Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 80 (1962)
Heft: 23

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: 07.01.2026

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

Mitteilungen

Zum Bauprogramm der Nationalstrassen (s. SBZ 1962, S. 146) erklärt die *Vereinigung Schweizerischer Tiefbauunternehmer,* dass das schweizerische Tiefbaugewerbe durchaus in der Lage sei, diese Programme zu bewältigen. Es dürfe jedoch nicht ausser acht gelassen werden, dass eine zu grosse Steigerung des Bauvolumens unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten zur Zeit nicht erwünscht sei. Das bedeute aber für den Nationalstrassenbau, dass die Höhe der jährlichen Gesamtaufwendungen für Nationalstrassen möglichst lange Zeit stabil bleiben und erst in den letzten Jahren des Gesamtprogrammes wieder deutlich abfallen soll. Die Vereinigung erachtet die dem Programm des Bundesrates entsprechende jährliche Baukostensumme für Nationalstrassen von 400 bis 500 Mio Franken als unter allen Gesichtspunkten tragbar, da bei dieser Höhe eine ungesunde Aufblähung der Tiefbauunternehmungen nicht zu befürchten sei. Die Ueberzeugung, dass die schweizerischen Tiefbauunternehmungen grundsätzlich in der Lage sind, das vorgesehene Bauvolumen zu bewältigen, setzt auch voraus, dass die Arbeiten im gesamtschweizerischen Rahmen koordiniert ausgeschrieben werden. Gleichzeitig muss im Interesse des preiswerten Baues von Nationalstrassen erwartet werden, dass die einzelnen Lose erst nach endgültiger Bereinigung der Projekte und nach Schaffung aller Planunterlagen, aus denen der Arbeitsvorgang einwandfrei ersichtlich ist, ausgeschrieben und vergeben werden. Die Koordination der Bauprogramme soll nicht nur für die Hauptlose, sondern auch für die Lose der Nebenanlagen mit aller Umsicht verfolgt werden. Ueber das ganze Gebiet der Schweiz sind viele tüchtige mittlere und kleinere Bauunternehmungen verteilt, die weniger umfangreiche Tiefbau- und Eisenbetonarbeiten fachgerecht und mit den modernen Anforderungen entsprechenden Baumaschinen ausführen. Diese Gruppe von Unternehmern betätigt sich vorwiegend in einem jeweils selbstgewählten, begrenzten Gebiet. Die Gruppe der mit Grossgeräten ausgerüsteten Unternehmer, die in der Lage sind, die Hauptlose des Autobahnbaues zu übernehmen, sind jedoch gezwungen, das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft als ihr Arbeitsfeld zu betrachten. Denn der grosse Investitionen erfordernde Park an Grossgeräten muss fortlaufend mit optimaler Wirkung eingesetzt werden können. Die Berücksichtigung der erwähnten Postulate trägt zum preiswerten Bau der Nationalstrassen bei. Diese Massnahmen sollten umso eher verwirklicht werden, als sie bei der grossen Nachfrage nach Bauwerken geeignet sind, zu einer Normalisierung beizutragen.

Bau einer Kehrichtverbrennungsanlage System von Roll in Frankfurt am Main. Die Stadt Frankfurt hat im November 1961 den Bau einer Kehrichtverbrennungsanlage beschlossen. Dieser Auftrag wurde nunmehr an die L. von Roll AG, Zürich, vergeben. Die erste Ausbaustufe umfasst zwei Einheiten mit einer Normalleistung von 600 t Kehricht in 24 Stunden. Zwei weitere Oefen sollen alsbald folgen, so dass in der Endstufe täglich 1200 t Kehricht verbrannt werden können. Die Anlage wird in Verbindung mit einem Heizkraftwerk gebaut. Die mit der Verbrennung des Kehrichts freiwerdende Wärme wird dem danebenstehenden Heizkraftwerk in Form von Dampf zugeführt und dort zur Stromerzeugung und nachfolgend zu Heizzwecken genützt. Am Heizkraftwerk angeschlossen sind 6500 Wohnungen.

Elektrifikation der Portugiesischen Staatsbahn. Die Strecke Lissabon—Entroncamento—Coimbra—Porto wird für elektrischen Betrieb mit 25 kV und 50 Hz eingerichtet. Davon ist der erste Teil von Lissabon bis Entroncamento bereits fertig.

Persönliches. Als junges Mädchen trat Fräulein Anneli Meyer in die Architekturfirma Pfleghard und Haefeli in Zürich ein. Am 16. Juni feiert nun Frau *A. Wenziker-Meyer* im Architekturbüro Otto Pfleghard jun. ihr 50jähriges Arbeitsjubiläum, wozu wir herzlich gratulieren!

Buchbesprechungen

Das Kalt-Biegen von Rohren. Verfahren und Maschinen. Von Dr.-Ing. *Wolf-Dietrich Franz.* 132 S., 167 Abb. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1961, Springer-Verlag. Preis DM 22.50.

Das gebogene Rohr gehört heute zu den wichtigsten Maschinenelementen. Das Kalt-Biegen von Rohren ist ein längst bekanntes Fertigungsverfahren, doch sind über Theorie und Technik des Rohrbiegens bisher wenig Abhandlungen bekannt geworden. Der Verfasser unternimmt den Versuch, durch seine umfassende Betrachtung eine empfindliche Lücke in der Fachliteratur zu schliessen. Es werden drei Hauptfragen gestellt: 1. Welche Vorgänge spielen sich beim Biegen im Rohr ab? 2. Wie beeinflusst man die Querschnittsform des Rohrbogens im Hinblick auf die Beanspruchung durch Innendruck? 3. Wie gross sind Kraft- und Arbeitsbedarf zum Biegen von Rohren?

Es wird vorerst eine Verfahrensordnung aufgestellt, die Vorgänge beim Biegen im Rohr werden untersucht, die Dehnungsverhältnisse in verschiedenen Richtungen und Ebenen aufgezeichnet und erläutert. Zum Erforschen des Kraft- und Arbeitsbedarfes müsste ein Versuchsprogramm durchgeführt werden, mit und ohne Stützdorn. Beide Methoden werden in der Praxis angewendet und beide haben ihre Vor- und Nachteile. In den nachfolgenden Abschnitten werden die Biegemaschinen beschrieben, unterstützt durch ausgezeichnetes Bild- und Kurvenmaterial, deren Arbeitsprinzipien klar dargestellt. Es wird Einblick geboten in eine wertvolle Forschungsarbeit, die durch ihre Gründlichkeit beeindruckt.

Das Buch verschafft für die Praxis Hinweise; es darf füglich als Wegweiser dienen beim Aufbau und bei der Modernisierung einer Rohrwerkstatt. Dem Verfasser gebührt dafür Dank und Anerkennung.

Ing. *Ed. Benninger,* Zürich

Dynamik — Maschinendynamik. Von *G. Jansen.* 1. Auflage. 172 S. mit zahlreichen Abb. Hannover 1961, Hermann Schroedel Verlag KG. Preis DM 11.80.

In konzentrierter und übersichtlicher Form gibt das Buch einen Querschnitt durch die ganze Dynamik des Massenpunktes und des starren Körpers, befasst sich auch eingehend mit den im Maschinenbau auftretenden Schwingungen, mit Unwucht und Massenausgleich. Es ist als Lehrbuch aufgebaut, setzt die Kenntnis von Differential- und Integralrechnung voraus und ist sehr zu empfehlen als Ergänzung zum Vorlesungsheft der Studierenden, aber auch zum Selbststudium, sofern die Vorkenntnisse ausreichen. Die klare Gegenüberstellung von technischem und physikalischem Mass-System verdient besonders hervorgehoben zu werden.

Prof. *E. Hablützel,* Winterthur

Nekrologe

† **Mirko Roš,** Dipl.-Ing., Dr. h. c., gewesener Direktionspräsident der EMPA und Professor für Werkstoffkunde und Materialprüfung an der ETH, geboren am 20. Sept. 1879, ist am 29. Mai von der Last des Alters erlöst worden.

Wettbewerbe

Schulhaus Engelgasse-Sevogelstrasse in Basel. Projektwettbewerb unter den seit mind. 1. Januar 1961 in den Kantonen Basel-Stadt oder Basel-Land domizilierten Architekten schweizerischer Nationalität sowie allen in einem der beiden Kantone heimatberechtigten Architekten. Als Fachpreisrichter amten Hans Luder, Kantonsbaumeister, Basel, Martin H. Burckhardt, Basel, Eduard Del Fabro, Zürich, und Hans Zaugg, Olten. Für die Prämiierung von fünf bis sechs Entwürfen stehen 25 000 Fr. und für evtl. Ankäufe 6000 Fr. zur Verfügung. Anforderungen: Situationsplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:200, Modell 1:500, Kubikinhaltberechnung, Erläuterungsbericht. Anfragen bis 31. Juli, Ablieferungstermin 19. Oktober 1962. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von 50 Fr. bei der Kasse des Baudepartements, Münsterplatz 11, Basel, bezogen werden.