Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 26

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Durchführung kommen wird. Durch diese Vorträge, die in den verschiedenen Landesteilen abzuhalten wären, soll vorerst durch planmässige Aufklärung das allgemeine Interesse für die betreffenden Probleme geweckt werden, worauf erst an die eigentlichen Rationalisierungsarbeiten geschritten werden kann. Wir werden unsern Lesern vom Programm des Vortragszyklus Kenntnis geben, sobald der Zeitpunkt für dessen Abhaltung bekannt ist.

Verminderung der Schlüpfrigkeit von Gehwegen aus Beton ohne weitere Abdeckschicht. Vielfach wird gegen reine Betonbeläge deren Schlüpfrigkeit bei nassem Wetter ins Feld geführt. Nach „Eng. News-Record" vom 30. April besteht ein einfaches und billiges Mittel zum Aufrauhen derartiger, glatt gewordener Flächen darin, dass sie, nach gründlicher Reinigung mit Drahtbürsten, mit säurehaltigem Wasser gewaschen werden. Hierbei gelangt eine Lösung von einem Teil der im Handel erhältlichen Salzsäure, auf zwei Teile Wasser zur Verwendung. Je nach den Temperaturverhältnissen und nach dem Alter des Beton dauert diese Oberflächenbehandlung $^1/_2$ bis 1 Stunde; besonders wirksam wird sie, wenn die Oberfläche gleichzeitig mit Palmettofaserbürsten gehörig abgerieben wird. Ist die Oberfläche genügend rauh geworden, so wird sie mit dem Schlauch sorgfältig abgespritzt. Die Kosten von rund 2 Fr. pro m² bei Berücksichtigung eines Taglohnes von Fr. 16,50 für ungelernte Arbeiter sind niedrige. Durch die Erfahrung noch abzuklären ist jedenfalls die Frage, ob die Säurebehandlung nicht das Betongefüge in weiterem Umfange lockert. Jy.

Die Sektion Ostschweiz des Schweizer. Rhone-Rhein-Schiffahrtverbands hält ihre diesjährige Hauptversammlung Dienstag den 30. Juni, um 17 $^1/_2$ Uhr, im Zunfthaus zur Zimmerleuten in Zürich ab. Anschliessend an die Versammlung, um 20 $^1/_4$ Uhr, wird Ingenieur Dr. A. Strickler (Bern) einen Vortrag (mit Lichtbildern) halten über das schweizerische Rhein-Regulierungs-Projekt.

Konkurrenzen.

Saalanbau zum Volkshaus am Helvetiaplatz in Zürich. Zur Gewinnung von endgültigen Plänen für den von Anfang an in Aussicht genommenen Saalanbau ist ein engerer Wettbewerb unter den hierzu eingeladenen Zürcher Architekten Hans Hofmann, Kündig & Oetiker und Steger & Egender veranstaltet worden. Das Preisgericht, die Herren Pfarrer Bader, Stadtbaumeister H. Herter und Prof. Dr. K. Moser, hat folgende Rangordnung festgesetzt:

1. Rang, Motto „Bebel": Arch. Kündig & Oetiker, Zürich;
2. Rang, Motto „I und II": Arch. Steger & Egender, Zürich;
3. Rang, Motto „Anbau": Arch. Hans Hofmann, Zürich.

Die Uebertragung des Auftrags ist programmgemäss den Verfassern des erstprämiierten Entwurfs zugesichert.

Die Pläne sind ausgestellt im I. Stock des Volkshauses und dort zu besichtigen bis 4. Juli, täglich von 10 bis 12 und 14 bis 17 Uhr (Samstags und Sonntags nur am Nachmittag).

Neubau für die orthopädische Anstalt in Lausanne. Das Komitee des „Hospice orthopédique de la Suisse romande" hatte unter den in den westschweizerischen Kantonen ansässigen schweizerischen Architekten einen Wettbewerb veranstaltet zwecks Gewinnung von Plänen für einen in Lausanne zu erstellenden Neubau. Dem Preisgericht gehörten an die Architekten Eugène Jost (Lausanne), Kantonsbaumeister Eugène Bron (Lausanne) und Edmond Fatio (Genf), sowie Dr. P. Nicod, Direktor der Anstalt, und Ingenieur Alexandre Koller (Lausanne). Es erhielten Preise:

I. Preis (1400 Fr.): Arch. Charles Thévenaz, Lausanne;
II. Preis (900 Fr.): Arch. Charles Andreen-Rochat, Lausanne;
III. Preis (700 Fr.): Arch. Alphonse Laverrière, Lausanne.

Wettbewerb für den Bahnhof Genf-Cornavin der S. B. B. Der Verfasser des auf Seite 297 vorletzter Nummer dargestellten nichtprämiierten Entwurfs Nr. 55 „Post Tenebras Lux" ist, wie wir nachträglich erfahren, Arch. Albert Gyr in Zürich, mit K. Eberli und H. Hack als Mitarbeitern.

Nekrologie.

† **Giovanni Rusca.** L'amico e camerata carissimo non è più, un violento morbo lo rapiva il 20 Aprile 1925, alla famiglia, agli amici, al paese, che tanto l'apprezzavano. L'amicizia è un sentimento puro e sano e Lui la professava con entusiasmo.

Sortì i natali a Locarno nel 1858 da illustre famiglia patrizia locarnese. Frequentò la scuola Cantonale di Frauenfeld e poscia assolse, con distinzione, i suoi studi di ingegnere civile nei Politecnici di Zurigo e Milano. Dotato di un ingegno superiore, emerse tra i suoi coetanei e camerati. Conosceva a fondo le lingue nazionali, era scrittore capace e corretto, aveva la parola facile e fu uno strenuo difensore dei diritti dei suoi colleghi ed amici.



GIOVANNI RUSCA
INGEGNERE
27. Gennaio 1858 — 20. Aprile 1925

Egli fu membro fondatore e, per diversi anni, stimato presidente della Società degli Ingegneri ed Architetti del Cantone Ticino. Nell'Armata fu un apprezzato Capitano del Genio. Avrebbe potuto conseguire più alti gradi, ma preferì di occuparsi esclusivamente di cose pubbliche e tecniche che maggiormente lo attraevano. Nella carriera Cantonale occupò la carica di Ingegnere del 20. Circondario, con sede in Locarno, carica che egli disimpegnò con quella capacità ben riconosciuta dai suoi superiori. In generale negli Uffici che egli fu chiamato a dirigere, si distinse sempre, con un disinteresse personale che molto lo onorava.

Locarnese di mente e di cuore si interessò molto dell'avvenire della sua città. Visitando un giorno i lavori in corso, tra il 1893 e il 1895, per dotare d'acqua potabile la città di Lugano, pensò alla sua Locarno. Studiò e diresse quindi i lavori di costruzione dell' acquedotto locarnese, ne diresse l'esercizio per qualche anni, cioè sino al giorno che l'acquedotto fu riscattato dalla città di Locarno. Collaborò anche negli studi della ferrovia di Valle Maggia e della Centovallina.

La sua mente chiara e fervida, cercò allora altri più vasti campi da coltivare e l'attrasse il problema della navigazione interna. Dire di lui su questo soggetto, sui suoi lavori, è compito d'altri più competenti dello scrivente. Egli si interessò specialmente del raccordo del Lago Maggiore (dal suo porto di Mappo) all'Adriatico, con allacciamento del Lago di Lugano al Lago Maggiore. Studiò altresì a fondo il problema della Navigazione sul Reno, e la sua competenza in materia assorse a tale importanza, che fece di Lui uno degli apostoli principali per la soluzione del problema della navigazione, uno dei campioni di questa grande idea, di congiungere la Svizzera al mare.

Povero amico, il frutto del tuo lavoro maturerà più tardi. La tua memoria resterà indelebile nel paese, nei tuoi colleghi della Svizzera e dell'Estero, da tutti coloro che ti conobbero. G. R.

† **Fr. Wehrli** (Seite 250 dieses Bandes). Da die Beschaffung eines geeigneten Bildes und dessen Clichierung aussergewöhnliche Schwierigkeiten bereitet, bedauern wir, den vorliegenden Nachruf auf diesen geschätzten Kollegen nochmals verschieben zu müssen. Red.

Literatur.

Die Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen. Von Professor *A. Imhof*. Mit 17 Abbildungen. Aus „Natur und Geisteswelt", eine Volksbücherei. Zürich 1925. Verlag von Rascher & Cie. Preis geh. Fr. 1,50.

Dem vor zwei Jahren hier angekündigten Büchlein von *J. Göttler*, Bern (vergl. Seite 304 von Band 81), ist nun in der Reihe populärer Darstellungen über das grosse Werk der Elektrifizierung der Schweizer-Bahnen die vorliegende, 64 Seiten in kleinem Oktavformat umfassende Schrift von *A. Imhof*, Winterthur, nachgefolgt, die sich immerhin schon an einen technisch einigermassen vorgebildeten Leserkreis wendet. Deshalb sei auch auf kleinere Ungenauigkeiten aufmerksam gemacht: Auf Seite 5 werden z. B. Gründungsjahr und Präsidium der Schweizer. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb unrichtig angegeben (die genauen Daten gibt die „S. B. Z." vom 7. Ok-