

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 9

PDF erstellt am: **19.09.2024**

### **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.

670 km fertiggestellt, nämlich 340 km erster, 180 km zweiter und 150 km dritter Klasse.

Diese Leistung setzt allerdings voraus, dass das nötige Personal für die Projektierung und die administrative Vorbereitung sowie die Arbeitskräfte und die Unternehmerkapazität für den Bau selbst zur Verfügung stehen.

Wenn der bis 1966 erreichte Zustand vielleicht eine gewisse Kontinuität vermissen lässt, indem einige verhältnismässig kurze Nationalstrassenstrecken isoliert dastehen, so liegt der Grund hierfür vor allem darin, dass es sich hierbei um Strassenabschnitte handelt, die dringend ersetzt werden müssen und wo es sich nicht mehr verantworten liesse, bestehende Strassenzüge auszubauen. Sodann ist nicht zu übersehen, dass die einzelnen Abschnitte durchwegs mindestens eine Länge von mehreren Kilometern aufweisen, was eine rationelle Bauloslänge ergibt. Auch verkehrstechnisch gesehen bilden die Abschnitte eine gewisse Einheit. In politischer Hinsicht hat dieses Vorgehen schliesslich den Vorteil, dass damit fast alle Kantone schon zu Beginn des Nationalstrassenbaues zum Zuge kommen. Es wird Aufgabe der folgenden Bauprogramme sein, für einen möglichst raschen und sinnvollen Zusammenschluss dieser Teilstrecken zu sorgen.

Gestützt auf die durch den Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag geregelte Verteilung des Zollertrages standen dem Bunde für die Nationalstrassen bis Ende 1961 233 Mio Fr. zur Verfügung. Demgegenüber wurden zu Lasten des Nationalstrassenkontos bis Ende 1961 Akontozahlungen von rund 236 Mio Fr. geleistet, womit zu Beginn dieses Jahres die verfügbaren Mittel aufgezehrt waren. Für das Jahr 1962 wird mit einem Finanzbedarf des Bundes von rund 340 Mio Fr. gerechnet. Zudem sind die unter dem alten Recht aus Hauptstrassenkrediten geleisteten Beiträge an jetzige Nationalstrassen im Betrage von rund 75 Mio Fr. umzubuchen, und es sind den Kantonen mit der Festlegung der endgültigen Bundesanteile an den Nationalstrassen die Differenzen zwischen den bisherigen Vorschussleistungen und den endgültigen Ansätzen auszu zahlen (rund 25 Mio Fr.). Die mutmassliche Verschuldung des Bundes aus dem Nationalstrassenbau dürfte Ende des Jahres 1962 — je nach den geleisteten Zahlungen und den Treibstoffzolleinnahmen — rund 200 bis 250 Mio Fr. betragen.

Gleichzeitig mit der Festlegung des Bauprogrammes hat der Bundesrat auch die für eine weitere Zukunft gültigen Bundesanteile an den Erstellungskosten der Nationalstrassen festgelegt. Wurde früher der mittlere Bundesanteil

an den Autobahnen bei 80 % angenommen, konnte dieser gestützt auf den in diesem Punkte revidierten Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 auf 84 % erhöht werden.

## EMPA-Qualitätskontrolle der Silozement-Lieferungen

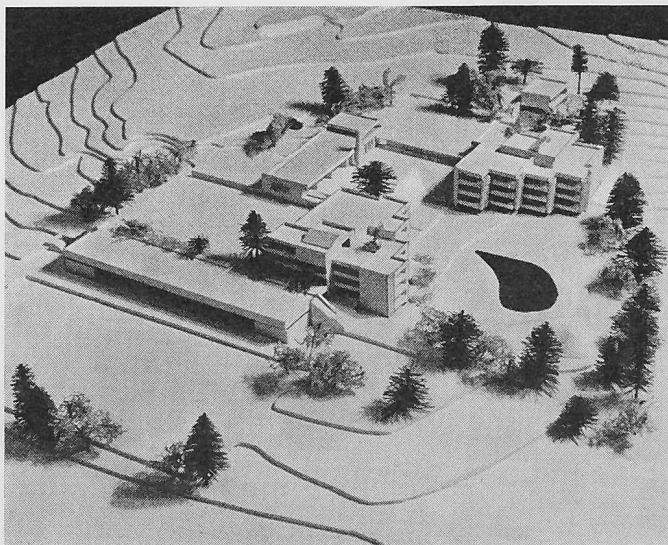
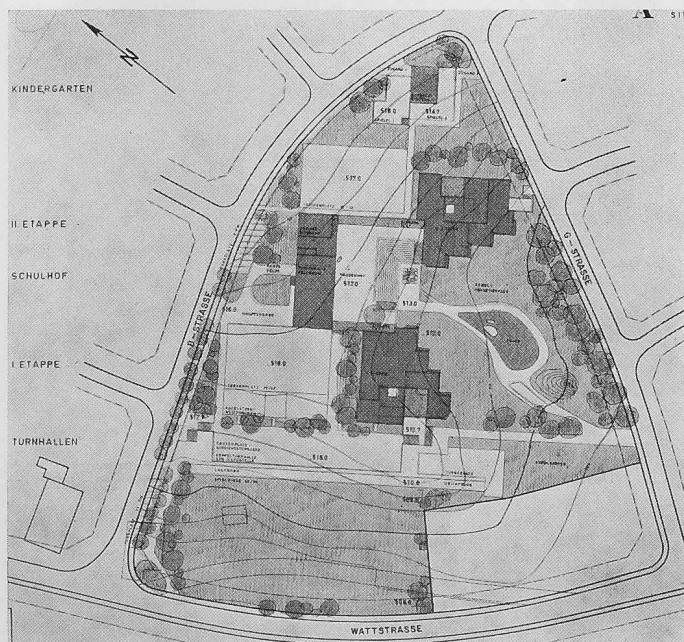
DK 666.942.4

Im Rahmen der seit 1956 auf Grund einer Vereinbarung zwischen der E.G. Portland, dem Schweiz. Baumeister-Verband (SBV) und der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) bestehenden Qualitätskontrolle der Silozementlieferungen<sup>1)</sup> wurden im Jahre 1961 insgesamt 305 von den örtlichen Vertretern des SBV in allen sechzehn schweizerischen Zementfabriken erhobene Proben von Portlandzement (PC, PCS<sup>5</sup> und HPC) an der EMPA der vollständigen Normenprüfung gemäss der S. I. A.-Norm Nr. 115 unterworfen (im Falle der PCS<sup>5</sup> umfasste diese zusätzlich eine Ueberprüfung des Schlackengehalts). Bei einer totalen Menge von 1 281 200 Tonnen geliefertem Silozement (Lieferungen an die Kraftwerke nicht eingerechnet) entfiel somit eine Kontrollprobe auf je 4270 Tonnen. Von den untersuchten Proben haben sämtliche die Normvorschrift erfüllt in bezug auf die Festigkeiten im Alter von 7 und 28 Tagen, die Mahlfeinheit, das Abbindeverhalten und den MgO-Gehalt. Auch bezüglich aller weiteren Güteanforderungen der Norm waren 283 Proben, das sind 92,8 % aller untersuchten, in Ordnung, das heisst, es bestanden für diese 283 Proben von sieben schweizerischen Zementfabriken keinerlei Beanstandungen. Aber auch die 22 Fälle von Proben aus 9 Fabriken, welche der Norm nicht vollständig genügten, betrafen zur Hälfte, nämlich bei 10 Proben nur unbedeutende oder untergeordnete Abweichungen von der Norm. Alles in allem verblieben total 12 Proben aus vier Fabriken, welche der Prüfung auf Raumbeständigkeit nicht entsprochen haben — eine Feststellung, welche die besondere Aufmerksamkeit der betr. Fabrikleitungen wie der EMPA-Qualitätskontrolle im Jahre 1962 finden wird. Im übrigen sei daran erinnert, dass im Falle aller Proben der Silozement-Qualitätskontrolle, welche die Norm nicht restlos erfüllen, seitens der EMPA jeweils umgehend die Technische Forschungs- und Beratungsstelle der E. G. Portland in Wildegg orientiert wird, damit diese ihrerseits ohne Verzug die gebotenen Massnahmen betr. der Verwendung solcher nicht völlig normgerechter Zementlieferungen auf der Baustelle treffen kann.

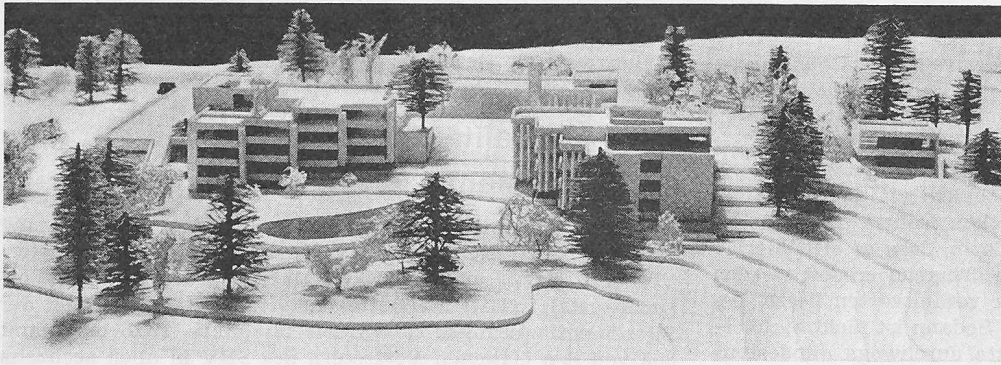
1) Siehe SBZ 1956, H. 10, S. 144 und 1960, H. 16, S. 261.

## Wettbewerb für ein Oberstufenschulhaus in Effretikon, ZH

DK 727.113

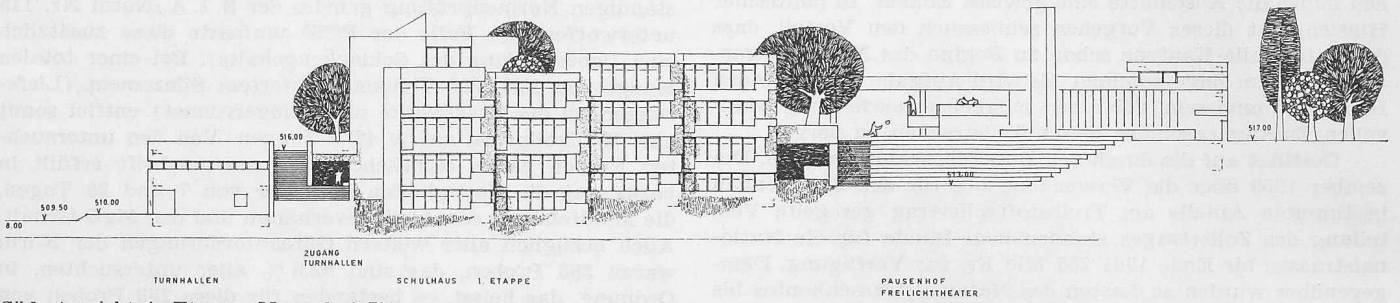


1. Preis, Projekt Nr. 9. Verfasser *M. Pauli* und *A. Volland*, dipl. Arch., Mitarbeiter *A. Schneider*. Oben: Modellansicht von Südwesten. Links: Situationsplan 1:3000

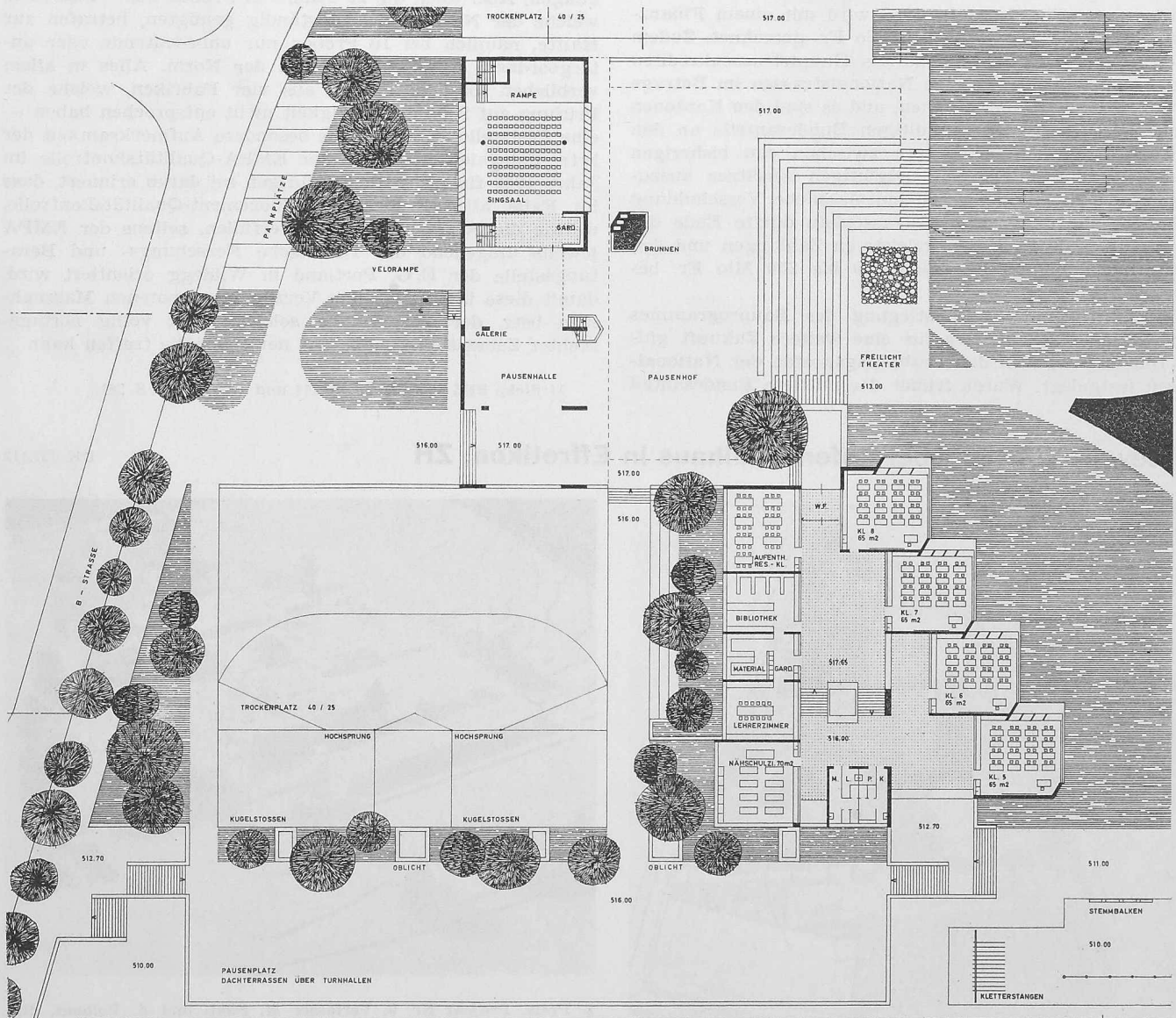


1. Preis (3000 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Projekt Nr. 9. Verfasser: M. Pauli und A. Volland (†), dipl. Arch., Zürich, Mitarbeiter A. Schneider, Arch.

Modellansicht von Südosten. Links 1. Etappe, rechts Erweiterungsbau



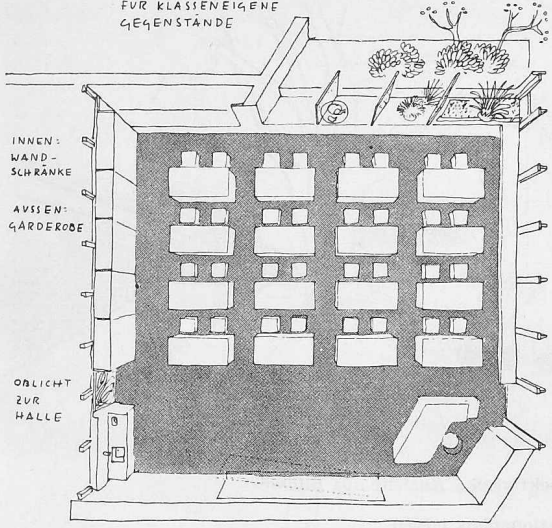
Südostansicht 1. Etappe, Masstab 1:700



Grundriss Erdgeschoss, 1:700 (Nordosten ist oben)



SAHMLUNGS NISCHE  
FÜR KLASSENEIGENE  
GEGENSTÄNDE



**Projekt Nr. 9** ist charakterisiert durch die Konzentration der Gebäudemassen im oberen Teil des Areals. Die Klassentrakte öffnen sich in Seite und Höhe harmonisch gestaffelt gegen den südlich vorgelagerten Ruhehof. Turnhallen und Spielwiese sind an die Wattstrasse angelehnt. Eine allfällige spätere Ueberbauung der Parzelle Kuhn würde das Projekt nicht wesentlich beeinträchtigen.

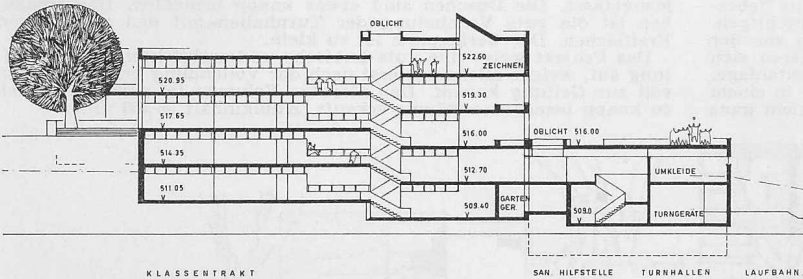
Die räumliche Beziehung der Gebäude um den Pausenhof ist gut. Die Ausweitung dieses Hofes und des Freilufttheaters in den tiefer liegenden Ruhepark wirkt reizvoll und gewährt freien Ausblick nach Süden. Im Hinblick auf die kommenden Wohnquartiere sind die Zugänge richtig angeordnet. Der Zugang zur zweiten Etappe ist nicht gelöst. Spielwiese, Trockenplätze und Pausenhof liegen von den Klassenzimmern abgewandt in der nördlichen Hälfte des Areals. Die getrennten Trockenplätze erlauben gleichzeitigen Turnbetrieb. Die gedeckte Pausenhalle beim Haupteingang schützt Pausen- und Ruhehof vor Nord- und Westwinden.

Die Grundrisse sind sorgfältig und gut ausgearbeitet. Die fast quadratischen Klassenzimmer weisen bei der ersten Etappe Südost-, bei der zweiten Südwestorientierung auf. Durch die Verglasung der Klassenzimmer auf zwei Seiten entsteht eine gute Raumatmosphäre. Lamellen sollen den gegenseitigen Einblick verhindern. Die gute Idee der gestaffelten Pausenhalle ist jedoch noch nicht ausgereift. Lage und Organisation der Spezialräume im Souterrain sind gut. Die Durchbildung der WC-Anlagen ist nicht überall befriedigend.

Das Nebeneinanderliegen der Turnhallen bedingt einen langen und nicht programmgemässen Zugangsweg von den Gebäulichkeiten der zweiten Etappe. Durch die Tieferlegung der Turnhallen entstehen zum Teil unbefriedigende Zugänge. Die Galerie in diesen Hallen bietet willkommene Zuschauerplätze. Die Anordnung der Umkleieräume im Zwischengeschoss ist ungelöst. Die Querlüftung der Turnhalle ist nicht gewährleistet. Die Weitsprunggrube ist zu kurz und am Ende der Laufbahn schlecht plaziert.

Die etappenweise Ausführung ist gewährleistet. Die architektonische Durchbildung des Projektes ist gut und konsequent. Der relativ hohe Kubikinhalt ist zum Teil bedingt durch die zu aufwendige Ausbildung der innern Pausenhallen und die begehbaren Turnhallendecken als Erweiterung des Trockenplatzes. Kubikinhalt 47 557 m<sup>3</sup>.

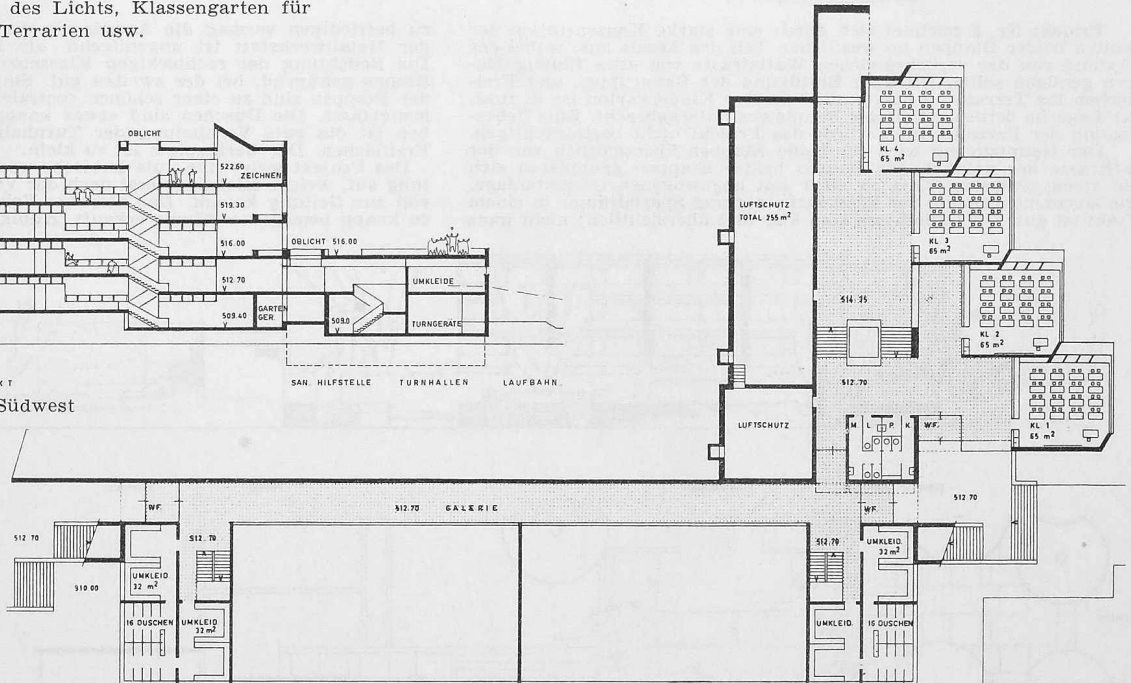
Perspektivische Ansicht in ein Klassenzimmer. Die Projektverfasser schreiben dazu: Das Klassenzimmer soll eine wohliche Atmosphäre erhalten durch Ueber-eckbelichtung, bewegliche Lamellen als Einsichtsschutz und zur guten Führung des Lichts, Klassengarten für klasseneigene Pflanzen, Terrarien usw.



Schnitt 1:700 Nordost - Südwest

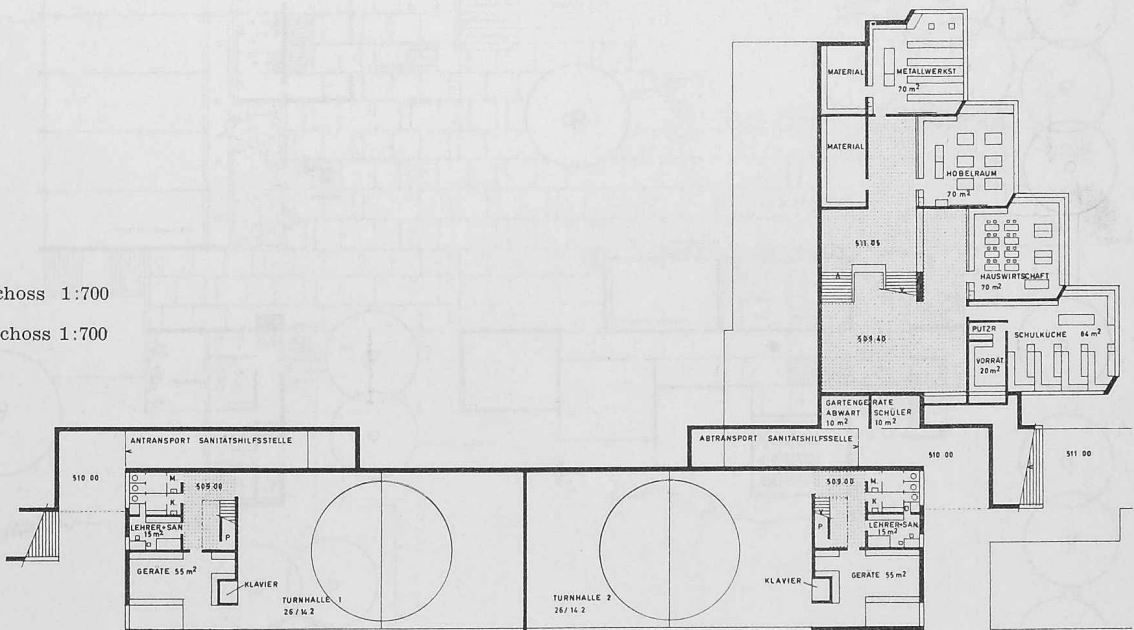
KLASSTRAKT

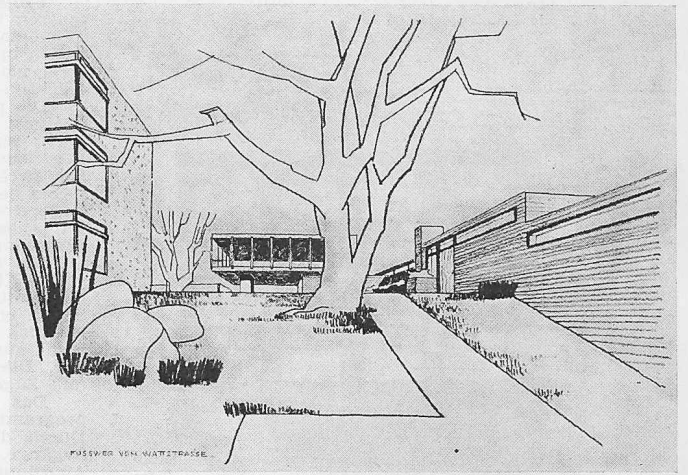
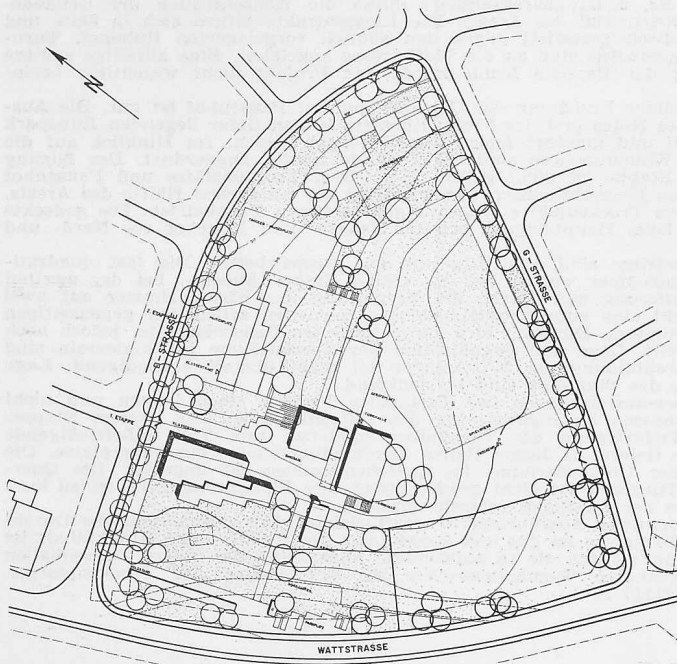
SAN. HILFSTELLE TURNHALLEN LAUFBAHN.



Oben: Erstes Untergeschoss 1:700

Unten: Zweites Untergeschoss 1:700





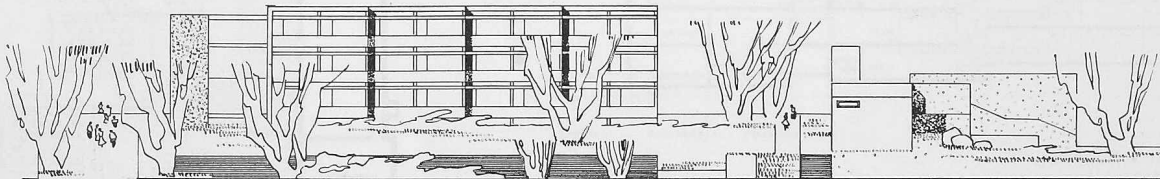
Oben: Perspektivische Ansicht aus Südwest

Links: Situationsplan 1:3000

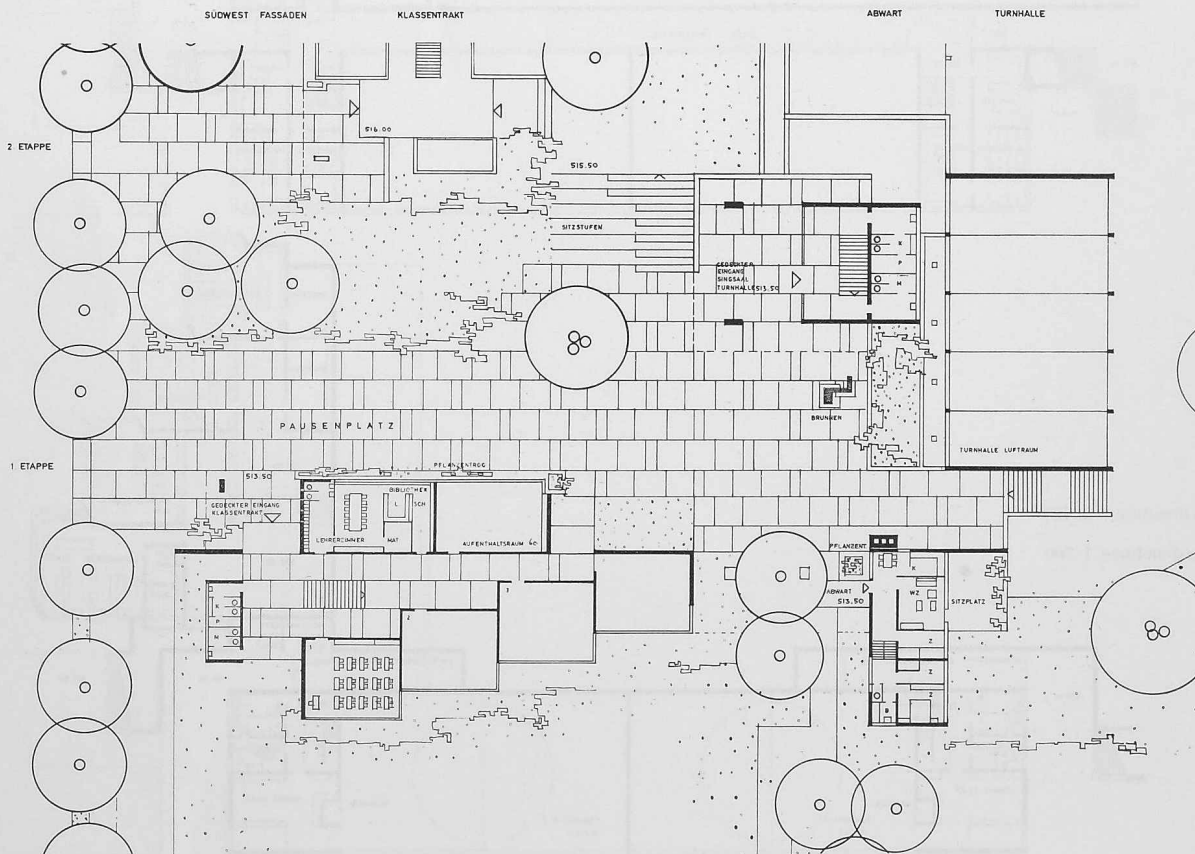
2. Preis (2500 Fr.) Projekt Nr. 5. Verfasser: R. Kuenzi, Arch., Zürich.

Projekt Nr. 5 zeichnet sich durch eine starke Konzentration der Bauten beider Etappen im westlichen Teil des Areals aus, wobei der Abstand von der verkehrsreichen Wattstrasse von etwa fünfzig Metern genügen sollte. Die gute Einfügung der Baugruppen und Freiflächen ins Terrain ist hervorzuheben. Der Kindergarten ist in ruhiger Lage im östlichen Teil des Bauplatzes untergebracht. Eine Ueberbauung der Parzelle Kuhn würde das Projekt nicht beeinträchtigen. Der Hauptzugang wird für beide Etappen übersichtlich von der B-Strasse her geführt. Die Bauten beider Etappen gruppieren sich um einen zentralen Platz zu einer gut abgewogenen Gesamtanlage. Die Zusammenfassung der Klassenzimmer und Spezialräume in einem Trakt ist gut. Die Grundrisse sind klar und übersichtlich; nicht ganz

zu befriedigen vermag die Anordnung der Treppe. Die Belichtung der Metallwerkstatt ist ungenügend, die Hobelwerkstatt zu klein. Die Belichtung der rechteckigen Klassenzimmer ist bei der ersten Etappe genügend, bei der zweiten gut. Singsaal und Turnhalle beider Etappen sind zu einer schönen zentralen Gebäudegruppe zusammengefasst. Die Duschen sind etwas knapp bemessen. Hervorzuheben ist die gute Verbindung der Turnhallen mit den zugehörigen Freiflächen. Der Geräteplatz ist zu klein. Das Projekt weist eine gute kubische und architektonische Gestaltung auf, welche allerdings erst nach der Vollendung beider Etappen voll zur Geltung kommt. Das niedrige Volumen ist zum Teil durch zu knapp bemessene Räume erkauft. Kubikinhalt 36 200 m<sup>3</sup>.

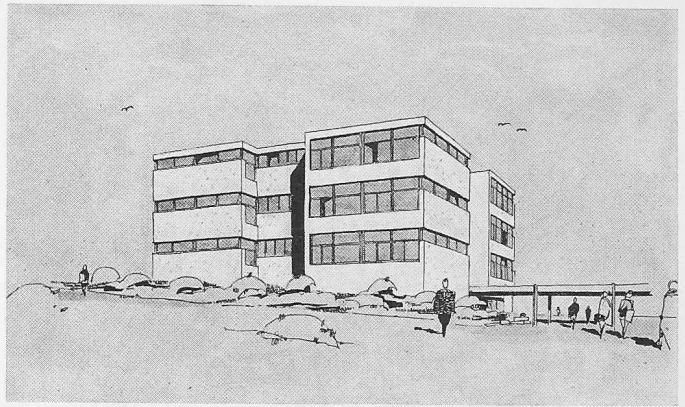
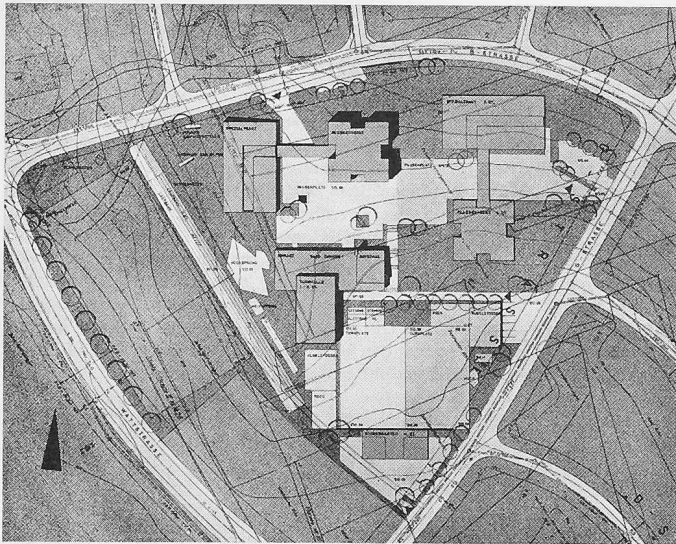


Südwestansicht 1:700



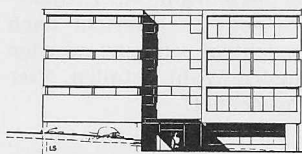
Grundriss Erdgeschoss 1:700



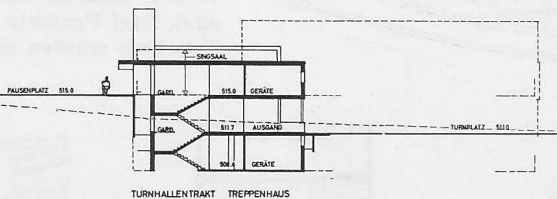


Oben: Perspektivische Ansicht Klassentrakt aus Norden

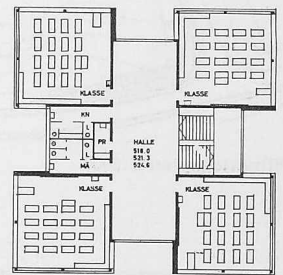
Links: Situationsplan 1:3000



KLASSENTRAKT WEST  
Schnitt Nord-Süd, Masstab 1:700



TURNHALLENTRAKT TREPPENHAUS



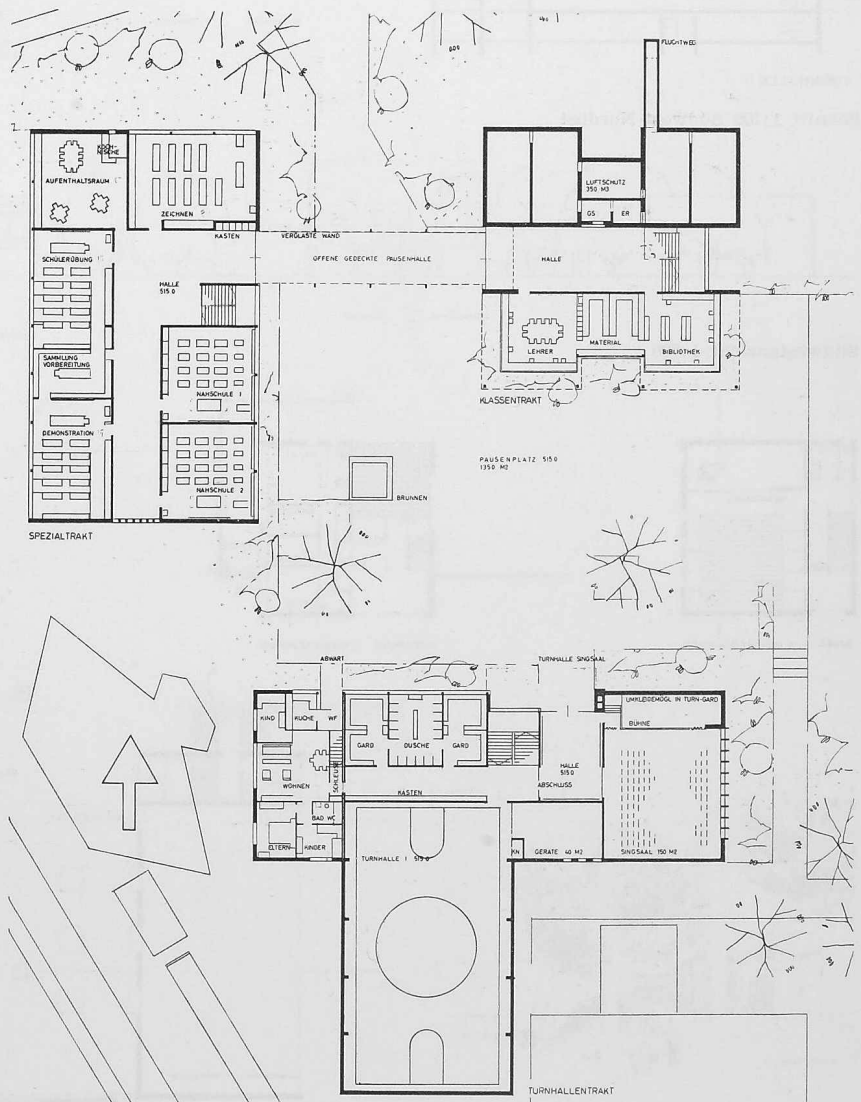
KLASSENTRAKT OBERGESCHOSSE

3. Preis (1500 Fr.) Projekt Nr. 3. Verfasser: R. Bachmann, Arch., Zürich, Mitarbeiter D. Wolf, Arch.

**Projekt Nr. 3.** Die gesamte Schulanlage ist konsequent von der verkehrsreichen Wattstrasse abgerückt. Die straffen Baukörper und die Platzanlagen lehnen sich an die bewegte Form des Terrains an. Die beiden Etappen und dem Abendbetrieb dienenden gemeinsamen Anlagen, nämlich der Singsaal und die Doppelturnhalle, sind in einem zentral gelegenen Baukörper zusammengefasst. Die Zugänge werden grundsätzlich richtig von den beiden Nebenstrassen her geführt, wobei allerdings der «Abendzugang» zu Turnhalle und Singsaal etwas indirekt und weitläufig wirkt. Der Kindergarten liegt richtig abseits vom übrigen Schulbetrieb. Der Pausenplatz der ersten Etappe ist gut geschützt und räumlich durchgestaltet, wogegen demjenigen der zweiten der erwünschte Windschutz fehlt.

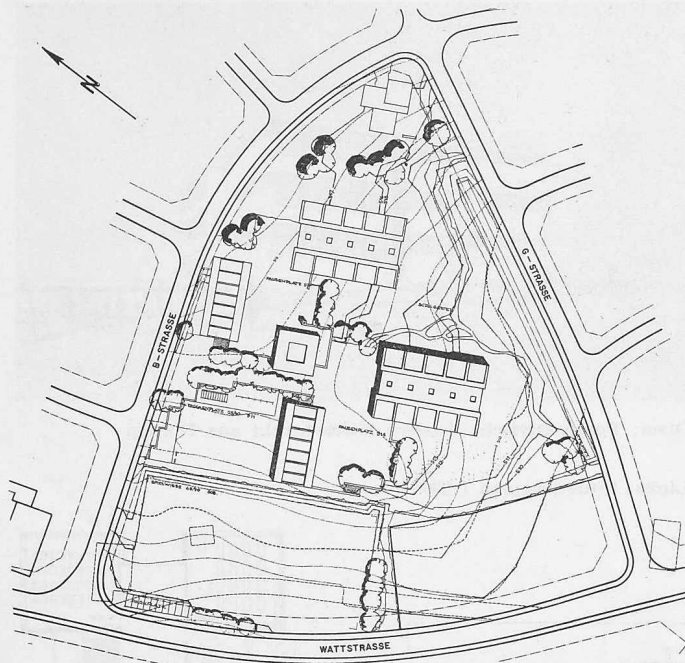
Je vier quadratische Klassenzimmer werden kreuzweise auf einem Geschoss um eine zentrale Halle herum gruppiert. Obwohl alle Zimmer mindestens zweiseitig belichtet sind, entsteht bei dieser Anordnung eine sehr ungleiche Wertigkeit der Räume, indem einzelne Zimmerfronten nur gegen Pausenplätze schauen und je ein Zimmer pro Geschoss eine Hauptfensterwand nach Norden erhält. Trotz des zusätzlichen Südfensters ist eine solche Lösung fragwürdig. Der durchgehende Unterricht in den Näs Schulzimmern wird durch den Pausenbetrieb und den Klassenwechsel im Demonstrationsraum erheblich gestört. Ähnlich wirkt sich die gegen eine Fensterwand des Singsaals gerichtete Klassenzimmerfront aus. Die Turnanlage ist richtig gelöst; vor allem fällt die saubere Trennung bei den Aussenanlagen auf, die allerdings bei der zweiten Etappe zu nahe am Klassentrakt liegen.

Die erste Etappe wirkt in sich geschlossen und ist günstig gelegen. Die Baukuben sind gut gegeneinander abgewogen. Trotz ihrer gedrängten Anordnung macht die Gesamtanlage einen gelockerten Eindruck. Die formale Gestaltung der Fassaden wirkt uneinheitlich und ist nicht konsequent durchgeführt. Kubikinhalte 40 575 m<sup>3</sup>.



Grundrisse 1:700

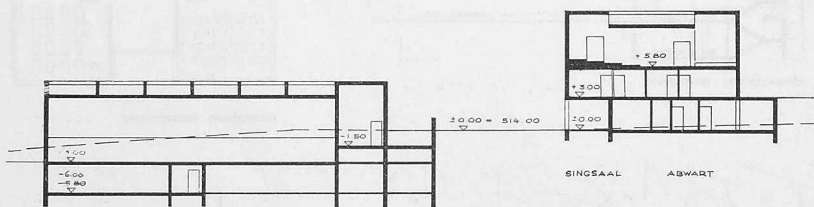
4. Preis (1000 Fr.) Projekt Nr. 6. Verfasser: H. Litz und F. Schwarz, Architekten, Zürich.



Situationsplan 1:3000

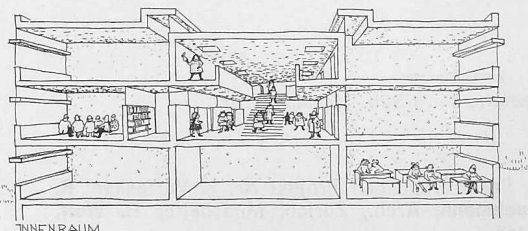
Projekt Nr. 6 ist charakterisiert durch eine klare und gute Gruppierung der einzelnen Gebäude im oberen Teil des Areals. Spiel-, Pausen- und Turnplätze sind richtig angeordnet. Die Zugänge wirken gut durchdacht. Die doppelseitige Belichtung aller Klassenzimmer ist gewährleistet. Problematisch erscheint hingegen die Orientierung der Hauptfensterfront von je fünf Klassenzimmern nach Nordosten. Durch Konzentration von je zehn Klassen im Obergeschoss entsteht eine unerwünschte Massierung der Schüler in der Halle und auf der Treppe. Die konzentrierte Anordnung der Abortanlagen ist ungünstig und nicht programmgemäss. Die Zugänge zur Turnhalle kreuzen die Verbindung zwischen Garderoben und Duscheraum, auch sind Belichtung und Belüftung der Turnhallenebenenräume mangelhaft. Die Anlage kann gut in zwei Etappen ausgeführt werden. Die kubische Gestaltung ist einfach und klar, wirkt jedoch etwas starr. Die Fassaden sind aus den Grundrissen logisch entwickelt. Kubikinhalt 41 185 m<sup>3</sup>.

Eingereicht wurden in diesem beschränkten Projektwettbewerb zehn Entwürfe, die alle vom Preisgericht nach Kenntnisnahme des Vorprüfungsberichtes beurteilt worden sind. Drei Projekte sind aus der engern Wahl gefallen. Vier Entwürfe wurden mit Preisen ausgezeichnet.

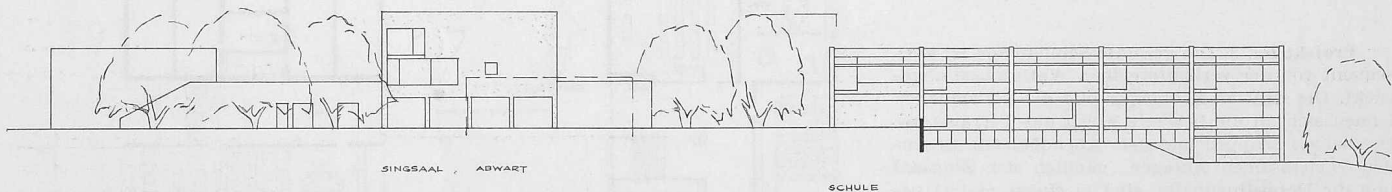


TURNHALLE

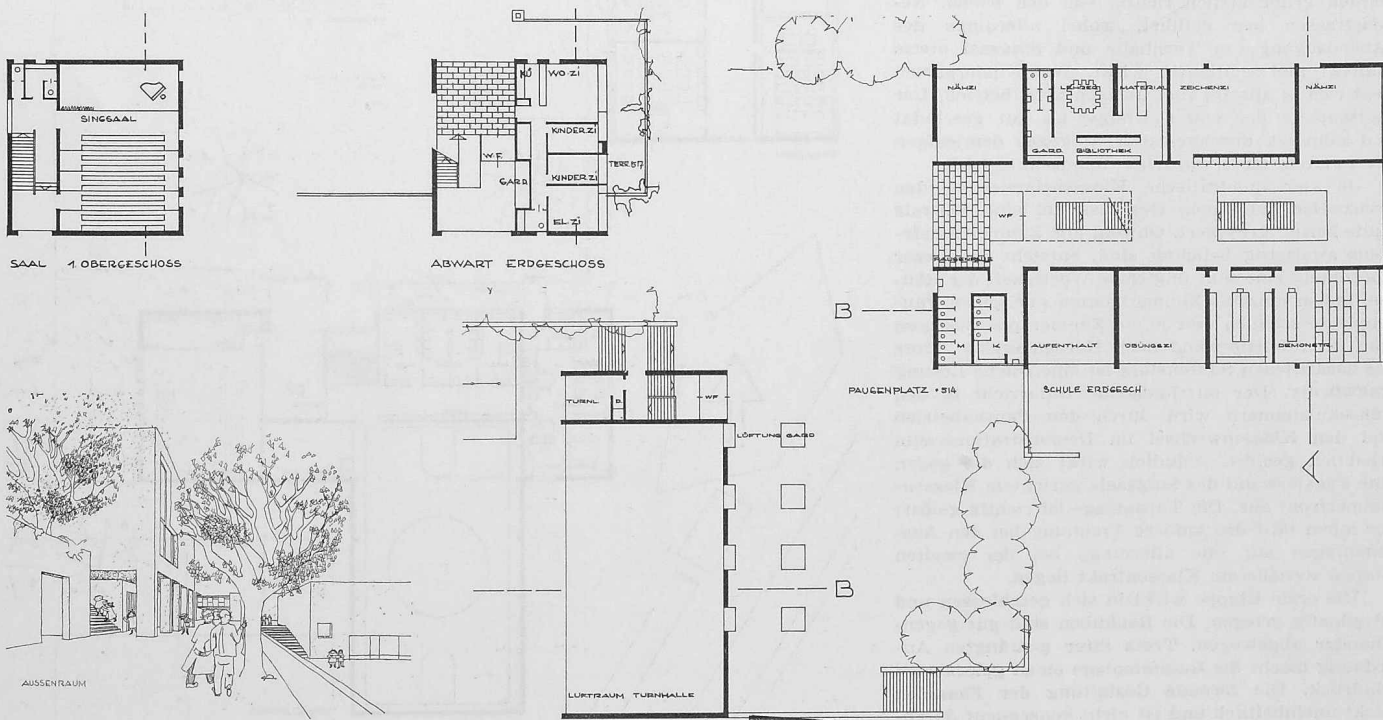
Schnitt 1:700 Südwest-Nordost



Perspektivischer Schnitt durch den Klassentrakt



Südwestansicht 1:700



Blick aus Nord gegen Pausenplatz

Grundrisse 1:700



Das Preisgericht empfahl der Sekundarschulpflege Illnau einstimmig, den Verfasser des mit dem ersten Preise ausgezeichneten Entwurfes Nr. 9 mit der Ausführung des Bauvorhabens im Sinne der geübten Kritik zu beauftragen. Da es sich gezeigt hatte, dass das zur Verfügung stehende Grundstück für die beabsichtigte Bauaufgabe eher knapp bemessen ist, empfahl das Preisgericht der ausschreibenden Behörde, ein benachbartes Grundstück käuflich zu erwerben.

Das Preisgericht: *H. Kunz*, Arch., *H. Mätzner*, Arch., *B. Giacometti*, Arch., *W. Niehus*, Arch., *E. Toscano*, *E. Senn*, *K. Schauwecker*.

## Mitteilungen

Die Studiengruppe Gotthardtunnel teilt folgendes mit: Am 31. Januar 1962 hielt die vom Eidg. Departement des Innern eingesetzte Studiengruppe Gotthardtunnel unter dem Vorsitz von Dr. Rob. Ruckli, Direktor des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau, ihre vierte Plenarsitzung ab. Die Arbeiten sind nun in eine entscheidende Phase eingetreten. Auf Grund einer eingehenden Begutachtung von sieben Varianten für einen Strassentunnel Göschenen — Airolo, von fünf Varianten für einen Strassentunnel Hospental — Bedrina/Airolo und ebenfalls von fünf Varianten für den Scheiteltunnel Mätteli — Motto Bartola werden nunmehr für die besten Lösungen der drei Möglichkeiten die Projekte aufgestellt. Die Projektierung für eine wintersichere Strassenverbindung durch die Schöllenen nimmt ebenfalls einen guten Fortgang. Die Studien über einen tiefliegenden Tunnel von Amsteg bis Giornico, in die auch die Untersuchungen über die Möglichkeiten eines Basis-Strassentunnels einbezogen wurden, sind weit fortgeschritten. Die Studiengruppe hat mit Befriedigung von den umfangreichen Untersuchungen über geologische, klimatische, bautechnische, Lüftungstechnische, wirtschaftliche und rechtliche Fragen sowie von den in diesem Zusammenhang erstatteten zahlreichen Berichten in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen. Es wurde festgestellt, dass dem Bau eines tiefliegenden Bahntunnels von Amsteg bis Giornico in geologischer und bautechnischer Hinsicht keine ausserordentlichen Schwierigkeiten entgegenstehen. Es zeigte sich auch, dass das im Jahre 1961 aufgestellte Arbeitsprogramm der Gruppe im grossen und ganzen eingehalten werden kann. Die bau- und Lüftungstechnischen sowie die wirtschaftlichen Untersuchungen dürften bis Mitte 1962 zum Abschluss kommen, so dass die einzelnen Lösungen in der zweiten Jahreshälfte einander vom technischen, wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Standpunkt aus gegenübergestellt werden können. Im Vordergrund der Arbeiten stehen nun neben der Weiterführung der technischen Studien die Untersuchungen über die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Rückwirkungen eines Basis-Bahntunnels von etwa 45 km Länge auf die Projekte für eine wintersichere Strassenverbindung am Gotthard.

Die «International Fine Technics Association» (IFTA) wurde auf einer internationalen feinwerktechnischen Konferenz am 7. und 8. Dezember 1961 in Amsterdam, an der sich Vertreter von zehn west-europäischen Ländern beteiligten, gegründet. Ihr Zweck ist, einen internationalen Erfahrungsaustausch zu pflegen und im Rahmen von Gemeinschaftsarbeiten ins Einzelne gehende technisch-wissenschaftliche Aufgaben von allgemeiner und grundlegender Bedeutung zu bearbeiten. Es sollen auch Kongresse, Vorträge und Ausstellungen in allen Ländern veranstaltet werden. Das Ziel ist eine Förderung und Koordination des Unterrichts auf dem Gebiet der Feinwerktechnik in jeder Form. Das Sekretariat der IFTA hat seinen Sitz in Utrecht, Niederlande, Lange Vriestraat 8 bis.

Eine neue Gulf-Raffinerie in Dänemark wird von der Kellogg International Corporation, London, England, in Stigsnaes (Südwestseeland) für eine jährliche Erzeugung von 1,5 Mio t aus Gulf-Beständen erbaut. Die Raffinerie soll Ende 1962 in Betrieb genommen werden. Die Produktion umfasst eine ganze Skala von Erdölzerzeugnissen. Sie soll den skandinavischen Märkten der Gulf zugeführt werden. Um für

Oeltanker bis zu 50 000 t Ladekapazität eine Landungsgelegenheit zu schaffen, wird in Küstennähe der Raffinerie im Agerso-Sund eine Seemole errichtet. Die Raffinerie umfasst in der Hauptsache folgende Anlagen: atmosphärische und Vakuum-Destillation, Naphthaentschwefelung, «Reforming», «Visbreaking» sowie zwei Entschwefelungsanlagen zur Herstellung von Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt.

«Baupraxis». Unter diesem Titel erscheint im 14. Jahrgang eine Zeitschrift, die in Monatsheften, Format A 4 zu rund 80 Seiten, über alle Sparten ihres Gebietes berichtet. Besondere Rubriken sind u. a. den Isolierungen und den Nachrichten aus dem Institut für Arbeits- und Baubetriebswissenschaft (Stuttgart 1, Herdweg 64) gewidmet. Das Novemberheft 1961 enthält als Hauptbeiträge solche über schweizerische Gebirgs-Wasserkraftwerke. Herausgeber ist Robert Kohlhammer, Redaktor Helmut Dickmann. Adresse: Konradin-Verlag Robert Kohlhammer, Stuttgart S, Danneckerstrasse 52, Postfach 625.

Persönliches. Fürsprecher *Robert Kurz*, Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr, ist in den Ruhestand getreten; sein Nachfolger ist Fürsprecher Dr. *Adolf Martin*, der bisherige Vicedirektor. — In Zürich ist unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege *Dominique Epp*, dipl. Ing., verantwortlicher Leiter der Firma Diasond AG. geworden, die sich mit Geotechnik, Sondierungen, Tiefbohrungen und Injektionen befasst. — *Andres Wilhelm*, Arch. S. I. A., früher Bauverwalter von Grenchen und Stadtbaudirektor von Ulm a. d. Donau, ist zum Bauverwalter von Lenzburg AG berufen worden.

Erster 420-kV-Schalter. In diesen Tagen wurde im westdeutschen Verbundnetz der erste einer Serie von Höchstleistungsschaltern für eine Spannung von 420 kV in Betrieb genommen. Diese von der AEG-Hochspannungs-Schaltgerätefabrik Kassel gefertigten Schalter mit einer Schaltleistung von 20 Mio kVA sind die leistungsfähigsten ihrer Art, die bisher in der Welt in ein Versorgungsnetz eingebaut wurden.

Eidg. Technische Hochschule. Dr. sc. math. *Max Jeger*, von Meltingen SO, hat sich auf den Beginn des Sommersemesters 1962 an der Abteilung für Mathematik und Physik für das Gebiet der Mathematik als Privatdozent habilitiert.

Schweiz. Bauzeitung. Ing. E. Frauenfelder, Schmidholzstrasse 57 in Münchenstein BL, hat folgende Jahrgänge abzugeben: 1913 bis 1929 (ohne 1915) halbjährweise gebunden, 1930 bis 1932 ungebunden.

## Nekrologe

† *Hermann Hauser*, Dipl. Ing.-Chem. G. E. P., Dr., von Schüpfen BE, geboren am 8. Dez. 1903, ETH 1922 bis 1928, Direktor und Leiter der Farbenproduktions-Abteilung der CIBA in Basel, ist am 16. Februar nach kurzer Krankheit gestorben.

† *Friedrich Hess*, Architekt, Dr.-Ing. E. h., von 1925 bis 1957 Professor für Architektur an der ETH, ist am 19. Februar nach langem Leiden in seinem 75. Altersjahr gestorben.

† *Emil Frey*, Dipl.-Ing. S. I. A., G. E. P., von Davos, geboren am 21. Dez. 1880, Eidg. Polytechnikum 1901 bis 1903, TH München 1903 bis 1905, von 1906 bis 1953 Direktor des Elektrizitätswerkes Davos, seither im Ruhestand in Kilchberg b. Z., ist am 20. Februar nach längerem Leiden entschlafen.

† *Rudolf Herzog*, dipl. Ing.-Chem. G. E. P., Dr. sc. techn., von Beromünster, geboren am 11. März 1907, ETH 1927 bis 1932, seit 1937 Chefchemiker, seit 1957 Vizedirektor der Dätwyler AG. in Altdorf, ist am 20. Februar nach längerem Leiden entschlafen.

† *Alfred Wergles*, dipl. Ing.-Chem. G. E. P., Dr. sc. techn., von Cazis GR, geboren am 27. Juli 1920, ETH 1940 bis 1946, seit 1955 bei der Lonza AG. in Visp, ist am 11. Dez. 1961 gestorben.