

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 11

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Extrait du Rapport du Jury

Les projets du concours, parvenus dans les délais prescrits à la direction des constructions fédérales à Berne, sont au nombre de 31. Ces projets ont été vérifiés le 31 juillet 1936, et exposés dans la salle des Pas-Perdus du Palais Fédéral. Le jury s'est réuni les 3, 4 et 5 août. Il a estimé que tous les projets remis peuvent être pris en considération et s'est plu à reconnaître en général un effort considérable des concurrents, étant donné le peu de temps qu'ils avaient à disposition.

Après un examen détaillé des projets, le Jury procède en deux tours à l'élimination de 15 projets qui constituent des solutions insuffisantes, soit par l'aspect des bâtiments, soit par l'aménagement intérieur, et qui s'adaptent imparfaitement au but proposé. Un examen plus approfondi conduit à l'élimination, pour les mêmes raisons, de 7 autres projets. Il reste en présence 9 projets qui sont critiqués en détail, comme suit.

Projet no 18, «CH». Ce projet est très concentré, d'une réalisation très facile et d'un prix de revient minimum. Il est clair et simple, d'une simplicité un peu marquée mais qui correspond bien à notre caractère général et à nos possibilités. L'entrée est quelque peu encombrée. Les circulations sont claires, pour autant que le mouvement des visiteurs soit bien organisé. Les possibilités d'exposition sont excellentes et augmentées du fait de vues générales provenant du décalement des planchers. Ces planchers sont du reste caractérisés par le fait qu'ils sont nettement séparés des parois extérieures et libres dans le volume général du bâtiment. Le fait d'avoir des parois très ajourées et d'autres très opaques permet une heureuse présentation de vitraux ou autres motifs décoratifs, l'aménagement du restaurant placé en rez-de-chaussée inférieur offre un contraste plaisant entre les galeries bien ouvertes en un local plus intime et caractéristique. Le cube de 16 650 m est un des plus restreints qui aient été proposés. La réalisation serait particulièrement avantageuse.

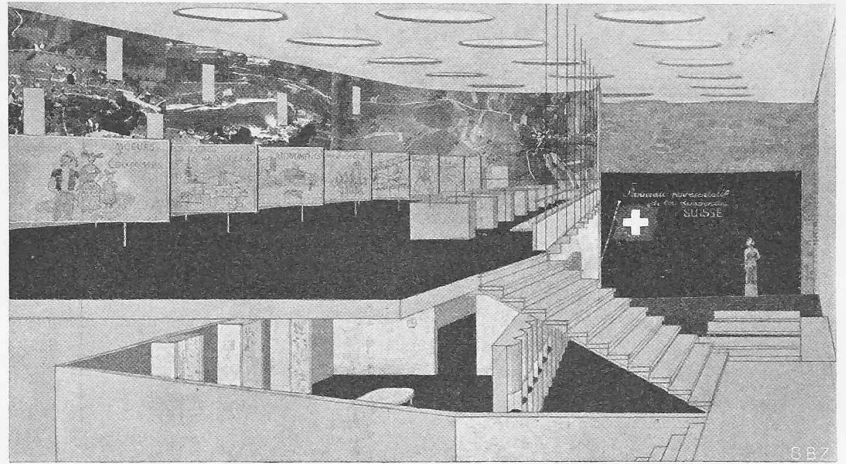
Projet no 24, «P. 37». Projet extrêmement intéressant par sa conception hardie et son aménagement intérieur qui prévoit les meilleures circulations possibles ainsi qu'une entrée très claire et caractéristique. Les solutions proposées pour l'exposition des objets sont très ingénieuses sauf pour la section de l'horlogerie dont les dimensions sont inadmissibles (hauteur et largeur trop restreintes). L'éclairage par la toiture prévue par l'auteur est compliqué et d'une réalisation coûteuse. L'aménagement intérieur est d'une tenue architecturale très attrayante et on peut remédier facilement aux quelques défauts de son organisation. Le restaurant est bien placé. Il sépare la place de fête de la circulation sur la berge et fait partie d'un ensemble très attractif (cinéma etc.). L'ensemble du projet et particulièrement son aspect extérieur serait amélioré par une diminution du porte-à-faux sur la Seine et par une coordination plus étudiée de ses différents éléments. Le cube de 21 590 m est normal et la construction serait réalisable. (Schluss folgt.)

MITTEILUNGEN

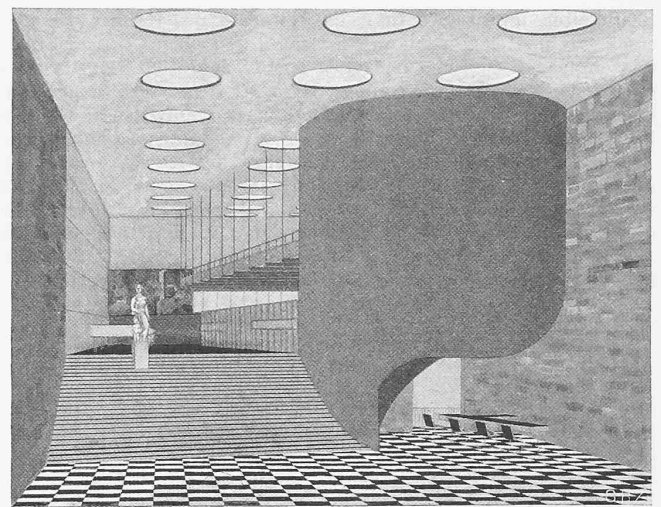
Eine Quaimauer aus fertigen Elementen ist in den Jahren 1934—35 in Seattle (USA) erstellt worden und in «Technique des Travaux» vom August 1935 beschrieben. Die Länge dieser Mauer beträgt 1860 m; sie ist aus Elementen von 2,4 m Länge und ganzer Mauerhöhe, 6 m, zusammengesetzt. Das Gewicht dieser Mauerelemente beträgt 24 t. Sie sind auf eine eiserne Spundwand von 4,5 bis 18 m Höhe, je nach Tiefe des festen Untergrundes, aufgesetzt und auf der Höhe der Resultierenden des Erddruckes nach rückwärts verankert. Dieser Verankerung dienen drei monolithisch mit den Mauerelementen betonierte Sporen auf der Rückseite jedes Elementes, deren Flanken sägeartig gezahnt sind. Zwei kräftige, ebenfalls mit Verzahnung versehene hölzerne Holme werden nach dem Versetzen der Elemente durch Vergießen mit Zementmörtel in den Zwischenräumen der Sporen befestigt. Die Zugkraft, die je nach Wasserstand verschieden ist und bis zu 33 t pro Anker beträgt, wird auf eine Gruppe von schiefen und vertikalen hölzernen Pfählen übertragen. Laschen, die mit in Nuten eingreifenden Betondübeln und mit Schraubenbolzen an den Holmen befestigt sind, übertragen die Horizontalkraft auf die Pfahlköpfe. Die Berührungsstelle zwischen Spundwand und aufgehender Mauer, die keine Kräfte zu übertragen haben soll, ist mit Beton gut abgedichtet, um das Eindringen

Wettbewerb Schweizer Ausstellungspavillon für Paris 1937

II. Preis (1100 Fr.), Entwurf Nr. 24. Architekten K. Egender, W. Müller, Zürich.



Vom Treppenpodest (rechts) gegen «Panneau Noir» in Eingangshalle; links Galeriegeschoss.

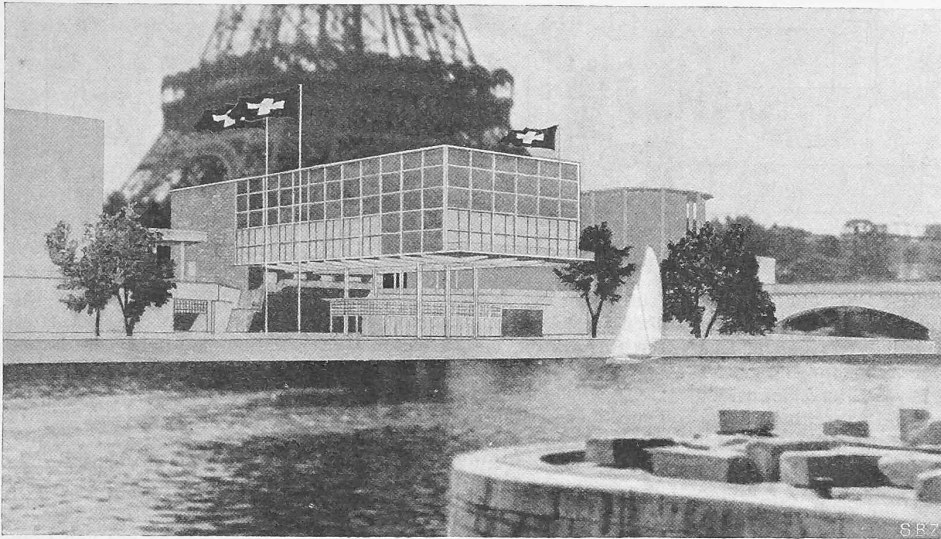


Eingangshalle mit grosser Treppe zum Hauptgeschoss.

der Holzschädlinge zur Holzkonstruktion zu verhindern. Nachdem die Pfähle mit Schüttmaterial sorgfältig eingehüllt waren, wurden die Holme mit einem 100 mm starken Bohlenbelag abgedeckt, auf den die weitere, bis zur Straßenoberkante, 3,5 m hohe Materialschicht zu liegen kam. Die Mauer wurde durch Anbetonieren einer Konsole von 1,65 m seeseitiger Auskrägung vollendet. Die Herstellung der Mauerelemente erfolgte auf einem gut eingerichteten Bauplatz in hölzerner Schalung mit Blechbeschlag, die 25mal verwendet wurde. Die Schalungen wurden so ausgerichtet und in passenden Abständen aufgestellt, daß nach dem Betonieren und Ausschalen der ersten Serie eine weitere in den Zwischenräumen betoniert werden konnte. Der Beton wurde durch Vibration verdichtet. Die Mauerelemente greifen seitlich mit Nut und Feder ineinander und passen dank der skizzierten Herstellungsweise so gut, daß sich besondere Abdichtungsmaßnahmen an der fertigen Mauer erübrigten. Auf dem Bauplatz wurden täglich vier Elemente versetzt, was einem Arbeitsfortschritt von 9,6 m entspricht.

Die Laufgewichtswaage der DVL. Die für den grossen Windkanal der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt¹⁾ gebaute, elektrisch gesteuerte Waage zur selbsttätigen Aufzeichnung der Messergebnisse der Sechskomponentenwaage ist von M. Kramer in «Z. VDI» 1936, Nr. 6 beschrieben. Das über zwei Rundstangen des Waagebalkens durch drei Rollen in Kugellagern geführte Laufgewicht wird durch eine in Kugellagern laufende Gewindestindel mittelst einer elastisch mit ihm verbundenen Spindelmutter bewegt. Spindel, Spindelmutter und Laufgewicht sind durch Federdruck spielfrei geführt. Bei Senken oder Heben des Waagebalkens hält ein Anschlag den die Spindel antreibenden Elektromotor im richtigen Drehsinn solange in Bewegung, bis

¹⁾ «SBZ» Bd. 106, Nr. 24, S. 289.



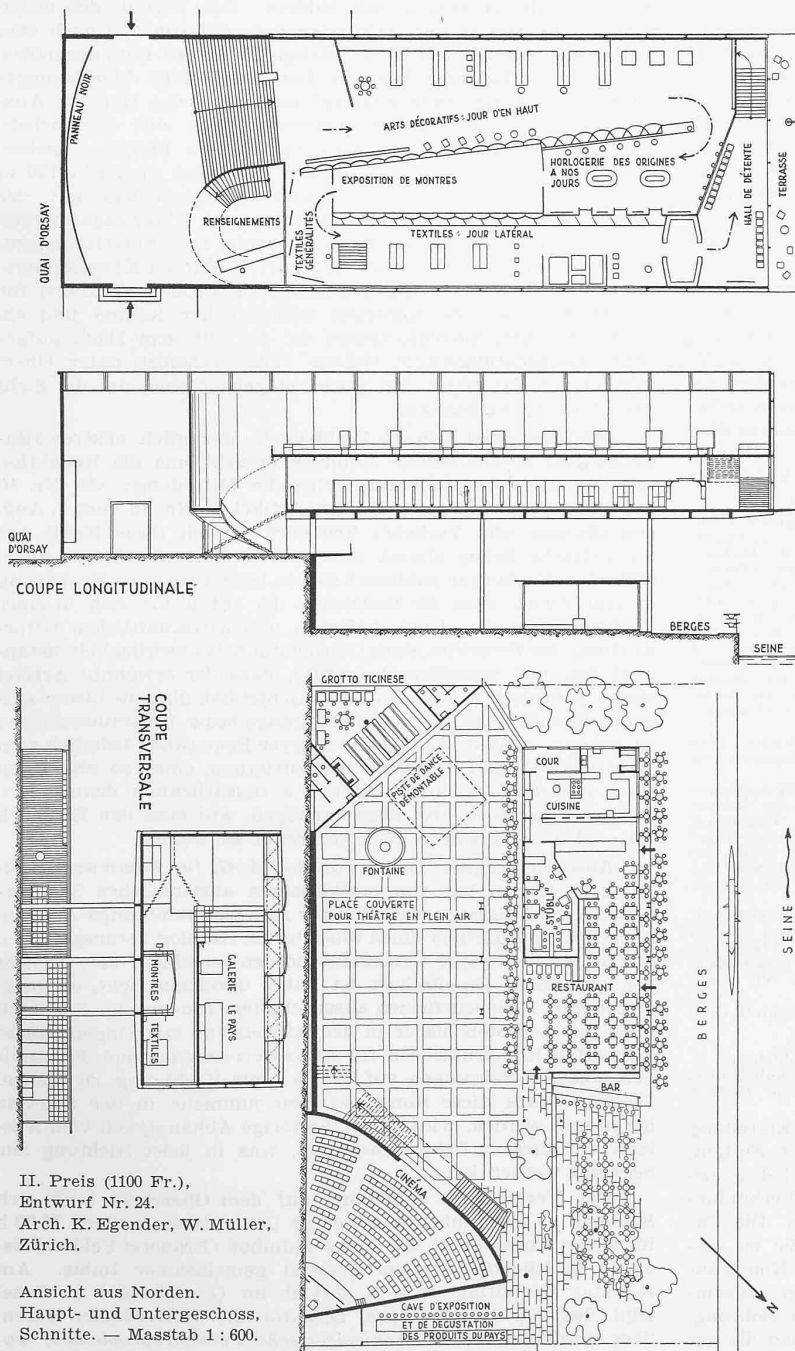
das gestörte Gleichgewicht wiederhergestellt ist. Genauer gesagt, geschieht die Einsteuerung der Gleichgewichtslage durch zwei am Balkenende befestigte Kontaktzungen, deren Gegenkontakte von der einen schon bei kleinen Gleichgewichtstörungen, von der anderen erst bei grösseren Gleichgewichtstörungen berührt werden. Durch die erste Kontaktzunge wird der Motor und damit eine schon im Gleichgewichtszustand eingeschaltete Wirbelstrombremse in Betrieb gesetzt, durch die zweite die Wirbelstrombremse durch Kurzschluss ausgeschaltet. Die kräftige Wirkung der Bremse beim Abschalten des Motors verhindert das Anfahren von Schwingungen um die Gleichgewichtslage und ermöglicht ein rasches und genaues Messen. Die Waage wird für Kräfte zwischen 6 kg und 600 kg benutzt und durch ein veränderliches Uebersetzungsverhältnis den Belastungen angepasst. Der grösste Messfehler wurde

zu $\frac{1}{1000}$ der Höchstlast ermittelt. Die elektrische Fernübertragung der Messergebnisse erfolgt durch einen mit der Gewindespindel gekuppelten Geber und einen mit ihm synchron laufenden Empfänger, der die sechs Luftkraftkomponenten in Kurvenform über dem Anstellwinkel aufzeichnet und zudem in Zahlenwerten registriert. G. K.

Tagung für Wasserbau und Wasserwirtschaft in Wien. Der Wasserwirtschaftsverband der österreichischen Industrie veranstaltet im Einvernehmen mit den zuständigen Zentralstellen, insbesondere mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft eine «Tagung für Wasserbau und Wasserwirtschaft» in der Zeit vom 15. bis 17. Okt. 1936. Es werden folgende Vorträge gehalten: **Sekt.-Chef Ing. R. Holenia:** Ueber die Bedeutung und Aufgaben der Wasserwirtschaft. — **Prof. Ing. Dr. F. Schaffernak:** Ueber Forschung und Lehre auf dem Gebiete des Wasserbaues und ihre Beziehungen zur Praxis. — **Min.-Rat Ing. Dr. K. Riediger:** Die staatlichen Massnahmen auf dem Gebiete des Flussbaues und ihre wirtschaftliche Bedeutung. — **Ing. Dr. H. Grengg:** Wasserkraftnutzung und elektrische Energiewirtschaft in Oesterreich. — **Ing. G. Beurle:** Die Grundlagen des Wasserkraftbaues in Oesterreich. — **Prof. Ing. Dr. R. Fischer:** Die wasserwirtschaftlichen Beziehungen zwischen Industrie und Landwirtschaft. — **Min.-Rat Dr. H. Deutschmann:** Wasserwirtschaft und Wasserrecht. — **Min.-Rat Ing. Dr. O. Härtel:** Die Wildbachverbauung in Oesterreich. — **Reg.-Ob.-Baurat Ing. K. Parger:** Die Grundsätze der Donauregulierung. — **Gen.-Dir. Hofrat Ing. O. Korwik:** Die Donauschiffahrt.

Die Vorträge werden im Festsaal des Industriehauses, Schwarzenbergplatz 4, gehalten.

In Verbindung mit der Tagung finden auch Besichtigungen des Baues des grossen Wasserbehälters im Lainzer Tiergarten, des Hydrologischen Institutes der Techn. Hochschule Wien, der Versuchsanstalt für Wasserbau des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, der schiffsbautechn. Versuchsanstalt, der Erweiterungsbauten für die Wasserversorgung auf dem Kahlenberg und Leopoldsberg, des Umbaues der Reichsbrücke und der Schiffswerft Korneuburg statt. Anlässlich der Tagung wird auch ein reichhaltiges Sonderheft des Organes des Wasserwirtschaftsverbandes, der Zeitschrift «Wasserwirtschaft und Technik» mit zahlreichen Abhandlungen über wasserwirtschaftliche Themen erscheinen und den Tagungsteilnehmern überreicht werden. Einladungen mit Anmeldeformularen sind anzufordern bei der Geschäftsstelle des Wasserwirtschaftsverbandes, Wien III, Lothringerstrasse 12. Preis der Teilnehmerkarte 6 S.



II. Preis (1100 Fr.), Entwurf Nr. 24. Arch. K. Egender, W. Müller, Zürich.

Ansicht aus Norden. Haupt- und Untergeschoss. Schnitte. — Masstab 1 : 600.

Neue Dampflok- motiv - Bauarten.

Dank der Initiative der verschiedenen französ. Eisenbahn-Verwaltungen wird demnächst die Entwicklung d. Dampflokomotive einen neuen Impuls erfahren. Im Gegensatz zu den zahlreichen Bestrebungen, die

klassische Stephenson'sche Dampflokomotive in ein Stromlinienkleid zu zwängen, werden die Erbauer der fünf bestellten Versuchslokomotiven meistens eigene Wege gehen. Das Programm umfasst: 1. Eine Lokomotive der Achsanordnung 2C1 für die Nordbahn, die von Soc. Alsacienne, Fives-Lille & Schneider nach Entwürfen der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur gebaut wird. Ihre Bauart kennzeichnet sich durch die Anwendung des Einzelachsantriebes nach Vorschlag J. Buchli (Winterthur) durch je eine 6zylindrige, raschlaufende Dampfmaschine. Ein 60 at Wasserrohrkessel sowie ein 20 at Rauchgasvorwärmer liefern den notwendigen Dampf (Näheres im Hauptartikel, S. 113, Typenskizze S. 117). — 2. Eine ältere Schnellzuglokomotive mit Stangenantrieb der PLM-Bahn der Achsanordnung 2C wird umgebaut, d. h. mit einem Veloxkessel von Brown, Boveri & Co. ausgerüstet (vergl. die obenstehende Typenskizze). — 3. Eine Lokomotive 2C2 für das OCEM mit dreifacher Expansion. Für die Hoch- und Mitteldruckstufen sind schnelllaufende Dampfmaschinen vorgesehen, die über Vorgelegewellen und Kuppelstangen an das normale Niederdrucktriebwerk angeschlossen werden. Der Stephenson'sche Kessel ist für 25 at vorgesehen und mit einem Primär- und Sekundär-Ueberhitzer ausgerüstet; die Lokomotive selbst wird Aussenrahmen aufweisen. — 4. Eine 25 at Dampfturbinenlokomotive der Achsanordnung 2C2 von Schneider-Westinghouse für das OCEM. Auch bei dieser Maschine wird ein Einzelachsantrieb mit Hohlwelle und Federkupplung vorgesehen. Die drei Turbinen arbeiten ohne Kondensationsanlage. — 5. Eine Lokomotive vorläufig unbekannter Achsanordnung für die Staatsbahn mit raschlaufendem einfachwirkendem Dampfmotor in V-Form, der über eine Längswelle und mehrere Schneckenradantriebe Bauart Dabeg die Achsen antreibt. — Im weiteren sollen je eine Dreizylinder- und eine Vierzylinder-Verbundlokomotive mit Dabeg-Ventilsteuerung versehen werden. R. L.

Eidgen. Technische Hochschule. Diplommerteilungen. Auf Grund der abgelegten Prüfungen haben das Diplom erhalten:

Als Architekt: Eric Bertallo von Satigny (Genf), Alessandro Christen von Olten, Boghos Djanikian von Kanagir (Armenien), Hermann Fried von Cambridge (U. S. A.), Wilhelm Frey von Zürich, Richard Frischnecht von Herisau, Julian Goldman von Czestochowa (Polen), Claude Jeannot von Les Ponts de Martel (Neuenburg), Robert Kapp von Biel und La Ferrière (Bern), Hans Marti von Othmarsingen (Aargau), Bernhard Matti von Zweisimmen (Bern), Konrad Metzger von Hugelshofen (Thurgau), Peter Meyer von Zürich, Peter Moro von Heidelberg, Pierre Reuter von Luxemburg, Elmar Schniewind von Englewood (New Jersey, U. S. A.), Renato Sobotka von Wien, Robert Spoerli von Neuhausen, Andreas Stern von Karczag (Ungarn), Rudolf Stern von Berlin, Michael Stettler von Bern, Miklos Szamosi von Budapest, Cipriano Turri von Florenz, Willy Vonesch von Schötz (Luzern), Werner Weilenmann von Paris.

Als Bauingenieur: Pierre Clot von Grenoble (Frankreich), Paul Gattiker von Zürich, Jean-Albert Mussard von Genf, Georg Roussen von Spetzas (Griechenland).

Als Maschineningenieur: Werner Bonath von Sangershausen (Deutschland), Paul Bovet von Neuenburg, Theodor Bovet von Neuenburg und Fleurier, Karel W. A. Broese van Groenou von Wassenaar (Holland), Reza Gandjei von Täbris (Persien), Hossein Haschemi-Nejad von Teheran (Persien), Hans Heger von Altdorf, Gustav Lang von Budapest, Pal Mihalyfi von Budapest, Karl Hieronymus Radziwill von Balice (Polen), Arild Schlytter von Norwegen, Albert Surber von Zürich, Adolphe Zarn von Ems (Graubünden).

Als Elektroingenieur: Max de Boor von Zürich und Winterthur, Gaston Borgeaud von Penthaz (Waadt), Walter Brügger von Graben bei Herzogenbuchsee (Bern), Stanislaw Feigenbaum von Warschau, Paul Fiechter von Basel, Fritz Fischer von Zürich, René Gonzenbach von Rüti (Zürich), Gottfried Jaeger von Ragaz, Geza Langer von Budapest, Victor Talent von Paris.

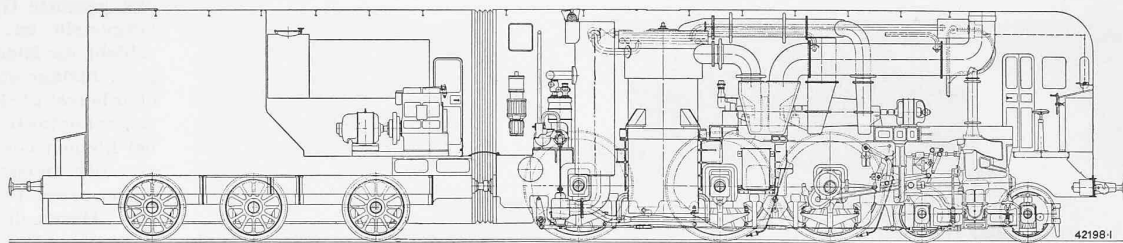
Als Ingenieur-Agronom: Walter Brunner von Zürich, Rudolf Conrad von Bern, Fritz Weber von Winterthur.

Als Kulturingenieur: Diego Scala von Carona (Tessin).

Als Vermessungingenieur: Hans Meier von Dänikon (Zürich).

Als Mathematiker: Paul Baltensperger von Zürich, Jakob Dünki von Winterthur, Felix Fiala von Genf, Arthur Huber von Horgen (Zürich), Emil Treichler von Zürich.

Holzverbindungen Bauweise «Cabrol». Bei der Erstellung eines freistehenden vierzelligen Holzsilos für 1600 t Füllgut, über den F. Trysna in der «Bautechnik» vom 24. Juli d. J. berichtet, wurde die genannte Dübelkonstruktion für Verbindungen gewählt, die grosse Kräfte zu übertragen haben. Die Cabrol-Verbindung wird am Ort hergestellt, nachdem die zu verbindenden Teile mittels Halteschrauben, die in der Konstruktion bleiben, in ihrer endgültigen gegenseitigen Lage zusammengebaut sind. Sie besteht aus einer zylindrischen Bohrung, deren Axe in der Berührungsebene der Hölzer liegt und die zur



Ältere Schnellzuglokomotive der PLM, umgebaut auf Brown, Boveri-Velox-Dampferzeugung. — Masstab 1:130.

Aufnahme eines ebenfalls zylinderförmigen Holzdübels aus Buchen- oder einem anderen Hartholz dient. Nach den mitgeteilten Resultaten, die an einem wegen unübersichtlicher statischer Wirkung nicht gerade glücklich gewählten Versuchskörper erzielt wurden, beträgt die Bruchlast für Dübel von 60 mm Durchmesser in Tannenholz schätzungsweise 350 bis 400 kg/cm². Die Verwendung eines sehr harten Holzes (Bongossi) für die Dübel hat gegenüber Buchenholz eine geringe Verbesserung der Tragkraft und eine bedeutende Verminderung der Deformationen zur Folge.

Vom neu eröffneten Flughafen Gatwick, der 45 km von London entfernt ist, bringt «The Architects Journal» vom 4. Juni d. J. eine Beschreibung mit Bildern. Der Vorteil des neuen Flugplatzes liegt in der verkürzten Reisezeit von und nach dem Kontinent; die Zeitersparnis beträgt 25 bis 45 min gegenüber den anderen Flughäfen Londons. Das dreistöckige Abfertigungsgebäude ist kreisförmig angelegt und mit sechs radialen Ausgängen zu den Flugzeugen versehen. Ein- und ausfahrbare Schutzzelte verlängern den Eingang bis zum Flugzeug, sodass die Passagiere vor Wind und Regen geschützt sind. Ein 130 m langer Tunnel verbindet das Abfertigungsgebäude mit der nächstliegenden Bahnstation, die extra des Flugplatzes wegen an der bestehenden Linie angelegt wurde. Das Abfertigungsgebäude ist teils in Eisenbeton, teils der leichteren Erweiterungsmöglichkeit wegen in Stahl gebaut. Es enthält sämtliche für den Betrieb und die Kontrolle erforderlichen Räume und ein Dachrestaurant. Bemerkenswert ist der auf dem Dach aufgebaute Beobachtungsraum, dessen Fensterscheiben unter einem Winkel von 60° gegen den Boden eingebaut sind, um die Sicht nach oben zu verbessern.

Claridentunnel von H. Waldvogel. Bezüglich unseres Hinweises auf S. 112 letzter Nummer ersucht uns die Redaktion von «St. u. V.» um Aufnahme folgender Mitteilung: «In Nr. 10 der «SBZ» vom 5. Sept. wird ein Artikel in Nr. 16 vom 7. Aug. von «Strasse und Verkehr» kritisiert. Soweit diese Kritik auf die Tatsache Bezug nimmt, dass der erwähnte Artikel in einem offiziellen Fachorgan publiziert wurde, bedarf sie einer Ergänzung in dem Sinne, dass die Redaktion der «St. u. V.» sich in einer Vorbemerkung von der technischen und wirtschaftlichen Befürwortung des Projektes eines Claridentunnels ausdrücklich distanziert hat und besonders bemerkte, dass der erwähnte Artikel einzig publiziert werde, um einen Ueberblick über die bisher aufgetauchten Projekte für Alpenübergänge bzw. Untertunnelungen zu geben.» — Wir wollten mit unserer Bemerkung lediglich zum Ausdruck bringen, dass zur Registrierung einer so abseitigen Idee, von der sich auch «St. u. V.» «ausdrücklich distanziert», unseres Erachtens drei Sätze genügen, will man den Eindruck vermeiden, sie verdiene doch verbreitet zu werden.

Abwasserfragen. Die L. von Roll A.-G. für kommunale Anlagen in Zürich hat von erstklassigen ausländischen Sachverständigen umfassende Patente über Abwasserreinigungs-Anlagen erworben und darüber einen illustrierten Katalog herausgegeben, den sie an zahlreiche Gemeindebehörden verschickt hat. Absicht der genannten Gesellschaft ist dabei durchaus nicht, die ortsansässigen Ingenieurfirmen auszuschalten, sondern im Gegenteil ihnen die neuesten bisher in der Schweiz nur in geringem Masse bekannten Konstruktionen für Abwasserreinigung und die damit gemachten Erfahrungen auf Wunsch zur Verfügung zu stellen. Dadurch, dass diese Konstruktionen nunmehr in der Schweiz hergestellt werden, wird unsere bisherige Abhängigkeit vom Ausland auf diesem Gebiete beseitigt, was in jeder Richtung nur begrusst werden kann.

Der Verein f. d. Schifffahrt auf dem Oberrhein trifft sich Samstag 19. September zu seiner 30. Generalversammlung 16.00 h im neuen Theatersaal des Hotel Bahnhof (Brauerei Feldschlösschen) in Rheinfelden; anschliessend gemeinsamer Imbis. Am Samstag Vormittag 10.30 h spricht im Grossratsaal in Basel Dipl. Ing. U. Th. Koomans, Direktor der Rotterdamer Häfen, über «Holländische und schweizerische Verkehrsprobleme», wo-

rauf Interessenten nachdrücklich aufmerksam gemacht seien. Nachmittags 13.30 h ab Schiffflände Rheinfahrt mit Dieselboot nach Rheinfeldern zur Generalversammlung. Preis für Bootfahrt nebst Imbis 4 Fr.; Gäste sind willkommen, Anmeldung erbeten an den Verein f. Sch. a. d. Oberrhein, Basel 19, Hochbergerstr. 134 (Postcheck V 324).

Rheinschiffahrt Basel-Strassburg. Ein jahrzehntealtes Postulat der schweiz. Rheinschiffahrt, die Beseitigung eines empfindlichen Hindernisses durch *Hebung der beiden Rheinbrücken Kehl-Strassburg* soll in Erfüllung gehen. Einem weiteren Wunsch zur Erleichterung der Schiffahrt durch Beseitigung der Hüniger Schiffbrücke unter gleichzeitiger Hebung der ebenfalls zu tief liegenden Hüniger Eisenbahnbrücke und deren Umbau in eine Strassenbrücke konnte leider nicht entsprochen werden, da die Eisenbahnbrücke doch zu weit rheinabwärts der Schiffbrücke liegt, um sie gleichwertig ersetzen zu können. Dagegen soll diese Eisenbahnbrücke abgebrochen werden.

Rheinschiffahrtstagung in Säckingen. Der Rheinschiffahrtsverband Konstanz hält diese Tagung anlässlich seiner 20. ord. Mitgliederversammlung am 27. September ab, und zwar gemeinsam mit dem Nordostschweiz. Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee (St. Gallen). An der um 11 h im «Schützen» beginnenden Tagung sprechen über die einschlägigen Fragen: Oberreg.-Baurat J. Altmayer (Karlsruhe), Dir. R. Weber (Mannheim) und Prof. Dr. F. Metz (Freiburg i. Br.). Nach dem gemeinsamen Mittagessen fährt man zum Kaffee nach dem Bergsee und vereinigt sich ab 18 h wieder zwanglos im «Schützen» Säckingen.

Arbeitsbeschaffung durch den «Krisenrapen» in Basel. Obwohl in unserer «Mitteilung» auf S. 112 letzter Nummer auf die ausführlichen Angaben des B.I.A.-Protokolls (S. 46 lfd. Bds.) verwiesen wird, könnte die irrtümliche Meinung entstehen, dass jährlich nur für 3 Mill. Fr. zusätzliche Arbeit in Frage kommen sollte. Die neue Gesetzesvorlage sieht jedoch vor, mit dem jährlichen Betrag von rd. 3 Mill. Fr. eine Arbeitsbeschaffungsanleihe von rd. 24 Mill. Fr. angemessen zu verzinsen und innerhalb von 10 Jahren zu amortisieren. Die Anleihe soll während 3 Jahren, d. h. jährlich für rund 8 Mill. Fr. zusätzliche Arbeit, zu den jährlich budgetierten Bauausgaben des Kantons hinzu, ergeben.

Ein Internationaler Giesserei-Kongress findet vom 16. bis 20. September 1936 in Düsseldorf statt. Es werden insgesamt 30 Vorträge gehalten, die in drei Gruppen gegliedert sind, und zwar in Vorträge allgemeiner sowie form- und giesstechnischer Art, Vorträge über die Metallurgie des Eisen-, Stahl- und Tempergusses und Vorträge aus dem Gebiet des Nichteisenmetallgusses. Gleichzeitig wird eine Giessereiausstellung veranstaltet.

Das neue Basler Kunstmuseum, dessen letzte Wandlungen vom grundlegenden Wettbewerbs-Entwurf der Arch. Christ und Büchi bis zum Bauprojekt unter Mitwirkung des Preisrichters Bonatz wir in Band 99 (18. Juni 1932) vorgeführt hatten, ist am 29./30. August d. J. seiner Bestimmung übergeben worden. Eine eingehende Darstellung des stattlichen Baues soll demnächst hier erscheinen.

WETTBEWERBE

Krankenhaus-Erweiterungsbau in Baden (Seite 32 lfd. Bds.). Das Preisgericht, in dem als Architekten vertreten waren Prof. O. R. Salvisberg, W. Vetter (Colmar) und Gisbert Meyer (Luzern), hat unter 9 Entwürfen folgenden Entscheid gefällt:

- | | |
|---------------------|--|
| I. Preis (1100 Fr.) | } Entwurf von Arch. Otto Dorer, Baden. |
| II. Preise | |
| ex (800 Fr.) | |
| aequo | } Entwurf von Arch. Werner M. Moser, Zürich. |
| | } Entwurf von Arch. Robert Lang, Baden. |

Jeder Eingeladene erhielt ausserdem eine Entschädigung von 500 Fr. Die Ausstellung der Entwürfe in der Aula des alten Schulhauses (bei der Hochbrücke) dauert vom 10. bis und mit Donnerstag 17. September, werktäglich geöffnet von 10 bis 12 und 16 bis 19 h, Samstags und Sonntags von 10 bis 12 und 14 bis 17 h.

Neue Strassenbrücke über das Sittertobel («Kräzernbrücke») bei St. Gallen-Bruggen (Bd. 107, S. 263). Es sind 47 Entwürfe rechtzeitig eingereicht worden, mit Baukosten zwischen rund 700 000 Fr. und 1,5 Mill., und zwar in Eisen, Eisenbeton und Beton, und sogar in Holz. Auf das, etwa auf den 20. September zu gewärtigende Jury-Urteil wie auf die Ausstellung darf man gespannt sein.

Gerichtsgebäude in Lugano. Zu diesem Wettbewerb sind zugelassen Tessiner Architekten, sowie solche schweizerischer Nationalität, die seit mindestens 1. April 1931 im Kanton niedergelassen sind. Verlangt werden Lageplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:200, Schaubild, Bericht, kubische Berechnung und Kubikmeterpreis. Einreichungstermin 31. Oktober.

Fachpreisrichter sind die Architekten P. Vischer (Basel), M. Picentini (Rom), M. Brailard (Genf) und E. Fatio (Genf); Ersatzleute sind A. Laverrière (Lausanne) und P. Portalupi (Mailand). Zur Auszeichnung von fünf bis sechs Entwürfen stehen 12 000 Fr. zur Verfügung. Die Unterlagen sind gegen 20 Fr. Hinterlage zu beziehen von der Cancellaria del Dipartimento di Giustizia, Bellinzona.

NEKROLOGE

† **Laurent Samuel Ribard**, Ingénieur-civil. Le 4 août dernier, après deux jours à peine de maladie L. S. Ribard a été brusquement enlevé à sa famille et à ses amis de la G.E.P. Né le 15 mars 1884 à Calvisson (Gard) où son père était pasteur, c'est à Genève, patrie de sa mère, qu'il vint poursuivre ses études secondaires pour entrer à l'Ecole Polytechnique de Zurich en 1906, après une année de Service militaire au 1^{er} Génie de Versailles. Tout bon Français qu'il était, il se sentait profondément attaché à ses camarades du Collège de Genève et fit partie avec eux de l'Association des Suisses-Romands à l'E.P.F. Diplômé 1910, il débuta comme Ingénieur-civil à Zollikon chez MM. Borsari & Co, puis à Weinfeldern à l'entreprise Ruegg. En mars 1913, il part pour Bruxelles où il entre chez MM. Züblin & Cie. Mobilisé en 1914, il fait toute la guerre dans les Téléphones de Campagne et retrouve en 1919 une place à Strasbourg chez MM. Züblin. En 1920, il est appelé comme Chef de bureau d'études à la Sté. d'Entreprises et d'Exploitations à Grenoble, dont il devient Fondateur de pouvoir en 1925. En 1931, à la suite de transformations de sociétés, il passe à Lyon à la Sté. Etudes et Aménagements Electriques et devait cet automne suivre son bureau à Paris où il était transféré.

Modeste et consciencieux, Ribard étonnait son entourage par ses dons d'observation et son endurance dans les visites de chantiers en haute montagne dont il avait la surveillance. Excellent père de famille, charmant collègue, apprécié de ses chefs, fidèle à ses amis, il part dans la force de l'âge, sans avoir pu donner toute la mesure de ses capacités.

A. Sordet.

† **Marcel Grossmann**, von 1907 bis 1927 Professor für Darstellende Geometrie an der E.T.H., ist am 7. September im Alter von 58 Jahren durch den Tod von langem Leiden erlöst worden. Ein Nachruf auf den verdienten G.E.P.-Kollegen wird folgen.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER.

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein

Mitteilung des Sekretariates

Für Iran (Persien) werden dem S.I.A. neuerdings folgende Stellen gemeldet:

- 1 Wasserbauingenieur mit besonderen Kenntnissen in der Projektierung und Ausführung von Staumauern.
- 1 Geolog mit besonderen Kenntnissen in hydraulischen Fragen und artesischen Brunnen.
- 1 Topograph mit Erfahrungen in Aufnahmen für Bewässerungsarbeiten.
- 1 Meteorolog.

Anmeldungen von Kandidaten, die den obgenannten Anforderungen entsprechen, über eine mindestens 10-jährige Praxis verfügen und deren Gesundheitszustand einwandfrei ist, werden vom S.I.A. weitergeleitet. (Die Anmeldungen haben in französischer Sprache auf besonderen Formularen, die beim Sekretariat des S.I.A. oder bei der S.T.S. bezogen werden können, zu erfolgen.)

Von anderer Seite werden für eine Bauunternehmung in Iran folgende Ingenieure gesucht:

- 2 Ingenieure für die Projektierung von kleinern Hafenanlagen und Quaimauern.
- 2 Ingenieure für die Ausführung dieser Bauten.

Bewerbungsschreiben mit Angaben über bisherige Praxis und Gehaltsansprüche befördert ebenfalls das Sekretariat.

Zürich, den 5. Sept. 1936.

Das Sekretariat.

S.I.A. Basler Ingenieur- und Architekten-Verein

60. Generalversammlung, Mittwoch, 13. Mai 1936

Der von über 80 Mitgliedern besuchten Generalversammlung kam insofern besondere Bedeutung zu, als verschiedene Ersatzwahlen in den Vorstand zu treffen und das Amt des Präsidenten neu zu besetzen war. Der abtretende Präsident, Architekt R. Christ, erstattete Bericht über die Tätigkeit des Vereins, des Vorstandes und der Delegationen. Er gedachte ehrend