

Wildi, Rudolf

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 16

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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.

sitzen, ist begreiflich. Das gilt z. B. für die Bibliothek der Technischen Hochschule in Berlin wie für die Science Library in London mit einem Bestand von mehreren Millionen Karten. Noch bleibt freilich viel zu tun: Bereits liegt ein grosszügiger Plan des englischen Schriftstellers und Soziologen H. G. Wells vor, der nichts anderes bezweckt als einen möglichst engmaschigen Ausbau eines Weltnetzes für Literaturnachweis. Nur damit wäre es wohl möglich, das ungeheure, wertvolle Geistesgut unserer heutigen Welt für alle Zeit zu erhalten.

Automatische Streckenblockanlage zwischen Lausanne und Renens. Die Ueberdeckung der Verkehrsströme Simplon-Lausanne-Vallorbe und Bern-Lausanne-Genf ergibt in der 4,5 km langen Gemeinsamstrecke Lausanne-Renens die grösste Verkehrsdichte des ganzen SBB-Netzes, die z. B. am 6. Juli 1940 durchschnittlich einem Zug in 7 min entsprach. Die Sicherungsanlagen dieser Strecke sind daher von grösster Bedeutung. Ing. C. Desponds beschreibt im «SBB-Nachrichtenblatt» vom Juni 1941 die bezügliche Streckenblockanlage, die eine 2 1/2 Minuten-Zugsfolge mit selbständiger Fernsteuerung der Signale der Zwischenblockstation Malley und auch die selbsttätige sichere Blockierung und Lösung der Stellwerke in Lausanne und Renens bei erheblicher Personalreduktion ermöglicht. Im Prinzip liegen elektrische Stromkreise unter Verwendung der Bahnschienen als Leiter vor, wobei der eine, als Rückleitung dienende geerdete Schienenstrang vom andern elektrisch isoliert sein muss. Es bedingt das die Verwendung von Holzschwellen, mit denen aber nur das eine Geleise, Richtung Renens-Lausanne, mit den zwei Isolierstrecken Renens-Malley von 1887 und Malley-Lausanne von 1884 m ausgerüstet ist. Die Geleiserelais sind wie üblich am Anfang, die Batterien am Ende der Blockstrecken eingebaut. In dem anderen, auf Eisschwellen verlegten Geleise werden die seit Jahren erproben und für die vorliegenden Zwecke weiter ausgebauten Achsenzähler verwendet, über die hier in Bd. 116, S. 259* (7. Dez. 1940) durch Ing. R. Zaugg eingehend berichtet worden ist (vgl. dort auch Näheres über die Schienenstromkreise).

Eine neue Verkehrslinie nach Nordeuropa. Die momentanen politischen Verhältnisse und die neu erstellte, 3,2 km lange Storströmbrücke¹⁾ bei Vordingborg haben die längst bestehenden Bedürfnisse einer besseren Eisenbahnverbindung von Hamburg bzw. Lübeck nach Oslo stark gefördert. Zu deren Befriedigung beabsichtigen die deutsche und die dänische Verwaltung die Erstellung einer neuen Linie, die, von der Linie Kopenhagen-Giedser abzweigend bei Nykøbing, mittels einer neuen Brücke über den Guldborgsund nach Rødby auf Laaland und nach Ueberquerung mittels Fährschiff nach der Fehmarninsel zum Anschluss an die von Lübeck kommende Strecke führt. Die neue Bahnlinie soll nach der «Z.VMEV» vom 10. Juli eingleisig, mit den notwendigen Betriebs-Kreuzungsstellen, ohne schienengleiche Strassen-Kreuzungen gebaut werden. Die Ueberfahrt über den Fehmarn-Belt (18 km) dauert nur 50 Minuten gegenüber 2 Stunden Fährbootfahrt der jetzt benützten Linie über Warnemünde-Giedser. Die Gesamtstrecke Hamburg-Oslo wird sich durch die neue Verbindung auf 353 km verringern.

Widerstandsfähigkeit von Baustoffen und Bauteilen gegen Feuer und Wärme. In der «SBZ» vom 31. Dez. 1938 wurde über die Feuersicherheit von Stahlskelettbauten aus den Untersuchungen der Techn. Kommission des Verbandes Schweiz. Brücken- und Stahlhochbau-Unternehmungen eingehend berichtet. Hinsichtlich des Verhaltens der übrigen Baukonstruktionen, im besonderen aus Eisenbeton, seien Interessenten auf die neuesten Veröffentlichungen des Deutschen Normenausschusses mit den Techn. Baupolizeibestimmungen in der «Z.VDI» vom 26. Juli 1941 aufmerksam gemacht.

Richtlinien für den Betrieb von Kompressoren und Druckluftwerkzeugen gibt Oblt. W. Christen (Bern) im Augustheft 1941 der «Techn. Mitteilungen für Sappeure». Die gründlichen Anweisungen werden auch auf zivilen Baustellen mit Nutzen verwendet werden können.

WETTBEWERBE

Erweiterung der Gerichtsgebäude Basel. Wettbewerb für ein Bauprojekt und zur generellen Abklärung späterer Baumöglichkeiten zwischen Bäumlein- und Rittergasse (rückwärtig begrenzt durch Domhof und Realgymnasium) und der damit zusammenhängenden stadtbaulichen Fragen. Teilnahmeberechtigt sind die im Kanton Basel-Stadt seit mindestens 1. Januar 1940 niedergelassenen Architekten schweiz. Nationalität, sowie auswärts wohnhafte, jedoch im Kanton Basel-Stadt heimatberechtigte Architekten. Für zugezogene Mitarbeiter gelten die gleichen Teilnahmebedingungen. Im übrigen sind die Grundsätze sowie

¹⁾ «SBZ» Bd. 102, S. 25; Bd. 103, S. 106 (1937).

das Merkblatt für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben, aufgestellt vom S. I. A., massgebend.

Zur Prämierung von je drei bis vier Entwürfen des *Bauprojektes* und der *generellen Studien* steht dem Preisgericht die Summe von 18000 Fr. zur Verfügung, für Ankauf und Entschädigung weiterer 15 bis 25 Arbeiten mit wertvollen Ideen weitere 18000 Fr. aus den Mitteln eines Bundesbeitrages. Im übrigen wird auf die Bestimmungen des Wettbewerbsprogramms verwiesen, das nebst den Planunterlagen gegen Hinterlage von 10 Fr. bei der Kasse des Baudepartements (Münsterplatz 11, Zimmer Nr. 32) bezogen werden kann. Die Barhinterlage wird den Bewerbern, die einen programmgemässen Entwurf einreichen oder nachträglich auf die Beteiligung verzichten und die Unterlagen bis spätestens 30. Nov. in unversehrtem Zustand zurücksenden, zurückerstattet. Einreichungstermin 16. Februar 1942; Anfragen bis spätestens 17. Nov. an Reg.-Rat Dr. F. Ebi, Vorsteher des Baudepartements, Jurypräsident. Als Architekten gehören dem Preisgericht an P. Trüdinger und J. Maurizio (Basel), A. Höchel (Genf) und O. Pfister (Zürich), als Ersatzmann mit beratender Stimme H. Baur und O. Jauch (Basel).

Bemerkenswerte Programmbestimmung: «Von einer genauen Festlegung der Baulinien (an der Rittergasse) wird absichtlich abgesehen, da die Anregungen dieses Wettbewerbes zur Abklärung dieser Fragen verwertet werden sollen.» Es handelt sich um das Stück Rittergasse zwischen dem Eckhaus an der Bäumleingasse, dem «Delphin», diesem Juwel der altbasler Bürgerhäuser (Bürgerhaus Bd. XXIII), und dem Münster, einschliesslich dem Ramsteinerhof (Bürgerhaus Bd. XXII). Diese stadtbaulichen Studien betreffen somit eine der empfindlichsten Stellen der baugeschichtlich so reichen Basler Altstadt.

Genfer Verbindungsbahn-Rhonebrücke (Bd. 116, S. 295; Bd. 117, S. 146, 250, 306). Die preisgekrönten Entwürfe sind mit Schnitten und Ansichten veröffentlicht im «Bulletin Technique» vom 4. Okt. Wir werden das Wichtigste davon unsern Lesern demnächst ebenfalls zeigen.

Brücke über den Nidau-Büren-Kanal (Seite 35). Der Einreichungstermin ist vom 31. Oktober auf den 31. Dezember 1941 erstreckt worden.

NEKROLOGE

† **Rudolf Wildi**, Bauingenieur, von Suhr (Aargau), geb. 16. Okt. 1880, E. T. H. 1900/02 und 1903/05, ist am 18. Sept. nach kurzer Krankheit einem Herzschlag erlegen. Nach Abgang von der Hochschule entwickelte er eine abwechslungsreiche Baupraxis, die ihn zu Projektierungs- und Bauarbeiten an der Albulabahn, der Martigny-Châtellard-Bahn, an das Kraftwerk der A. I. A. G. Vissoye-Chippis und zu Anfang 1907 an die Lötschbergbahn führte. Hier stand Wildi in Diensten der franz. Baugesellschaft auf der Südseite des grossen Tunnels, mit Sitz in Goppenstein, wo er am Schalltag des Jahres 1908 mit knapper Not in dem grossen Lawinenunglück, das 12 Opfer gefordert, dem Tode entging. Nach Abschluss des Baues nahm ihn die Unternehmung nach Paris mit, wo er am Bau des Métro-Seine-Tunnels Invalides-Concorde mitwirkte. In die Schweiz zurückgekehrt, arbeitete unser G. E. P.-Kollege auf dem Baubureau der Kreises V der SBB und als Bauoffizier der Gotthard-Südfront, bis er 1906 seine endgültige Lebensstellung als Professor am Technikum Winterthur fand.

LITERATUR

Dams and Control Works, constructed by the bureau of reclamation. Described by John C. Page, Commissioner. USA, Department of interior. 261 S., mit vielen Bildern und Plänen. Washington 1938, Government printing office. Preis 1 \$.

Dieses billige, mit vielen Bildern, Zeichnungen, Diagrammen und Tabellen erstklassig ausgestattete Werk enthält im ersten und zweiten Teil eine Beschreibung von 15 der bedeutendsten Stauanlagen (Boulder Dam, Grand Coulee Dam, usw.) und von sechs charakteristischen Wehranlagen, die durch das «Bureau of reclamation» erstellt worden sind. Von jedem Objekt werden die Charakteristiken gegeben, besondere Details mit vielen Konstruktions-Zeichnungen beschrieben über Fundationen, Dammkonstruktionen, Ueberläufe und Entlastungsorgane, Bauausführung, geologische, hydraulische und statische Fragen; sodann ist jeweils eine Kostenanalyse beigefügt. Die beschriebenen Werke umfassen alle denkbaren Typen von Talsperren, Dämmen und Wehren. Der dritte Teil behandelt besondere Teilprobleme: Hochdruck-, Absperr- und Regulierorgane, teilweise mit Konstruktionszeichnungen; hydraulische Modellversuche an Entlastungsorganen und Einläufen; Modellversuche über das statische Verhalten von Staumauern; Berechnungsverfahren für