Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 102 (1984)

Heft: 50

Wettbewerbe

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: 29.10.2025

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

Submissionswettbewerbe Zürcher S-Bahn, Abschnitt Glattal, Viadukte Neugut und Weidenholz

Von Dialma Jakob Bänziger, Zürich

Wettbewerbsaufgabe

Überblick

Die Zürcher S-Bahn schafft die Voraussetzung für ein besseres Leistungsangebot des öffentlichen Verkehrs. Die neue Durchmesserlinie beginnt bei der Langstrasse, führt zum neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof Museumstrasse, unterquert Limmat und Central und führt unterirdisch zum erweiterten Bahnhof Stadelhofen. Hier gabelt sich die Strecke erstmals. Der Neubauteil führt in den Zürichbergtunnel. Nach der unterirdischen Station Stettbach kommt die Linie im Glattal ans Tageslicht.

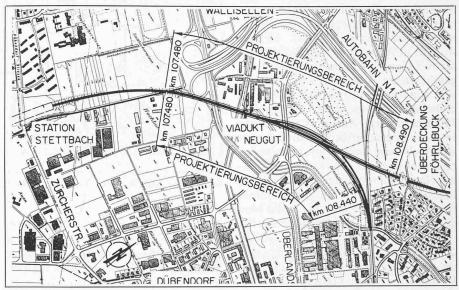
Anschliessend überquert die Linie das Glatttal auf dem Neugut-Viadukt in einer Höhe von bis max. 12 m über Terrain. Hier gabelt sich die Linie ein zweites Mal, und zwar nordwärts Richtung Effretikon-Winterthur und ostwärts Richtung Dübendorf-Uster-Rapperswil. Der nördliche Ast überquert auf dem Weidenholz-Viadukt die Autobahn N1 und das Industriegebiet und mündet in die Station Dietlikon.

Zwischen der Langstrasse und der Vereinigung mit den bestehenden Gleisen in Dietlikon und bei Dübendorf sind rund 12 km Bahnstrecke neu zu bauen.

Bauaufgabe Neugut-Viadukt

Der Neugut-Viadukt beginnt beim Sagentobelbach, überquert die Ueberlandstrasse und die Glatt und gabelt sich im Bereich des Fabrikareals Zwicky & Co. AG. Die eingleisige Abfahrtsrampe nach Dübendorf beginnt ungefähr beim Filtergebäude von Zwicky & Co. AG auf einer Brückenkonstruktion, führt über die Neugutstrasse und unterquert dann auf einem Damm in einer schleifenden Kurve die Hauptbrücke. Die Auffahrtsrampe von Dübendorf beginnt bei der EAWAG als Brückenkonstruktion und mündet ungefähr bei der Waldecke des Burenholzes in die zweigleisige Hauptbrücke. Diese verläuft in nordöstlicher Richtung, überquert die Neugutstrasse und die bestehende Eisenbahnlinie Wallisellen-Dübendorf und erreicht beim Föhrlibuck das Brückenwiderla-

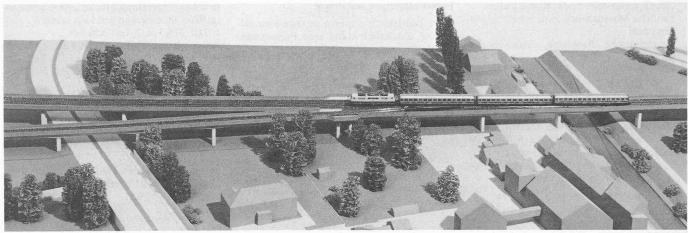
Die zweigleisige Hauptbrücke wird rund 920 m lang, die beiden Rampenbrücken etwa 600 m und die Rampendämme etwa 260 m.



Situation Neugut-Viadukt

Übersichtstabelle Viadukt Neugut

Appril	GRUNDRISS	QUERSCHNITTE		MATERIAL	
		Hauptbrücke	Rompen		
Α	0 2 TCL 240 m C 3 TCL 282 m C 2 TCL 240 m C 3 TCL 282 m C 2 TCL 282 m C	07 275 480 275 0922	159 Slz 159 Sl	BETON UBERBAU LANGS VOLL VORGESPANNT QUER SCHLAFFARMERT	
В	5 migrance 176, 3437 m	260 480 250 1924	185 230 185	BETON UBERBAU LANGS VOLL VORGESPANNT QUER SCHLAFFARMERT	
С	HAUPTROUCKE 1 TEN, 375 7m RAWPE NACH 2 DOR'T 304 km P 1 TEN TO 1 T	2.95 4 30 2.95	1 85 2 70 1 85 6/70	BETON ÜBERBAU: LÄNGS VOLL VORGESPANNT QUER SCHLAFFARMIERT	
D	TEL 487 TEL	229 4 NO 529	199 2 00 199	BETON UBERBAU LANGS VOLL VORGESPANNT QUER SCHLAFFARMIERT	
Ε	0 2 171 487 0 7 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	02 8 b0 (45)	(08) 4 76 LXC	BETON UBERBAU LANGS VOLL VORGESPANNT OUER RIPPEN TEILWEISE VORG	



Teilansicht Viadukt Neugut, Überquerung der Glatt und der Neugutstrasse in Wallisellen mit Abfahrtsrampe nach Dübendorf

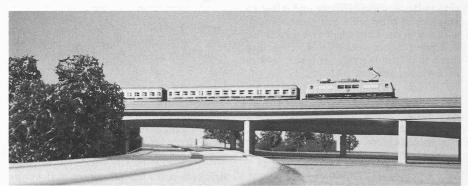
Die Schienenoberkante der zweigleisigen Brücke liegt etwa 9,0 m bis 12,0 m über Terrain.

Bauaufgabe Weidenholz-Viadukt

Der Weidenholz-Viadukt beginnt im Aegert, einer Waldecke zwischen Kriesbachstrasse und Autobahn, überquert vor dem Werkhof die 6spurige Autobahn N1 in einem schiefen Winkel und gelangt über das Industriegebiet mit der Erschliessungsstrasse Widenholz zur Winterthurerstrasse.

Er überquert diese ebenfalls schiefwinklig vor der Einmündung der Industriestrasse, geht zwischen den Industriebetrieben Fluri AG und Hans Fehr AG hindurch auf das Widerlager vor der Einmündung in die Station Dietlikon.

Die Brücke wird rund 550 m lang. Die Schienenoberkante liegt etwa 9,0 bis 11,0 m über



Teilansicht Viadukt Neugut, Überquerung der Neugutstrasse

Terrain. Der Projektierungsbereich umfasst 640 m Länge.

Der Weidenholz-Viadukt liegt in einer Industriezone, die jedoch auch noch Wohnungen aufweist.

Problemstellung

Für die Realisierung dieser zwei Viadukte sind fünf Zielsetzungen massgebend:

Gesamtwirkung der Objekte in der Landschaft

QUERSCHNITT	MATERIAL	STÜTZEN	WIDERLAGER FIXPUNKTE	FUNDAMENTE DER PFEILER	KOSTEN B,D,E bereinigt * BAUZEIT	VOLLSTÄN- DIGKEIT	BAUVOR- GANG
180 6,40 180	BETON UBERBAU KOMBINATION SCHLAFFARMIERT VOLL VORGESPANNT	150 150 150 150 150 150 150 150 150 150	AUFGELÖSTE RIPPENKONSTR. FLACHFUNDIERT NORD ALS FIXPUNKT AUSGEBILDET, SCHLITZWANDE	SCHLITZWAND PI - P25 GENERALIZERALI FLACHFUND. P 26 GENERALIZERALI J. J	8,770 Mio. (= 126,5%)	I.O.	ETAPPEN - FELDWEIS AUF KONVENTONELLEM LEHRGERUST VON IN UND W THURSTRAS AUS OUERSCHNITT IN EINEM GUSS
241 4 250 250 14 24	BETON ÜBERBAU: LANGS VOLL VORGESPANNT QUER SCHLAFFARMIERT	400-700	SUD+NORD AUFGELÖSTE RIPPENKONSTRUKTION FLACHFUNDIERT NORD: ALS FIXPUNKT AUSGEBILDET	BOHRPFÄHLE 6 i 50m i 3 5sk 7 5sk 7 4 5sk 7 5sk	7, 210 Mio. * (=111,8%)	1.0.	FELOWEISE AUF KONVENTONELLEM LEHRGERUNG VON NORD NACH SUD QUERSCHNITT IN 2 ETAPPE KONSOLEN NACHTRÄGLICH
8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8	STAHLVERBUND UBERBAU: TRACER: STAHL FAHRBAHNPL: BETON STUTZE: STAHL bzw. BETON(NI/Withurstr.)	8 8	SÜD + NORD FLACHFUNDIERT NORD: ALS FIXPUNKT AUSGEBILDET	BOHRPFAHLE FLAW PRAILXOPT VERSTARIANO 3 6 1 50m Pl u P2 1 4 5% Pl p2 7 5 5 % FLACHFUND. PB P24	9,183 Mio. (=132,5%)	1.0.	HAUPTTRACE R FELOWEISE WERKSTADT UBERRAU AUF PROV ABSTÜTZUNGEN UNTER OT FARBBAMPLATTE MIT FARBAREM SCHALGERUST I LANGES FELD ODER 2 KURZE FELDER GLEICHZE VON SJON NACH NORD PLATTE IN EINEM GUSS
95 80 580 85 95 167 Ptot	BETON ÜBERBAU LÄNGS VOLL VORGESPANNT OUER SCHLAFFARMIERT		SÜD + NORD HOHLKONSTRUKTION FLACHFUNDIERT SUD ALS FIXPUNKT AUSGEBILDET WEITERER FIXPUNKT PFEILER 12 (OP)	BOHRPFÄHLE 81.50m P. P. P. P. S. S. S. P. P. P. P. S. S. S. S. S. S. S. P. P. P. S. S. S. S. S. P. P. P. S. S. S. S. P. P. P. S. S. S. S. S. P. P. P. S. S. S. S. S. P. P. P. S. S. S. S. S. S. S. S. S. P. P. P. S.	7,147 Mio. ** (=103,1%) 26 MI.	I.O.	FELOWEISE AUF KONVENTIONELLEM LEHOGERUST KRAN AUF BRÜCKE VON NORD NACH SÜD GÜERSCHMITT IN 2 ETAPPE KONSOLEN NACHTRAGLICH
2 15 4 500 4 2 15	BETON UBERBAU: LANGS VOLL VORGESPANNT OUER SCHLAFFARMIERT	100	SÜD + NORD AUFGELÖSTE RIPPENKONSTRUKTION FLACHFUNDIERT FIXPUNKT: PFEILER 8 (= BREMSBOCK)	BOHRPFAHLE FLACHFUND. FLACH	6,933 Mio. * (= 100,0%)	1.0.	FELDWEISE AUF SEITLICHEM VORSCHUBGER KRAN AUF BRÜCKE VON NORD NACH SÜD QUERSCHNITT IN 2 ETAPP KONSOLEN NACHTRÄGLICH

- Gute Formgestaltung der Konstruktion
- Bauliche Massnahmen zum Schutz gegen den Lärm
- Bautechnische Probleme, insbesondere die Fundation
- Wirtschaftlichkeit.

Absicht des Veranstalters

Zur umfassenden Abklärung dieser Bauaufgaben unter Einbezug der Unternehmermöglichkeiten veranstaltete die SBB-Kreisdirektion III zwei Submissionswettbewerbe auf Einladung, die anonym gemäss SIA-Ordnung Nr. 153 durchgeführt wurden.

Im Submissionswettbewerb reichten die Teilnehmer ein Projekt ein mit gleichzeitiger verbindlicher Globalofferte für die Ausführung.

Ziel dieser Wettbewerbe war es, technisch einwandfreie, wirtschaftliche und ästhetisch ansprechende Projekte mit guter Gesamtwirkung in der Landschaft zu erlangen, die in engster Zusammenarbeit zwischen Ingenieur und Bauunternehmer rasch verwirklicht werden können.

Teilnehmer

Auf Grund eines Vorauswahlverfahrens sind für jeden Wettbewerb je 5 Teams von Bauingenieurbüros und Bauunternehmungen zur Teilnahme eingeladen worden.

Zusammensetzung des Preisgerichtes

Das Preisgericht mit Kreisdirektor H.R. Wachter als Präsident bestand aus 19 Mitgliedern. Es setzte sich zusammen aus Vertretern der SBB und des Kantons Zürich sowie aus Fachpreisrichtern (Ingenieure und Architekten), einem Unternehmer-Vertreter und den Präsidenten der 3 Standortgemeinden Wallisellen, Dübendorf und Dietlikon.

Situation Weidenholz-Viadukt

Entschädigungen und Preise

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung. Zusätzlich stand eine Preissumme zur Verfügung.

Ablauf

15.8.1983 Versand der Wettbewerbsunterlagen

6.9.1983 Begehung und Orientierungsversammlung

31.3.1984 Ablieferung der Projekte und Globalofferten Weidenholz-Via-

30.4.1984 Ablieferung der Projekte und Globalofferten Neugut-Viadukt

27.9.1984 Schluss-Sitzungen der Jury mit Rangierung und Preisbemessung

Ergebnis

Neugut-Viadukt

Den 1. Preis mit Empfehlung zur Ausführung erhielt das Projekt mit dem Kennbuchstaben C.

Unternehmer: Lerch AG, Winterthur, Spaltenstein AG, Zürich

Ingenieurbüros: H.H. Sallenbach, Wallisellen, Minikus & Witta, Zürich, Dr. von Moos AG, Zürich, Prof. Dr. U. Oelhafen, Jona

Seine Hauptcharakteristiken sind:

Brückentyp: In Längsrichtung voll vorgespannter Durchlaufträger mit einzelligem Kastenquerschnitt. In Querrichtung schlaff armiert.

Nivelette: Zum grössten Teil Absenkung von 80–87 cm

Baustoffe: Überbau: Beton: BS, PC = 300 kg/m³, β_w 28 = 40,0 N/mm², Armierung: Stahl III

Brückenlänge: Hauptbrücke 2 Abschnitte total 926,5 m, zwischen den Lageraxen 1. Teil: 375,7 m, 2. Teil: 550,8 m Rampe nach Dübendorf: 304,4 m Rampe von Dübendorf (mit 2. Teil der Hauptbrücke fugenlos verbunden): 303,3 m

Schienendilatationen: 4 Stück < 250 m, 2 Stück > 250 m

Brückenbreite: Hauptbrücke 10,50 m bzw. etwa 21,0 m bei Verzweigung, Rampen: 6,70 m

Normalspannweite: Hauptbrücke: 31,0 m bzw. 44,0 m bei Ueberlandstrasse; Rampen: etwa 30,8 bis 15,3 m

Konstruktionshöhe: Hauptbrücke: 2,05 m (Feld) bis 2,15 m (Stütze) optischer Stich; Rampen: 2,05 m/2,15 m bis 1,25 m; h/l = 1:15 bzw. 1:21

Lagerung: Alle Teilsysteme schwimmend mit vier bzw. drei Pfeilern verbunden (Kipplager). Lager: Topf-Gleitlager, Topf-Lager

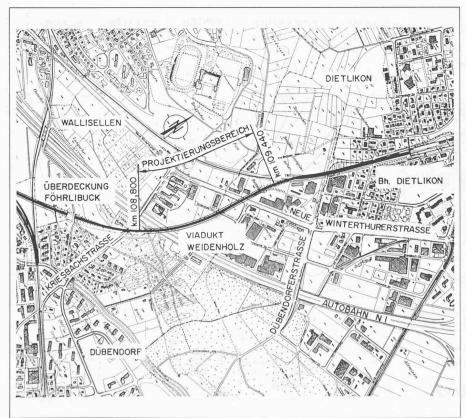
Überbau: Querschnitt: Einzelliger Kastenquerschnitt mit leicht geneigten Stegen. Im Verzweigungsbereich drei bzw. vier Stege. Lärmschutz: Innen: Alublech, gelocht; Einlage: Mineralfaserplatten; Aussen: Alu-Profilblech, farbig, bis über die Stirnfläche der Konsolplatte hinuntergezogen, bandartig gerippt.

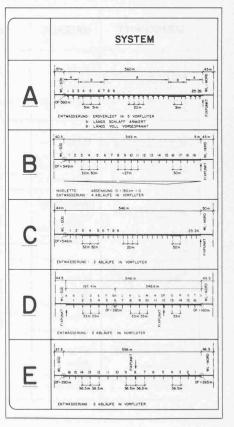
Stützen: Gegliederte Einzelscheiben mit verjüngter Stirn und Nut auf der Breitseite; Hauptbrücke: i.a. 4,10×1,50 m; Rampen: i.a. 2,50×(1,50 ÷ 1,10) m.

Widerlager: Begehbare Hohlkasten

Fundationen: WL: flach fundiert; Pfeiler: Bohrpfähle Ø 116 bzw. 90 cm; Hauptbrücke: 4-6 Stück: Ø 116 cm; Rampen: 4 Stück Ø 116 bzw. 90 cm

Übersichtstabelle Viadukt Weidenholz





Teilansicht Viadukt Weidenholz, Überquerung der Neuen Winterthurerstrasse in Dietlikon

Herstellung: Hauptbrücke und Rampen etappen- und feldweise von Westen nach Osten erstellt. Konventionelles Spriessgerüst. Bei Hindernissen: Stahl- und Rüstträger.

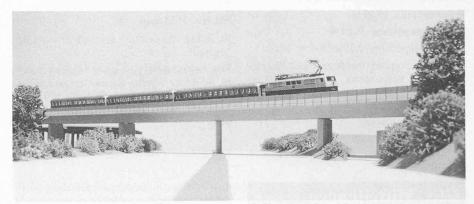
Kosten (bereinigt): 19,784 Mio Franken (101,1%)

Bauzeit: 39 Monate

Es wurde von der Jury gesamthaft wie folgt beurteilt:

Das Projekt schlägt eine bewährte Kastenlösung mit guten Proportionen vor. Der Konsolkopf ist zwar konstruktiv kompliziert und dünn, trägt aber wesentlich zu einer leichteren Erscheinung bei.

Die Gesamtansicht wirkt ruhig und ausgewogen, wobei auch von der Möglichkeit der Nivelettenabsenkung Gebrauch gemacht wurde. Die formale Gestaltung der Pfeiler ist nicht ganz gelungen.



Teilansicht Viadukt Weidenholz, Überquerung der Autobahn NI

Die Fundation auf wenigen grossen Bohrpfählen kann als ausreichend sicher betrachtet werden. Hinsichtlich Lärm und Erschütterungen ist die gewählte Lösung als positiv zu bewerten.

Gesamthaft kann das Projekt als technisch gut, ästhetisch sehr ansprechend und sehr kostengünstig betrachtet werden. Es wird zur Ausführung empfohlen.

STÜTZE H R	WIDERLAGER FIXPUNKTE	FUNDAMENTE	BAUVORGANG	KOSTEN BAUZEIT	VOLL- STÄNDIGKEI
450	WL BEGEHBARE MONLKASTEN FLAGOR FUNDIERT LAGERUNG SCHWIMMEND FIRPONATE HAUPTBRUCKE P. 789/PM.1,316/P21,22,23 RAMPEN P.32,33,34/P42,43,44	ORTSBETONRAMM PFAHLE 6 60 cm III III III III III III III III III	ETAPPEN-RESP FELDWESE AUF RUSTTRAGER CHNE ZWISCHEN- ABSTUTZUNG VON WESTEN NACH OSTEN	20,866 Mio. (=106,6%)	1.0.
430	WL BEGEHBARE HOHLKASTEN FLACH FUNDERT FIXPONATE HAUP SHUCKE BIZ WEST/BZO WEST/WL30 WL,41/WL51 (B = BREMSBOCK)	NJEKTIONSRAMM	ETAPPEN-RESP ZWEIFELDWEISE AUF KONYENTONELLEM LEHN- GERUST VON WESTEN NACH OSTEN	21,493 Mio (=109,8%) 40Mt.	I.O.
4 10 0 0 0 5	WL BEGEHBARE HOHLKASTEN FLACH FUNDERT LAGERUNG SCHWIMMEND FIXPUNKTE HAUPTBRÜCKE PIZ-24-FF 23,24-25,26 NAMPER PID, 203-21, FF 23, 24 a, 25 a, 26 a	BOHRRFAHLE 4-6 ø Il6cm 4-9 90+Il6cm	ETAPPEN-RESP FELDWEISE AUF KONVENTIONELLEM LEHRGE- RUST VON WESTEN NACH OSTEN	19,784 Mio. (= O ,1%) 39 Mt.	1.0.
3.55	WL SETLICH BEGEHBARE HOWKASTEN FLAGH FUNDERT FENDMETER, AGEN W37:57.73 WT CHARTEN AGEN W37:57.73 W CHARTEN AGEN W37:57.73	SCHLEUDERBETON- RAMMPFAHLE & 45 cm 1 22 14 51 . BOHRPFAHLE & 130cm - 3 - 5 15	HAUPTBRUCKE FELOWEISE MIT OBENLEGENDEM VOKSCHUNGENST VON WESTEN NICH OSTEN FAMPEN FALWEISE MIT EINEM STANLGE- RUST VON WESTEN NACHOSTEN	20,167Mio. (=103,1%) 40Mt.	1.0.
100 100 100 100 100 100 100 100 100 100	WL VORNE OFFENE RIPPEN- KONSTRUKTION, AUF BOHR- PFAHLEN FUNDER LAGERING SCHWIMMEND FIXEWAKT E HAUPTRBÜCKE P4 5, 6, 7, 7 Pi. 1, 6, 18, 20, 21, 2 2 RAMBEN P1, 2, 3, 4, 5, 7, 6, 4, 7, 4	BOHRPFAHLE	FELTWEISE AUF KONVENTIONELLEM LEHRGERUST VON DER MITTE AUS NACH WESTEN UND ANSCHLIESSEND NACH OSTEN	19,567Mio. (+100%)	1.0.

Weidenholz-Viadukt

Den 1. Preis mit Empfehlung zur Ausführung erhielt das Projekt mit dem Kennbuchstaben E.

Unternehmer: Nussbaumer AG, Wallisellen, Preiswerk + Cie AG, Zürich

Ingenieurbüro: Aschwanden & Speck, Zü-

Seine Hauptcharakteristiken sind:

Brückentyp: In Längsrichtung voll vorgespannter Durchlaufträger mit Kastenquerschnitt. In Querrichtung schlaff armiert.

Baustoffe: Überbau: Beton: BS, PC = 300 kg/m3, β_w 28 = 40,0 N/mm²; Armierung: Stahl III

Brückenlänge: 556,0 m zwischen den Lageraxen, 2 Gleisdilatationen L ≈ 280 m

Brückenbreite: 10,50 m Normalspannweite: 36,55 m

Konstruktionshöhe: 2,25 m; h/l = 1:16

Lagerung: Fixpunkt bei Bremsbock P8 (monolithisch verbunden), Lager: Neotopf-Gleitlager

Überbau: Querschnitt: Kastenquerschnitt mit geneigten Stegen

Lärmschutz: Aussen: längsorientierte Lärmschutzkassetten, aus Alublech, farbig, seitlich teilweise heruntergezogen; Innen: perforiertes Alublech, mit Mineralfasermatten

Stützen: Vollquerschnitt gegliedert (Propeller), lichte Masse 4,50×1,50 m, Bremsbock: 4,50×4,50 m, hohl

Widerlager: Begehbare Hohlkasten, Stützmauer Seite Fehr

Fundationen: WL + 5 nördliche Pfeiler: flach fundiert, Pfeiler 6 bis 16: i.a. 6 Pfähle Ø 120 cm (Bremsbock P8: 11 Pfähle)

Herstellung: Brückenträger etappenweise hergestellt, auf seitlichem Vorschubgerüst, keine Zwischenabstützungen, Kran bis auf Pfeiler 12 auf der Brücke, ab Pfeiler 12 auf den Boden gestellt

Kosten (bereinigt): 6,933 Mio (100,0%)

Bauzeit: 21 Monate

Es wurde von der Jury gesamthaft wie folgt beurteilt:

Das Projekt stellt eine sauber durchgestaltete, bewährte Lösung dar mit grosszügig bemessenen Spannweiten. Es kann ihm eine hohe Bauwerksqualität zugesprochen werden.

Mit seinen einfachen und klaren Formen handelt es sich um ein unaufdringliches und ausgewogenes Bauwerk, das sich gut in die Umgebung eingliedert.

Die kurze Bauzeit ist vorteilhaft.

Es handelt sich um die kostengünstigste Lösung. Das Projekt kann zur Ausführung empfohlen werden.

Ausstellung

Alle Projekte beider Wettbewerbe wie auch ein Gesamt-Modell im Massstab 1:250 wurden vom 2. November bis 16. November 1984 an der ETH-Hönggerberg, HIL-Gebäude, öffentlich ausgestellt.

Daselbst konnten auch für jeden der beiden Wettbewerbe ausführliche Jury-Berichte erworben werden.

Adresse des Verfassers: D.J. Bänziger, dipl. Ing. ETH SIA ASIC, Ingenieurbüro D.J. Bänziger + Partner, Engimattstrasse 11, 8027 Zürich.

UIA-Mitteilungen

Enseignement

Bourses de la communauté européenne en faveur de la conservation architecturale

La Communauté européenne met à la disposition de jeunes spécialistes intéressés par la conservation architecturale, des bourses, afin de leur permettre de suivre des cours organisés par le Centre d'études pour la conservation du patrimoine architectural et urbain de la Katolieke Universiteit Leuven.

Conditions

- Etre diplômé en architecture, génie civil, urbanisme et aménagement du territoire, histoire de l'art (architecture). La préférence sera donnée aux candidats ayant déjà acquis une expérience professionnelle.
- Etre ressortissant de l'un des dix pays membres de la Communauté européenne.

Soumissions: Les demandes, accompagnées d'un curiculum vitae et des copies des diplômes obtenus doivent être adressées au: Professeur Raymond Lemaire, Président du Centre, Groot Begijnhof 95, B-3000 Leuven (Belgique)

Center for advanced study in visual art

Le Centre d'études supérieures d'Art visuel, créé en 1979, est un département de la National Gallery of Art de Washington.

Il assure l'enseignement de l'histoire, de la théorie et de la critique dans les domaines de l'art, de l'architecture et de l'urbanisme. Ce cycle d'études est destiné à un groupe d'étudiants qui trouvent dans ce centre la possibilité d'effectuer leurs recherches à proximité de l'une des plus importantes collections

d'art et d'une bibliothèque spécialisée particulièrement performante. Le programme de l'Institut se décompose en unités, permettant d'accéder à la maîtrise dans les disciplines suivantes: la conservation, l'architecture, la conservation des monuments, des parcs et des jardins historiques, etc...

Des étudiants étrangers ont la possibilité de participer à ces cycles de formation.

Information: Center for advanced study in the visual art, National Gallery of Art, Washington D.C. 20565 (USA)

D.P.U. University College (Londres)

Le Département de planification urbaine (D.P.U.) organise une série de cours de formation supérieure sur l'urbanisme dans les pays en développement. Ils se tiendront à l'University College de Londres durant l'année universitaire 1985-86.

Informations: Coordinator D.P.U., 9, Endsleigh Gardens, London WC 1H OED (Royaume-Uni)

Das historische Erbe der Krankenhäuser und deren Zukunft

Beim Tagungsbericht von F. Stalder im Heft 48/84, S. 975-976, fehlte leider infolge eines Übermittlungsfehlers der zusammenfassende Schlussabschnitt:

Die Zukunft der Krankenhäuser

Nach einem Jahrhundert der Entwicklung mit enormen technischen Möglichkeiten es sei in diesem Zusammenhang an die Entdeckung der Röntgenstrahlen im Jahre 1885, die Beherrschung des gefürchteten Wundfiebers durch Asepsis und an die Erfolge der Anästhesie erinnert - gewinnt ein Beobachter den Eindruck, dass wir heute an einem Wendepunkt stehen. Hat die hinter uns lie-

gende Zeit zu gewaltigen Konzentrationen geführt, darf angenommen werden, dass die Nutzbarmachung der Kommunikationsund Informationstechniken eher wieder zur Dezentralisation beitragen wird. Im Rahmen der vielfältigen Bemühungen im Gesundheitswesen wird die rein kurative Medizin gegenüber der Prävention, gegenüber erzieherischen Massnahmen, gegenüber dem wachsenden Bedarf an menschenwürdiger Pflege - wenn möglich ausserhalb einer Hospitalisation - an Bedeutung abgeben müssen. Fortschreitende Spezialisierung ruft gleichzeitig nach einem vermehrten Bedarf an Integration, Wertung und menschlicher, personaler Anteilnahme. Weltweit betrachtet wird jedoch das Hauptproblem die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit all der vielen und recht komplizierten Möglichkeiten von Diagnostik und Therapie sein. Die überwältigende Mehrheit der Weltbevölkerung hat nämlich bisher überhaupt keinen Zugang zu einem Spital.

> Felix Stalder, Architekt BSA/SIA, UIA-PHG

Umschau

Wohnmedizin: Positiv-Programm

(dpa). Die Deutsche Gesellschaft für Wohnmedizin in Baden-Baden bemüht sich um eine sinnvolle Abstimmung zwischen den wohnmedizinischen Grundforderungen und den Sparforderungen im Wohnungsbau. Ziel sei die Erarbeitung eines «Positiv-Programms» zur Verbesserung des Investitionsklimas für preisgünstigen, jedoch gesundheits- und familiengerechten Wohnungsbau einschliesslich entsprechender Sanierungsmassnahmen, hiess es in einer in Baden-Baden veröffentlichten Erklärung.