

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89 (1971)  
**Heft:** 1: 1. Sonderheft zum 70. Geburtstag von Prof. Dr. F. Stüssi

## 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:** 13.01.2026

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

## Nekrologie

† **Paul Trüeb**, dipl. Ing.-Agr., GEP, von Zürich, geboren am 18. Sept. 1897, ETH 1916 bis 1919, ist am 18. Dez. 1970 gestorben.

† **Georges Gagnebin**, Arch. SIA in Vevey, geboren 1892, ist gestorben.

† **Hans Baumann**, dipl. Bau-Ing., GEP, alt Betriebschef des Kreises III der SBB, ist am 16. Nov. 1970 nach langem Leiden abberufen worden. Mit ihm ist ein Veteran gestorben, der sich in mancher Hinsicht und in steter systematischer Arbeit bei unserer Staatsbahn bleibende Verdienste um das Land erworben hat.

Geboren am 17. Juli 1890 in Luzern, studierte Hans Baumann von 1909 an der ETH und diplomierte 1914. Seine erste Praxis führte ihn vom Baubureau der Gemeinde Muralto vier Jahre nach Norddeutschland, wo er in Emden bei Schleusenbauten arbeitete. 1918 trat er in den Dienst der SBB, die für die Elektrifikation der Gotthardlinie Bauingenieure als sog. provisorisches Baupersonal einstellten. Hans Baumann kam in das damalige Brückenbaubureau in Biasca und leitete Abbruch- und Verstärkungsarbeiten der dortigen Bahnbrücken. Nach Beendigung der Elektrifikation wurde dem technischen Personal gekündigt, und auf besonderes Anliegen seiner Vorgesetzten – voran Kreisdirektor Anton Schrafl – trat Hans Baumann zum Betriebsdienst über. Als Stationsgehilfe machte er seine Lehrzeit in Konolfingen und wurde – nicht ohne massive Gegnerschaft von verschiedenen Seiten – der erste Akademiker im Betriebsdienst der SBB. Weitere Dienstorte im damaligen Kreis V (Erstfeld, Chiasso, Luzern) folgten, und 1924 wurde Hans Baumann Stationsvorstand in Wolhusen, 1925 Stationsbeamter und Souschef in Lausanne, ein Jahr darauf Betriebsinspektor an der Abteilung des Oberbetriebschefs der Generaldirektion. 1930 treffen wir ihn als Betriebsinspektor im Kreis III in Zürich, wo er während zehn Jahren die Sektion des Zugsbegleitungsdienstes leitete.

Als 1. Betriebsinspektor und in allen Diensten des Bahnbetriebes erfahren, wurde Hans Baumann Stellvertreter des Betriebschefs, und 1946 wählte ihn die Generaldirektion zum Vorstand der Betriebsabteilung III. Sein zielbewusstes Interesse an allen Betriebsproblemen führte ihn als ersten Mann in die seinerzeitige Organisationskommission unter Kreisdirektor Dr. Fritz Hess. Der Kreis III, mit seinen zahlreichen Nebenlinien in dieser Zeit laufend mit Elektrifikationsarbeiten beschäftigt, fand in Hans Baumann einen tonangebenden, rührigen Verfechter der Verjüngung und Rationalisierung der Stationsanlagen. Seine Vorschläge für Gleise- und Weichenerweiterungen, eine umfassende Modernisierung aller Räume für den Betriebsablauf in Stationsgebäuden und Güterexpeditionen waren richtungsweisend. Dabei verlangte er, anstelle der bestehenden Methode, Betriebsgebäude mit mehr oder weniger Erfolg von aussen nach innen zu bauen, das Umgekehrte und gab unserer Bauabteilung durch seine besonders geschulten Leute jedes ins einzelne gehende Betriebskonzept seiner Diensträume des Aussendienstes.

Betriebswirtschaftliche Untersuchungen im Ablauf aller Betriebsprobleme, die sich von der Rangiertechnik des Abflaufenberges bis in den kleinsten Innendienst und in Beispiele der Neumöblierung, in Normierung und Aufbewahrung aller Formulare des Betriebes erstreckten, hatten in Hans Baumann einen unermüdlichen Betreuer aller, in ihrer Gesamtheit stets komplizierter werdenden Bahnbetriebsfragen. Massgeblich beteiligt war er ebenfalls an den Fra-

gen des «Projektes 1954» der Zürcher Bahnhofsanlagen, wo bei seine fortschrittliche Fahrplanpolitik vielfach an den ungenügenden Bahnhof- und Stationsanlagen der Zufahrtslinien scheiterte.

Sein militärischer Werdegang, den er als Sappeuroffizier und teilweise noch während des Studiums begann, führte ihn zu den damaligen Freiballonpionieren; als Hauptmann kommandierte er noch die letzte Kompanie dieser Truppe vor ihrer Auflösung. Vom Major rückte er darauf zum Oberstleutnant im Eisenbahnstab der Generalstabsabteilung auf.

Schwere Krankheiten waren Hans Baumann zeitlebens nicht erspart. 1918 befiel ihn eine schwere Grippe, und 1929 kehrte er aus dem Militärdienst mit einer Kinderlähmung heim, deren Schäden sich mit zunehmendem Alter erneut zeigten. 1935 verheiratet, wurde er 1963 verwitwet, und aus Gesundheitsrücksichten trat er zwei Jahre vor der Altersgrenze 1953 in den Ruhestand. Eisenbahner aller Grade, die mit ihm zusammenarbeiten durften, werden Hans Baumann nie vergessen.



H. BAUMANN

Dipl. Bauing.

1890

1970

Ernst Züttel, Küsnacht ZH

## Umschau

**Zerstört das Auto die Stadt?** Niemand bestreitet, dass die Eisenbahn den Städtebau von Grund auf verändert hat. Das Auto tut das gleiche in viel stärkerem Ausmass; die Wirkung wird noch viel deutlicher zu spüren sein, wenn sich der Fahrzeugbestand – wie erwartet – verdoppelt. Hierüber stellt Prof. Dr. Kurt Leibbrand in der Zeitschrift «Internationales Verkehrswesen» folgende Betrachtungen an: 1. Die Eisenbahn veränderte die Lebensgewohnheiten; die Fahrleistungen je Kopf und Jahr begannen zu steigen. Das Auto hat diese Entwicklung erheblich beschleunigt. 2. Die Eisenbahn erweiterte das Hinterland der Städte. Das Auto dehnt es noch viel weiter aus. 3. Die Eisenbahn führte die Zusammenballung der Bevölkerung in Grossstädten herbei. Zugleich setzte die Auflockerung entlang den Vorortlinien mit «Gartenstädten», richtiger «Eisenbahnstädten» ein. Das Auto gibt der «Flucht aus der Grossstadt» neuen Auftrieb. Jetzt wandern neben Bewohnern auch Geschäfte, Verwaltungen, Büros ab. Die neue Stadt ist die «polyzentrische» oder besser die «Autostadt». 4. Die Eisenbahn erlaubt es, die Wohndichte herabzusetzen. Das Auto gestattet eine schier unbegrenzte Auflockerung, die «Zersiedlung». 5. Die Bahnhöfe wurden neue städtische und geschäftliche Mittelpunkte («Bahnhofstrasse» in Zürich). Anschlussstellen an Schnellstrassen wirken ähnlich; autogünstige Standorte werden mehr und mehr bevorzugt. 6. Gebiete abseits der Eisenbahn oder an Nebenstrecken blieben zurück. Stadtviertel an Strassen mit ungenügender Leistungsfähigkeit und ohne ausreichende Abstellflächen werden zunehmend wirtschaftliche Rückschläge erleiden. 7. Die Eisenbahn brachte Qualm und Lärm, das Auto Abgase und Unruhe. Die Eisenbahn dampft nicht mehr, das Auto der Zukunft wird die Luft nicht mehr verpesten. Vergeblich wetterten «Maschinenstürmer» gegen die Eisenbahn; ebenso setzt sich das Auto immer weiter durch. — Die

«statische» Stadt wird zunehmend in «dynamische» Agglomerationen umgewandelt. Der öffentliche Verkehr muss sich trotz wirtschaftlicher Nachteile der Autostadt anpassen: die geringere Wohndichte verlangt die Bedienung durch kleinere Einheiten; die polyzentrische Stadt fordert ein polyzentrisches Netz. Ingenieure und Architekten müssen gemeinsam versuchen, ein neues Gleichgewicht von Siedlungsdichte und Verkehrsfläche von *beiden* Seiten her zu schaffen.

DK 711.4:656

**15 Jahre Leitungskataster der Stadt Bern.** In Ausführung eines Stadtratbeschlusses begann das Vermessungsamt der Stadt Bern 1955 mit der Erstellung eines Leitungskatasters. Grundlage für dessen Blatteinteilung bildeten die Pläne von Strassen und Plätzen. Dies hatte zur Folge, dass sich einzelne Blätter im Massstab 1:200 überlappten, was die Übersichtlichkeit für ganze Strassenzüge wesentlich erschwerte. Zudem wuchs die Stadt im Osten und Westen unaufhaltsam weiter, und Fernheizkanäle sowie Gasverbundleitungen zu den Grossüberbauungen am Rande der Stadt konnten infolge fehlender Unterlagen weder aufgenommen noch eingetragen werden. Um diese Nachteile auszumerzen, kam von 1969 an ein anderes System zur Anwendung, nämlich ein Planwerk auf Coronaflexpapier, ebenfalls im Massstab 1:200. Als Grundlage dient ein Raster mit Blockeinteilung zu je 100 Plänen und dem Koordinatennetz als Identifizierung. Das gestattet, die Nachführung des Leitungskatasters (umfassend Kanalisation, Wasser, Gas, Elektrizität, Telefon und Radibus) innerhalb kurzer Frist über das gesamte Stadtgebiet auszudehnen, da die Gemeinde Bern nun als Ganzes im Rastersystem erfasst und nicht mehr nur in einzelne Strassen und Plätze aufgeteilt ist wie bis anhin. Das neue Verfahren erleichtert überdies die Arbeit des Planphotographierens. Grundlage dazu bildet der Grundbuchplan 1:500, und einfache Schemazeichnungen 1:2000 dienen als Grundlage für die Formateinteilung. Ferner lassen sich die neuen Pläne ihrer einheitlichen Grösse wegen in einem Normschränk lagern und müssen nicht mehr gerollt werden. Für die Stadt Bern sind noch 1000 Pläne neu zu erstellen, was mit zwei Zeichnern in etwa vier Jahren durchgeführt sein wird, während sechs Mann laufend mit der Nachführung beschäftigt sind. Das ganze Kartenwerk eignet sich auch für die Öffentlichkeit als Grundlage für Detailplanungen für Verkehr, Hoch- und Tiefbau.

DK 351.821:526

**Automatische Telephoninformation der Swissair.** Die Swissair hat zur weiteren Verbesserung ihres Kundendienstes eine *automatische Telephoninformation* eingerichtet. Diese neue Art des Auskunftsdienstes vermittelt Meldungen der Swissair vom Flughafen Zürich-Kloten über die normale Verkehrsabwicklung sowie über Abweichungen vom Flugplan und bei Flugausfällen wegen schlechtem Wetter. In solchen Fällen werden u. a. auch Empfehlungen zur Bahnbewältigung abgegeben. Innerhalb von 24 h werden je fünf Informationsbulletins für ankommende und abfliegende Swissair-Kurse ausgearbeitet. Bei extrem schlechten Wetterlagen sind zusätzliche Meldungen vorgesehen. Die Informationen über *abfliegende Kurse* sind über die Telefonnummer 051 / 83 34 50 zu erfahren. Über die *ankommenden Kurse* gibt die Telefonnummer 051 / 83 39 50 Auskunft. Für jede Nummer stehen gleichzeitig fünf eingehende Telefonlinien zur Verfügung. Am Schluss jeder Telephondurchsage erfolgt ein Hinweis auf weitere Informationsquellen, die vor allem bei Flugplanverschiebungen den abreisenden Passagieren dienen können. Die Informationen der automatischen Telephonauskunft können ebenfalls von

sämtlichen Reservations- und Flugscheinverkaufsstellen der Swissair, die mit Fernsehapparaten am elektronischen Reservationssystem PARS angeschlossen sind, vom Bildschirm abgelesen werden. Alle Meldungen erfolgen auf Grund von laufend übermittelten Lageberichten der Einsatzleitstelle (Zentrale Kontrolle über sämtliche Flugzeugbewegungen der Swissair weltweit) und der Stationszentrale (Koordinations- und Informationsstelle der Swissair für den Flughafen Zürich-Kloten). Mit dem neuen Auskunftsdiest will die Swissair ihrer Kundschaft frühzeitig mehr ausführliche Informationen über den Luftverkehr von und nach dem Flughafen Zürich-Kloten zur Verfügung stellen.

DK 656.7

**Eidg. Technische Hochschulen.** Der Schweizerische Schulrat hat beschlossen, dem Bundesrat zu beantragen, eine Teilrevision des Reglementes für die ETHZ vorzunehmen. Unter anderem sollen an den Fachabteilungen Organe geschaffen werden, die zusammengesetzt sind aus Vertretern der Dozenten, der Assistenten und wissenschaftlichen Mitarbeiter sowie der Studierenden. In diesen Organen sollen sich zuhanden des Schulrates die Meinungen der Abteilungen über Lehr- und Forschungsbereiche, Studienpläne, Prüfungsordnungen und Ausbildungsmethoden bilden. Die Gruppen (Stände) jeder Abteilung sollen sich über Zusammensetzung, Wahl und Organisation dieser so genannten *Abteilungsräte* verstündigen sowie darüber, ob dem Abteilungsrat oder anderen Abteilungsorganen zusätzlich in der Übergangsregelung vorgesehene Aufgaben und Befugnisse der Abteilung zu übertragen sind. Ebenso hat der Schulrat an jeder der beiden Technischen Hochschulen je eine *Kommission zum Studium von Fragen der Hochschulreform* geschaffen. In Lausanne umfasst diese Kommission zehn Mitglieder, davon vier Dozenten, drei Assistenten, zwei Studierende und einen Bediensteten. In Zürich wird die Kommission aus je sieben Dozenten, Assistenten und Studierenden sowie aus vier Bediensteten, insgesamt also aus 25 Mitgliedern, bestehen. Die Wahl der Kommissionsmitglieder soll durch die Gruppen vorgenommen werden; die Kommissionen werden untereinander regelmässige Kontakte pflegen und den Schulrat sowie den Bundesrat regelmässig über den Stand ihrer Arbeiten orientieren.

DK 378.962

**Persönliches.** Ing. Walter Groebli hat sein Ingenieurbüro Chur abgetreten an Reto Barblan und Peter Flütsch, die es unter der Firma Barblan & Flütsch, Bauingenieure SIA, weiterführen. — Zu Beginn dieses Jahres hat Walter J. Heller, dipl. Bau-Ing., Bern, das Präsidium des Verwaltungsrates der Bauunternehmung Walter J. Heller AG übernommen, während Hans Keller, dipl. Bau-Ing., zum Direktor der Firma befördert worden ist.

DK 92

## Buchbesprechungen

**Wirtschaftlicher Winterbau mit Fertigteilen.** Bearbeitet im Institut für Bauforschung e. V. Hannover, Leitung W. Triebel; im Institut für Elektrowärme der TH Hannover, Institutedirektor T. Rummel, von G. Achterberg, E. Janik und E. Kammerer. Auftraggeber: Bundesministerium für Städtebau und Wohnungswesen. Herausgeber: Bundesverband der Deutschen Zementindustrie e. V. Aus der Schriftenreihe der Bauberatung Zement. 128 S. mit 88 Abb. Düsseldorf 1969, Beton-Verlag. Preis geh. DM 16.80.

Wenn Beton- und Maurerarbeiten über den Monat Oktober hinaus weiterzuführen sind, ist die Vorbereitung von *Schutzmassnahmen gegen die Einwirkung tiefer Temperaturen* anzuordnen. An diese wird hier, mit Bezug auf

das Schweiz. Ing.-Handbuch, vor Besprechung der oben genannten Abhandlung zunächst kurz erinnert:

Bei Temperaturen unter  $+5^{\circ}\text{C}$  ist eine Erhöhung der Zementdosierung oder die Anwendung von hochwertigem Portlandzement zu empfehlen, da die Zeit bis zum Erreichen einer bestimmten Mörtel- oder Betonfestigkeit etwa umgekehrt proportional zur Temperatur abfällt.

Die Temperatur  $t_{Bo}$  des einzubringenden Mischgutes soll  $+5^{\circ}\text{C}$  nie unterschreiten und bei Umgebungstemperaturen  $tL$  unter etwa  $-3^{\circ}\text{C}$  das Mass  $t_{Bo} \sim -2tL$  überschreiten, wobei aber eine Frischbeton-Temperatur von  $+30^{\circ}\text{C}$  nicht wesentlich überschritten werden sollte. Obige Bedingung lässt sich im allgemeinen durch Erwärmen des Annachwassers, und nötigenfalls auch der Zuschlagstoffe, erreichen. Gefrorene Zuschlagstoffe sind vor Verwendung aufzutauen. Die nötige Erwärmung der Rohmaterialien lässt sich nach den Angaben des Ing.-Handbuchs, 2. Bd., Abschnitt XI-3, berechnen; als erste Orientierung kann für übliche Betonmischungen die Faustregel dienen:

$$t_{Bo} \sim \frac{2t_z}{3} + \frac{t_A}{4} - t_v,$$

mit  $t_z$  = Temperatur der Zuschlagstoffe

$t_A$  = Annachwassertemperatur

$t_v$  = Temperaturverlust bei Transport und Einbringen des Mischgutes (in der Regel etwa 3 bis  $6^{\circ}\text{C}$ ).

Für eine den ersten Frosteinwirkungen widerstehende Anfangserhärtung von Mörtel oder Beton soll dessen Temperatur möglichst lange, mindestens aber während drei Tagen nach dem Einbringen,  $t_B \lesssim +5^{\circ}\text{C}$  überschreiten. Dies lässt sich in der Regel durch isolierende Abdeckungen erreichen (vergl. RILEM-Richtlinien für das Betonieren im Winter, Übersetzung der TFB, Willegg 1966).

Bei sehr tiefen Außentemperaturen kann Raumabschluss und Beheizung der Konstruktionen während ihrer Herstellung und ersten Erhärtungszeit nötig werden, wobei rasche Austrocknung der Frischbetonoberflächen möglichst zu vermeiden ist.

Direkte elektrische Erwärmung hat sich bewährt, ist aber für ganze Betonkonstruktionen einstweilen zu teuer. Dagegen ist diese Methode für den Zusammenschluss von Fertigteilen im Winterbau zweckmäßig und wirtschaftlich. Vor einem Anbetonieren an alte, unterkühlte Betonoberflächen oder einer Fugenvermörtelung von Fertigteilen sind die Anschlussflächen mit elektrischen Strahlern anzuwärmen. Gasflammen hinterlassen Rückstände, welche die Hafung des anbetonierten Mörtels oder Betons beeinträchtigen. Das gleiche gilt für das Auftauen von Eisfilmen auf Armierungen.

Die heute hier zu besprechenden Untersuchungen bestätigen die grundsätzliche Eignung von *Konstruktionen mit möglichst wenig Ort beton im Winterbau*: Bauwerke, bei denen Wände und Decken gleichzeitig aus Fertigteilen montiert und dann monolithisch verbunden werden, lassen sich leicht abschliessen und beheizen, wobei der Fugenmörtel aussen mit Schaumkunststoffplatten isoliert wird.

a) Bis zu  $\text{Lufttemperaturen} \gtrsim -5^{\circ}\text{C}$  genügt ohne weiteres eine normale Raumheizung für die Einhaltung der eingangs erwähnten Erhärtungsbedingungen.

b) Bei tieferen Frosttemperaturen ist eine elektrische Widerstandsbeheizung der Fugenvermörtelungen zweckmäßig und wirtschaftlich. Hierbei ist die direkte Methode, wobei der Beton direkt als Heizleiter dient, wegen der erforderlichen hohen Betriebsspannungen und der oft schwierigen Elektrodenanordnung praktisch weniger geeig-

net als die indirekte Methode, wobei die Widerstandswärme eingebauter Heizleiter (zum Beispiel kunststoffummantelter Eisendraht  $\varnothing 2\text{ mm}$ ) durch Wärmeleitung auf den Beton oder Mörtel übertragen wird.

b. 1) In den Fugen verlegte Heizleiter verursachen nur dann Stoff- und Lohnkosten, wenn das Heizverfahren angewendet werden muss. Das genaue Verlegen erfordert aber grossen Arbeitsaufwand und behindert die Montagearbeiten. Zudem besteht die Gefahr, dass bei Ausbetroppen der Fugen die Heizleiter beschädigt werden.

b. 2) In die Randzonen der Fertigteile verlegte Heizleiter erhöhen die Herstellungskosten, sind aber mit weit grösserer Sicherheit für genaue Ausführung und einwandfreien Betrieb verbunden. Diese Heizart ist zudem berührungssicher und erfordert weder Fachkräfte, noch besondere Wartung. Ihr Betrieb lässt sich den klimatischen Bedingungen beliebig anpassen.

Verschiedene Güteprüfungen zeigten keine merkliche Beeinflussung der technischen Eigenschaften des Betons infolge dieser Wärmebehandlung.

Die Kosten der Winterbaumassnahmen sind, bei der grossen Variation der Verhältnisse, naturgemäß schwer abzuschätzen. Sie können bei der herkömmlichen *Ortbetonierung und -mauerung* die Größenordnung von etwa 10 % der Baukosten erreichen und lassen sich durch *Vorfabrikation der Wände* auf etwa die Hälfte herabsetzen. Bei *Vollmontagebauweisen* haben die Untersuchungen der TU Hannover Wintermehrkosten von 1 bis 2 % ergeben, sowohl bei Raumbeheizung wie auch bei elektrischer Fugenbeheizung.

Zusätzlich können die Wintermassnahmen für Grundbau und Fundation eine Größenordnung von etwa 1 % der Gebäudekosten erreichen.

Derartige Auslagen werden in der Regel schon durch den kapitalisierten Zeitgewinn wettgemacht. Allgemein werden die Bauten verbilligt, wenn Personal und Installationen der Unternehmungen während des ganzen Jahres uneingeschränkt eingesetzt werden können

Dr. A. Voellmy, Zürich

**Hydraulique Urbaine.** Exercices et Projets. Par A. Dupont. 240 p. avec 97 fig. et 36 tableaux. Paris 5<sup>e</sup> 1970, Editions Eyrolles. Prix 37 F.

Wie der Autor in der Einleitung darlegt, stellt das Buch die unerlässliche Ergänzung seiner theoretischen Vorlesung «Hydraulique urbaine» an der Ecole des ingénieurs des travaux publics de l'Etat und an der Ecole des ingénieurs de la Préfecture de Paris dar. Aber selbst ohne Vorlesung ist das Werk leicht verständlich, weil die darin benutzten Formeln und Berechnungsverfahren Allgemeingut sind.

Im ersten Teil werden insgesamt 33 Übungen behandelt, umfassend: Allgemeine Hydrologie, Filterbrunnen, offene Kanäle und Düker, freilaufende Druckleitungen, künstliche Förderung durch Pumpstationen. Die Behandlung der Pumpstationen verdient eine ganz besondere Auszeichnung für die klare, übersichtliche und bis in die letzte Einzelheit reichende Darstellung; wahres Vorbild für die Abfassung technischer Erläuterungsberichte.

Im zweiten Teil werden fünf Projekte aus der Praxis behandelt, wobei auch hier die Art und Weise, wie das Problem angepackt werden muss, mustergültig angelegt ist.

Alles in allem also kein Lehrbuch, aber selbst für den Praktiker ein wertvoller Leitfaden mit vielen Anregungen zur Lösung hydraulischer Probleme anhand übersichtlicher graphischer Darstellungen. André Kropf, dipl. Ing., Zürich

**Kompendium der Ehekunde.** Zürcher Vorlesungen. Von T. Bovet. 230 S. Bern 1968, Verlag Paul Haupt. Preis kart. Fr. 14.15.

Im Sommersemester 1968 hielt Dr. h. c. Theodor Bovet an der Medizinischen Fakultät der Universität Zürich Vorlesungen über Ehekunde, womit erstmals in Europa dieses wichtige Gebiet als selbständiges Lehrfach zwischen den Fakultäten behandelt wurde. Der Stoff ist zum grossen Teil bereits im zweibändigen Werk «Ehekunde» des Verfassers behandelt worden. Neu ist dessen Aufbau als Vorlesung mit Diskussionen sowie die Darstellung der Zusammenhänge und die Gestaltung zu einem selbständigen Lehrfach. Damit ist gewissermassen ein Grundriss entstanden, in welchen andere Forscher ihre Beiträge sinnvoll einordnen können.

Das Buch richtet sich in erster Linie an Ehe- und Jugendberater, Seelsorger, Ärzte, Soziologen sowie Studierende dieser Richtungen. Die behandelten Fragen interessieren aber auch die Vorgesetzten aller Stufen, die bei der Führung ihrer Mitarbeiter immer wieder mit Eheproblemen zu tun haben. Darüber hinaus sind sie für jedermann spannend, und ihre Beantwortung wirkt in der natürlichen Form, in der sie geboten wird, befreiend und heilsam. Der klare Aufbau und die schlichte, allgemein verständliche Sprache macht das Lesen zu einem eindringlichen Erlebnis.

Gewiss steht das Thema im Brennpunkt der öffentlichen Diskussion, und gross ist die Fülle der diesbezüglichen Schriften. Um so wertvoller ist die sachlich zutreffende Darstellung eines zuständigen Fachmannes, der sein ganzes Leben in den Dienst an der grossen Aufgabe der Ehe gestellt hat und der ausser umfassendem Wissen über reiche persönliche Erfahrungen verfügt. Möge das wertvolle Kompendium viele Leser finden!

A. Ostertag

## Neuerscheinungen

**Internationaler Einkaufsführer für Maschinen, Apparate, Werkzeuge. 1970.** Herausgeber: Hugo Buchser S.A. 1220 S. Text: französisch, deutsch, englisch, spanisch und italienisch. Genf 1970, Hugo Buchser S.A.

**La couverture du bâtiment.** Par G. Emery et J. Sentier. Préface de G. Boché. 408 p. avec 160 planches et 14 photos. Paris 1970, Editeur Dunod. Prix broché 24 F.

**Schweizerischer Verein von Dampfkessel-Besitzern.** 101. Jahresbericht 1969. 63 S. Zürich 1970.

**Schweizerisches Wirtschaftsarchiv.** SWA. 60. Bericht des SWA für das Jahr 1969. 24 S. Basel 1970.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Geschäftsbericht 1969. 72 S. mit Abb. Bern 1970, Schweizerische Bundesbahnen.

**Zentralschweizerisches Technikum.** 12. Jahresbericht 1969/70, Programm. 95 S. Luzern 1970.

**Du Pont. Jahresrückblick 1969.** Herausgeber: Du Pont de Nemours International S.A. 25 S. mit Abb. Genf 1970.

## Wettbewerbe

**Centre du Plateau Beaubourg, Paris.** Die République Française (Délégation pour la réalisation du Plateau Beaubourg) eröffnet einen internationalen Ideenwettbewerb für ein im Herzen von Paris zu errichtenden Zentrum, das der lecture publique und zeitgenössischem Kunstschaften dienen soll. Teilnehmen können Architekten oder von solchen geleitete Wettbewerbsgruppen. Sie haben sich auszuweisen, dass sie als Architekten offiziell registriert sind und/oder einem Architektenverband angehören, der von der U.I.A. anerkannt ist. Preisrichter: E. Aillaud (F), Sir Frank Francis (GB), P. Johnson (USA), M. Laclotte (F), O. Niemeyer (BR), G. Picon (F), J. Prouvé (F), W. Sandberg (NL), J. Utzon (DK). Es stehen zur Verfügung: 250 000 F für Preise und 10 000 F für Ankäufe. **Termine:** Anmeldeschluss 26. Februar 1971, Fragenbeantwortung bis 15. März, Projektversand 15. Juni 1971 (nach dem 24. Juni werden Projektsendungen nicht mehr angenommen). Anmeldungen sind zu richten (bis 26. Februar 1971) an: Délégation pour la réalisation du Centre

du Plateau Beaubourg, 25, rue de la Bienfaisance, Paris 8e. Dort kann auch eine Informationsbroschüre bezogen werden. Geschäftsstelle der schweizerischen U.I.A.-Sektion ist das Generalsekretariat des SIA, Selnaustrasse 16, 8002 Zürich.

**Altersheim Flims.** Die Stiftung Altersheim Flims eröffnet einen Projektwettbewerb für ein Altersheim in «Plaids», Flims-Dorf. **Teilnahmeberechtigt** sind die seit 1. Januar 1969 im Kanton Graubünden ansässigen Architekten. Architekten im **Preisgericht:** Dr. Th. Hartmann (Präsident), Chur, Georg Rudolf, Zürich. Ersatzfachpreisrichter ist Gaudenz Domenig, Chur. Für fünf Preise stehen 15 000 Fr., für Ankäufe 1000 Fr. zur Verfügung. Aus dem **Raumprogramm:** zehn Kleinwohnungen (Wohnungseinheiten) für ein bis zwei Personen und 25 Kleinwohnungen (eine Person), eine Vierzimmergruppe, eine Pflegestation für Personal, Nebenräume. Zehn Personalzimmer mit Nebenräumen; Vierzimmerwohnung, Speisesaal, Räume für Aufenthalt, Fernsehen, Basteln; Eingangspartie mit Foyer und Nebenräumen. Luftschutz. Wirtschafts- und Betriebsräume (Küchenanlage, Personalalessraum, Wäsche, Lagerräume, Heizung u. a.), Garagen. Außenanlagen. Die zu projektierte Bauanlage soll organisch erweitert werden können. **Anforderungen:** Situation und Projektpläne 1:200, Modell 1:500, zwei Wohnungseinheiten 1:50, kubische Berechnung, Erläuterungsbericht. **Termine:** für Fragen bis 30. Januar 1971, Projektabgabe 29. Mai. Bezug der Unterlagen bis 15. Januar gegen Depot von 100 Fr. (PK 70-2908, Dr. Th. Hartmann & Co, Chur).

**Alterssiedlung in Lyss** (SBZ 1970, H. 26, S. 603). 17 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (4800 Fr.) G. u. H. Götschi-Holenstein, Mitarbeiter A. Ernst
2. Preis (4000 Fr.) W. Kissling u. R. Kiener, Bern
3. Preis (2700 Fr.) W. Rigert, Lyss, Mitarbeiter W. Durrer, J. Schwab
4. Preis (2400 Fr.) Dr. E. Knupfer, Zürich, Mitarbeiter Herbert u. Siegfried Schertenleib, Hans Günthard
5. Preis (2100 Fr.) Zschokke & Riklin, Aarau, Mitarbeiter Vladimir Ferancik
6. Preis (2000 Fr.) Flurin Andry, Biel, u. Georg Habermann

Das Preisgericht empfiehlt, die mit dem 1., 2. und 6. Preis ausgezeichneten Verfasser mit der Überarbeitung ihrer Entwürfe zu beauftragen. Die Ausstellung in der Kaserne Lyss dauert noch bis am 16. Januar.

## Mitteilungen aus dem SIA

### FIB, Fachgruppe für industrielles Bauen im Hoch- und Tiefbau, Generalversammlung

Die Generalversammlung beginnt am Donnerstag, 21. Januar 1971 um 10.45 h im Casino Zürichhorn. Nach Erledigung der Traktanden spricht Prof. R. von Halasz, Technische Universität Berlin, über «Stand und Entwicklungstendenzen in der leichten Vorfertigung». 13.00 h gemeinsames Mittagessen (Preis 15 Fr.).

Anmeldung bis spätestens 11. Januar an das Sekretariat SIA, 8039 Zürich, Postfach, unter gleichzeitiger Einzahlung auf Postcheck-Konto 80-29729, SIA-Fachgruppe für industrielles Bauen im Hoch- und Tiefbau, Zürich.

## Ankündigungen

### ETH-Vortragszyklus: Italienische Kultur im heutigen Europa

In der zweiten Hälfte des Wintersemesters wird die ETHZ unter dem Generalthema «Presenza Italiana nell'Europa di oggi» den Zyklus von Vorträgen über italienische Kultur weiterführen. Folgende Persönlichkeiten werden zu Wort kommen: Jeweils am Dienstag um 20.15 h werden im Hörsaal E 7 (Eingang Rämistrasse, Erdgeschoss) sprechen: 12. Jan. 1971 Federigo Melis, Professor für Wirtschaftsgeschichte und Direktor des Instituts für Wirtschaftsgeschichte an der Universität Florenz: «Studi recenti italiani sulla storia economica del Rinascimento in Italia e in Europa». — 19. Jan. Antonio Capri, Musikkritiker, Lonato (Provinz Brescia): «Il Novecento musicale italiano nella prospettiva di quello europeo». — 26. Jan. Italo Calvino, Schriftsteller, Paris und Turin: «I tarocchi e il racconto» (mit Lichtbildern). —