die harmonische Gemeinschaft des Heimgegangenen mit Frau Betty, der Tochter des Kantonsrichters Fridolin Fassbind zum Waldstätterhof. Die tüchtige, aufgeschlossene und gebildete Gefährtin verstand es, Haus und Hof mit jenem Ambiente zu versehen, das ein rastloser, tätiger Geist zu seiner Entfaltung nötig hat.

Beglückend war auch Karl Hürlimanns Begabung, Erlebtes gestaltend weiterzugeben. Wenn er, ein talentierter Aquarellist, eine Erzählung aus dem Militärdienst oder aus der politischen Kulisse zum Besten gab, so tat er das mit jener Ueberlegenheit, die den künstlerisch gestaltenden Schalk verriet. Nur so war es möglich, dass Karl Hürlimann sich auch rein ideellen Aufgaben wie etwa der Förderung des Othmar-Schoeck-Denkmal oder der Renovation der Bundeskapelle widmen konnte. An seinem Grabe trauern daher nicht nur eine wackere Frau und die blühende Familie der einzigen Tochter, sondern auch die Oeffentlichkeit, denn Rat und Tat des Erfahrenen und zur Mitwirkung am gemeinsamen Wohl gütig Bereiteten sind Bürgertugenden, die kein Aufrechter verkennt.

Hermann Stieger

Buchbesprechungen

The Hardening of Concrete under Winter Concreting Conditions. Von A. Nykänen und S. Pihlajavaara. 160 S. Helsinki 1958, Valtion Teknillinen Tutkimuslaitos Statens Tekniska Forskningsanstalt.

Im vorliegenden Werk wird an Hand umfangreicher Laboratoriumsversuche, die eingehend erörtert werden, das Verhalten des Betons bei tiefen Temperaturen beschrieben.

Im ersten der vier in sich abgeschlossenen Teile werden auf anschauliche Weise die physikalische Struktur, das Abbinden und Erhärten des Betons und die Vorgänge beim Gefrieren dargestellt. Im zweiten Teil wird das Erhärten des Betons bei verschiedenen Temperaturen auf Grund mehrerer Versuchsreihen untersucht, wobei zur Veranschaulichung die Resultate in zahlreichen Diagrammen und Tabellen festgehalten sind. Es wird gezeigt, wie es auf einfache Art gelingt, die Festigkeiten von Prüfkörpern bekannter Zusammensetzung infolge Lagerung bei verschiedenen Temperaturen rechnerisch zu erfassen, wobei die gemessenen Werte nur wenig um eine vorausbestimmte Kurve streuen. Im dritten Teil werden die Ausdehnungen von Betonprüfkörpern untersucht, die während des Abbindens für einige Stunden eingefroren werden. Nach einer anschliessenden längeren normalen Lagerung werden ebenfalls ihre Festigkeiten bestimmt, wobei Proben mit und ohne Calciumchlorid-Zusatz verglichen werden. Der letzte Teil behandelt den Einfluss von verschiedenen Calciumchlorid-Mengen und Lagerungstemperaturen auf das Abbinden und die Festigkeiten von Betonproben, hergestellt aus finnischem Portlandzement.

Die in die oben erwähnten vier Teile gegliederte Publikation mit verschiedenen Literaturangaben behandelt in leicht fasslicher Art grundsätzliche Probleme, wie sie beim Betonieren im Winter auftreten. Neben den im betrachteten Werk durchbesprochenen Laboratoriumsversuchen sind in weiteren Veröffentlichungen die Auswertungen der Resultate von Versuchshäusern und von Baustellen vorgesehen.

Ing. E. O. Fessler, EMPA, Zürich

Jahrbuch des Eisenbahnwesens. Folge 11 (1960). Herausgegeben von Th. Vogel. 252 S. Text, Zeichnungen, Tafeln und Bilder. Darmstadt 1960, Carl Röhrig Verlag. Preis DM 14.80.

Einleitend verweist Dr. L. Seiermann, Bonn, auf die mannigfachen, heute in vermehrtem Mass politisch bedingten organisatorischen Bestrebungen und bisherigen Realisierungen der internationalen Zusammenschlüsse der europäischen Länder auf staatlicher und privatwirtschaftlicher Ebene zur Erzielung einer geschlossenen europäischen Einheit der Verkehrsgestaltung, wobei die seit Jahrzehnten bestehenden erfolgreichen internationalen Vereinigungen der Eisenbahnen beispielgebend sind.

Prof. Dr.-Ing. *K. Leibbrand*, Zürich, schildert die natürliche Entstehung und Entwicklung der Städte aus den Verkehrsbeziehungen und die mit dem seinerzeitigen Aufkommen der Eisenbahnen eintretenden Umformungen der Städte als Verkehrszentren. Der Städtebauer steht heute vor ähnlichen Aufgaben, da der rasant sich entwickelnde Strassenverkehr wohl in allzu stürmischer Form die Berücksichtigung seiner weitgehenden baulichen, das Leben der Städte in manchen Fällen ernstlich bedrohenden Forderungen erhebt. Dabei wird auf die unbedingt notwendige Koordinierung der Planungen der Fernautobahnen und innerstädtischen Verkehrsnetze hingewiesen.

«Der rote Faden in der Transportkette» überschreibt Dr. iur. *W. Unverzagt*, Frankfurt a. M., seine Abhandlung, welche zur Erreichung einer maximalen Reise- bzw. Transport-Beschleunigung eine bessere Ausnutzung der verschiedenartigen technischen Möglichkeiten der einzelnen Transportträger durch deren zweckdienliches Zusammenwirken in der Übernahme der Verkehrsaufgaben verlangt.

Fr. Baeyens, Utrecht, gibt Auskunft über die bisherigen mannigfachen Erfolge der seit 10 Jahren bestehenden internationalen Organisation zur Förderung des Eisenbahnforschungs- und Versuchswesens.

In einem der Bedeutung entsprechenden Rahmen vermittelt Prof. Dr.-Ing. *Th. Vogel*, München, bei Anlass des 125-jährigen Jubiläums der deutschen Eisenbahnen mannigfache, eindrucksvolle Einblicke in die Vergangenheit ihrer verschiedenen technischen Sparten. Im Anschluss daran wird von hoher Warte kurz auf die grundsätzlichen Unterschiede der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der verschiedenen Verkehrsträger eingetreten und auf die wachsende Bedeutung des durch weitere technische Entwicklung zu fördernden Hochleistungsverkehrs der Eisenbahn hingewiesen. Zu seiner Verwirklichung ist nach Auffassung des Verfassers in erster Linie die Elektrifizierung berufen.

Oberingenieur *M. Portmann*, Bern, beschreibt in sehr ausführlicher Weise den Neubau des Personenbahnhofes Bern, der als letztes Glied in der Kette der Erweiterung der Eisenbahnanlagen der Bundesstadt sich bereits seit einigen Jahren im Bauzustand befindet. Bemerkenswert ist, wie im endgültigen Projekt die Erfüllung hoher Anforderungen in verkehrstechnischer, betrieblicher, architektonischer und städtebaulicher Hinsicht unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte auf engstem Raum einer glücklichen Lösung entgegengeführt werden.

Als epochemachende Neuerung in der Anwendung der Automation und Fernsteuerung in der Eisenbahn-Signaltechnik war im letzten Jahrbuch das Zentral-Stellwerk in Frankfurt a. M. beschrieben worden. Während es sich dabei um ein ausgesprochenes Knoten-Stellwerk handelt, ist im vorliegenden Band durch Dipl.-Ing. *G. Rehschuh*, Braunschweig, eine nicht weniger bedeutsame, zukunftsweisende Entwicklung eines Strecken-Stellwerkes für die schwedische, hauptsächlich dem Güterverkehr dienende, 300 km lange, eingleisige Bahnstrecke Ludvika—Axelösund mit 36 Zwischenstationen und 79 niveaugleichen Bahnübergängen einlässlich erläutert. Das über ganz wenige Kabeladern arbeitende Uebertragungssystem besitzt eine tägliche Kapazität von 2000 Kommandos und 3700 Meldungen.

Dem eigentlichen Fahrzeugbau sind zwei besondere Abhandlungen gewidmet. Zunächst wird von Dr. *K. Friedrich*, München, eine neue mittelschwere Diesellokomotive der DB für Mehrzweckverwendung beschrieben, über welche in der SBZ ausführlich berichtet werden wird. Die im Jahre 1956 eingeführte Erhöhung der Zughakenlast von 740 auf 900 t auf den 27‰-Bergstrecken der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) hat ihre technischen Organe dazu geführt, durch entsprechende Modifikationen zwei ihrer früher entwickelten Ae 4/4-Lokomotiven mit 4000 PS Leistung (erste Schnellzugs-Lokomotiven der Welt in Drehgestell-Bauart ohne Laufachsen) zu einer Doppel-Lokomotive (Achsfolge Ae 8/8, Stundenleistung 8800 PS bei 75 km/h, Höchstgeschwindigkeit 125 km/h, Dienstgewicht 160 t) auszubauen. Die Anwendung bereits bewährter Konstruktionsteile ergab preisliche und unterhaltstechnische Vorteile. Dieser von

M. Hauri, dipl. Ing., beschriebene Lokomotivtyp dient in erster Linie zur Beseitigung des unwirtschaftlichen Vorspann- und Zwischendienstes bei schweren Zügen.

Dr.-Ing. *G. Wilke*, München, orientiert über die im Juni 1959 in Paris durchgeführte Ausstellung «Elektrama», welche sich mit dem damaligen Stand der französischen Eisenbahn-Elektrotechnik befasste. Einen Beitrag zur historischen Entwicklung liefert der von Dr.-Ing. *E. Born*, Minden (Westf.), verfasste Aufsatz über die Entwicklung des Wagenparkes der bayrischen Staatseisenbahn, die s. Zt. zu den führenden deutschen Privatbahn-Verwaltungen gehörte.

In alljährlich wiederkehrender Weise wird über die Ergebnisse der DB im Jahre 1959, die Fortschritte und wichtigen Ereignisse im Eisenbahnwesen orientiert, und schliesslich wird die Weltumschau und der alle Erdteile umfassende Länderbericht geboten.

A. Dudler, a. Obering. SBB, Kilchberg/ZH.

Regelkreise der verfahrenstechnischen Praxis. Graphische Methoden. Von *G. K. Tucker* und *D. M. Wills*. Für deutsche Leser bearbeitet von *Hans J. Prieur*. 360 S., 137 Abb., 17 Tafeln. München 1960, R. Oldenbourg Verlag GmbH. Preis 24 DM.

Mit dem 1958 in USA unter dem Titel «A simplified technique of control system engineering» erstmals erschienenen Buche wurde von den Verfassern angestrebt, auf möglichst einfache Weise eine Einführung in die Technik der Prozessregelung zu geben. Da die mathematischen Formeln und die zahlreichen Fachausdrücke der Regelungstheorie namentlich den Praktiker oft abschrecken und ihm das Eindringen in dieses Fachgebiet erschweren, wurde darauf weitgehend verzichtet und versucht, mit den sprachlichen und begrifflichen Mitteln populär-wissenschaftlicher Darstellung auszukommen. Den mit dem Gebiet bestens vertrauten Verfassern ist dieser Versuch zweifellos geglückt.

In sechs Abschnitten werden die Darstellungsmethoden des Zeitverhaltens von Elementen und ganzen Regelsystemen erläutert und gezeigt, wie an Hand dieser Eigenschaften das Betriebsverhalten einer Regelung beurteilt werden kann. Es wird eine Anleitung zur methodischen Untersuchung einer Regelanlage gegeben, wobei auch auf die Grenzen dieses Verfahrens hingewiesen wird. Die praktische Anwendung wird an einem ausführlich durchgearbeiteten Beispiel gezeigt. In einem Anhang sind eine Auswahl von Literaturstellen, eine Zusammenstellung von Fachausdrücken und Begriffen sowie schliesslich verschiedene Diagramme, Tabellen und Formeln enthalten.

Mit der soeben erschienenen Uebersetzung ist versucht worden, dieses Buch auch dem deutschsprachigen Leser zugänglich zu machen. Dabei zeigt sich allerdings, dass die Uebertragung eines derartigen Werkes ihre Tücken hat und anstelle des klaren Originaltextes oft etwas verschwommene Formulierungen treten. Trotzdem wird das Buch manchem Anfänger eine willkommene Hilfe sein.

Prof. Dr. *P. Profos*, ETH, Zürich

Karte des Aletschgletschers, Blatt 3. Masstab 1:10 000. Stand September 1957. Herausgegeben durch die *Eidg. Landestopographie* Wabern-Bern und die Abteilung für Hydrologie der Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH Zürich. Zu beziehen bei der Eidg. Landestopographie, Seftigenstrasse 264, Wabern-Bern. Preis 10 Fr.

Die neue Karte des Aletschgletschers, ein schweizerischer Beitrag zum Internationalen Geophysikalischen Jahr, ist ein Gemeinschaftswerk der Eidg. Landestopographie in Bern und der Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH in Zürich. Blatt Nr. 3 gibt die Gletscherzunge mit ihren Randgebieten vom Märjelensee talabwärts wieder. Es ist das erste der vier Blätter, die das ganze Einzugsgebiet des Grossen Aletschgletschers umfassen werden.

Die Karte enthält auch die Gletschergrenzen vom Hochstand des 19. Jahrhunderts und diejenigen eines etwa 10 000 bis 12 000 Jahre zurückliegenden Rückzugsstadiums der letzten Eiszeit. Der Aletsch ist einer der am besten erforschten Gletscher. Die Volumenverminderung dürfte von 1927 bis 1957 ungefähr 2300 Mio m³ betragen haben. Gleichmässig auf die

138 km² Fläche verteilt gedacht, würde diese Schwundmenge einer Eisschicht von rd. 16 m Dicke entsprechen. Der Standort des heutigen Gletscherendes war 1927 noch von 180 m Eis überlagert.

Die in 10 Farben gedruckte Aletschkarte ist dank ihrer hohen Genauigkeit und ihrem Reichtum an Einzelheiten als Grundlage für glaziologische Studien von hohem Wert. Ihre Ausführung genügt höchsten Anforderungen. Sie wird nicht nur dem Naturwissenschaftler und dem Ingenieur, sondern jedem Wanderer, der mit offenen Augen die Gegend durchstreift, manche Anregung geben.

A. O.

Neuerscheinungen

Effect of Deflections on Moment Distribution in Gable Roofs. By E. Eriksson. Nr. 31 of the Bulletins of the Division of Building Statics and Structural Engineering at the Royal Institute of Technology, Stockholm. 46 p. Stockholm 1959, Nordisk Betong.

Rectangular Flat Slabs Supported on Columns. By H. Nylander. Nr. 23 of the Bulletins of the Division of Building Statics and Structural Engineering at the Royal Institute of Technology, Stockholm. 24 p. Stockholm 1959, Nordisk Betong.

Merkbuch für den Bauschaffenden 1961. 27. Jahrgang, 360 S., Taschenbuchformat. Preis in Plastikeinband DM 4.40. — **Deutscher Dachdecker-Kalender 1961.** 59. Jahrgang, 248 S., Taschenbuchformat. Preis in Plastikeinband DM 3.80. Verlagsgesellschaft Rudolf Müller, Köln-Braunsfeld.

Punching of Concrete Slabs without Shear Reinforcement. By S. Kinnunen and H. Nylander. Transactions of the Royal Institute of Technology, Stockholm, Nr. 158. 112 p. Göteborg 1960, Elanders Boktryckeri Aktiebolag. Price 11 Kr.

Réunion d'information sur l'Eau dans les Corps Poreux. Par l'Association Française de Recherches et d'Essais sur les Matériaux et les Constructions. No. 10 des Cahiers de la Recherche Théorique et Expérimentale sur les Matériaux et les Structures. 1^e partie. 156 p., 50 fig. et 9 tabl. Paris 1960, Librairie Eyrolles. Prix NF 26.35.

2^eme partie, No 11. 85 p., 25 fig. Paris 1960, Librairie Eyrolles. Prix NF 20.15.

Der Eidophor, eine schweizerische Entwicklung der Fernseh-grossprojektion. Von E. Baumann. 51 S. mit 27 Abb. Zürich 1961, Kommissionsverlag Gebr. Fretz AG. Preis Fr. 6.—.

Wettbewerbe

Primarschulhaus und Turnhalle in Jona. Unsere Mitteilung auf S. 142 ist zu berichtigen wie folgt: Die Kommission empfiehlt, die beiden folgenden Teilnehmer zu einer Ueberschreibung ihrer Entwürfe einzuladen: W. Blöchliger, Uznach, Mitarbeiter H. Schwarzenbach, und H. Burkard, St. Gallen, Mitarbeiter R. Bösch.

Groupe scolaire aux Charmettes, Neuenburg. Projektwettbewerb; 16 Entwürfe. Architekten im Preisgericht: J. Favre, Lausanne, A. Lozeron, Genf, P. Waltenspühl, Genf-Zürich, sowie Ch. Kleiber, Moutier, als Ersatzmann. Ergebnis:

1. Preis (5000 Fr.) E. Musy, Mitarbeiter M. Bevilacqua, Lausanne
2. Preis (4500 Fr.) P. Debrat und C. Rollier, Neuenburg
3. Preis (4000 Fr.) J. Matthey-Dupraz, Genf
4. Preis (2500 Fr.) M. Grandjean, Genf
5. Preis (2000 Fr.) J. u. J.-L. Béguin, Neuenburg, und Gabus & Dubois, Neuenburg u. Le Locle

Das Preisgericht empfiehlt, die zwei höchststrangierten Verfasser mit der Ueberschreibung ihrer Entwürfe zu beauftragen. Im «Bulletin Technique de la Suisse Romande» vom 25. Febr. 1961 sind alle preisgekrönten Entwürfe abgebildet, und J. Favre ergänzt das Urteil des Preisgerichts durch eine Betrachtung über «Le concours des Charmettes et les problèmes d'intégration dans un site».

Sportzentrum in Dübendorf. Ideenwettbewerb unter Architekten, Planern, Gartenarchitekten und Landschaftsgestaltern schweizerischer Nationalität. Einzureichen sind: Lageplan 1:500, Erläuterungsbericht in Planform 1:1000, Skizzen und Schnitte im Höchstumfang von 2 m². Anfragefrist 30. April, Ablieferungsfrist 15. Sept. 1961. Für vier bis fünf Preise stehen 12 000 Fr., für Ankäufe 3000 Fr. zur Verfügung. Fachrichter: Max Werner, Kantonsbaumeister, Sankt

Gallen, Max Ernst Haefeli, Herrliberg, Pierre Zbinden, Stadtgärtner, Zürich, sowie Hans Gossweiler, Gemeindeingenieur, als Ersatzmann. Die Unterlagen können gegen 30 Fr. Hinterlage bei der Gemeindekanzlei Dübendorf bezogen werden.

Sparkasse der Amtei Kriegstetten, Bankneubau am Hauptsitz (SBZ 1960, H. 45, S. 739). 30 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (4800 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Bruno und Fritz Haller, Solothurn
 2. Preis (3800 Fr.) Walter Schwaar, Bern
 3. Preis (2500 Fr.) Fritz Zimmermann, Bern
 4. Preis (1800 Fr.) Max Mathys, Zuchwil
 5. Preis (1100 Fr.) Konrad Wolf, Bern
- Ankauf (2800 Fr.) B. Haldemann in Firma B. Haldemann & E. Müller, Grenchen.

Mitteilungen aus der G. E. P.

Ortsgruppe New York

Am Freitag, 21. April, findet zur üblichen Zeit im Savoy-Hilton Hotel in New York das traditionelle Dinner-Gathering statt, verbunden mit einem Vortrag von Dr. Dr. h. c. C. G. Suits, Vizepräsident und Forschungsdirektor der General Electric Co., über «What's new in Industrial Science».

Ankündigungen

Schweiz. Energie-Konsumenten-Verband

Die 41. Ordentliche Generalversammlung findet statt am Mittwoch, 22. März, 14.15 h, im Kongresshaus in Zürich, Konzertfoyer, Eingang T, Claridenstrasse. Anschliessend an die Geschäftsverhandlungen spricht Dr.-Ing. Carl Theodor Kromer, Honorarprofessor an der Techn. Hochschule Karlsruhe, über: «Probleme der Zusammenarbeit der allgemeinen Elektrizitätsversorgung mit Industrie-Kraftwerken». Der Referent ist als Vorsitzender des Vorstandes der Badenwerk AG in der Lage, aus den Erfahrungen dieser Elektrizitätsversorgung zu berichten. Die Badenwerk AG ist Partner der schweizerischen Gesellschaften der Kraftwerke Ryburg-Schwörstadt und Rheinau. An der neu gegründeten Gesellschaft für das Grenzkraftwerk Säckingen ist das Badenwerk als deutscher Partner beteiligt.

Kurse für baugewerbliche Weiterbildung in Zürich

Die Baugewerbliche Abteilung der Gewerbeschule der Stadt Zürich veranstaltet im Sommersemester 1961 unter anderem folgende Kurse: K. Schweisgut: «Bauführung und Devis» und A. Müller: «Bauplatzorganisation und Kalkulation». Anmeldung Montag, 27. März, 17.30 bis 19.00 h im Gewerbeschulhaus, Eingang B.

Europa-Woche in Zürich

Vom Mittwoch, 19. April, bis Samstag, 22. April, führt das Aktionskomitee Europa-Woche, Rosengartenstr. 4, Zollikerberg-Zürich, Tel. 051/24 01 92, im Hauptgebäude der ETH eine Vortragsreihe durch, deren genaues Programm bei der genannten Adresse bezogen werden kann. Referenten und Themen lauten: Prof. H. Brugmans: «Europas revolutionäre Traditionen», Prof. F. Schneider: «Europäertum und Erziehung», P. M. G. Levy: «L'opinion publique en Europe», Nationalrat W. Bringolf: «Die politische Lage Europas», Dr. H. Solf: «Die Strukturprobleme der europäischen Einigung», Dr. A. Nydegger: «Die Stellung der Schweiz in der europäischen Wirtschaftssituation», Dir. E. Waespi: «Die Sprache als Grundlage der Völkerverständigung», Prof. W. Kägi: «Föderalismus, Demokratie, Rechtsstaat in einem einigen Europa».

Deutscher Betontag 1961 in Berlin

Programm: Mittwoch, 22. März, 10 bis 17 h Eröffnungssitzung in der Kongresshalle, John-Foster-Dulles-Allee, und Vortragstagung, Donnerstag, 23. März, 9 bis 17 h Vortragstagung; 20 h Gesellschaftsabend im Palais am Funkturm, Masurenallee. Freitag, 24. März, 9 bis 17 h Arbeitstagung, sowie Besichtigungsfahrten zu verschiedenen Baustellen. Vorgesehene Vorträge: G. Blunk: «Verwendung von Kunststoffen als Korrosionsschutz, Verbindungsmittel und für andere Aufgaben»; R. v. Halasz: «Stahlbetonfertigteile für den konstruktiven Ingenieurbau»; F. Keil: «Eigenschaften des Zementsteins»; R. Krause: «Stahlbetonarbeiten für das Gross-