

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 119/120 (1942)  
**Heft:** 17

## **Wettbewerbe**

### **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:** 02.04.2025

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

häuser vor. Wie Abb. 5 zeigt, sind sie grundsätzlich ähnlich wie die schon ausgeführten Einzelhäuser, können jedoch die Sonnenseite nicht so gut ausnützen (Waschküche statt Wohnstube!). Auch die Verbindung Küche-Sitzplatz-Schopf, die nur durch die Haupttüre besteht, ist weniger praktisch. Als Vorteil der Doppelhäuser ergeben sich aber Baukosten pro Siedlerstelle, die trotz der Teuerung nicht höher werden als für die erste Etappe.

## MITTEILUNGEN

**Die 35. Generalversammlung der Schweiz. Vereinigung für Gesundheitstechnik** am 17. und 18. Okt. 1942 im Hygiene-Institut der E. T. H. in Zürich war von etwa 90 Mitgliedern und eingeladenen Interessenten aus allen Gegenden der Schweiz besucht und befasste sich in der Hauptsache mit den aktuellen Problemen der Verwertung des aus unseren Kläranlagen anfallenden Faulschlammes für die landwirtschaftliche Bodenverbesserung.

Die am Samstag — in Abwesenheit des erkrankten Präsidenten, Dr. Ch. Fauconnet — von Dr. Roux aus Lausanne präsierte Versammlung hörte Referate von Prof. Dr. W. v. Gonzenbach über: «Die Problematik der Schlammverwertung», von Chem. F. H. Kuisel von der E. T. H.-Beratungsstelle für Abwasserreinigung über: «Die Vorgänge bei der Schlammfäulung» und von Dr. L. Gisiger von der Eidg. Versuchsanstalt in Oerlikon über: «Die praktischen Möglichkeiten bei der Schlammverwertung für die Bodenverbesserung». Aus allen diesen Referaten schälte sich die Erkenntnis heraus, dass die direkte Verwendung des aus den Absetzbecken anfallenden Frischschlammes abzulehnen ist und dass die bei der Ausfäulung des Schlammes in geschlossenen Behältern entstehenden Vorteile die von gewissen kulturtechnischen Kreisen hierbei befürchteten Nachteile überwiegen. Eine am Nachmittag vorgenommene Besichtigung des Agrosan-Düngerwerkes Stark & Scheidegger und der Biohum-Fabrik von A. Wismer zeigte, dass die industrielle Verwertung des Faulschlammes aus Kläranlagen noch nicht restlos gelöst ist, und dass vor Investition grösserer Kapitalien in solche Schlammverwertungs- oder Schlammverbesserungs-Anlagen die örtlichen Verhältnisse von Fall zu Fall eingehend zu studieren sind. Bei der unter der Führung von Ing. R. Hermann, Chef des Abfuhrwesens der Stadt Zürich, anschliessenden Besichtigung der neuen Kehricht-Verbrennungsanstalt erhielten die Tagungsteilnehmer dann allerdings den Eindruck einer mit allen Mitteln der modernen Technik weitgehend ausgerüsteten städtischen Anlage. Hier interessierte auch die erst seit wenigen Monaten sich in Betrieb befindende Kompressions- und Tank-Anlage, mit der ein Teil des aus der Kläranlage im Werdhölzli anfallenden Faulgases zum Antrieb verschiedener Fahrzeuge des städt. Autoparkes abgegeben werden kann.

Anschliessend an die vom Vizepräsidenten der Vereinigung, Prof. P. Steinmann aus Aarau präsierte Hauptversammlung vom Sonntagvormittag hörten die Gesundheitstechniker die Referate von M. Deville, Ingenieur beim städtischen Baudepartement Genf über: «Conséquences directes ou indirectes de la pénurie de combustible dans le domaine de l'hygiène et de la sécurité», und von Ing. P. Zigerli, Zürich, mit nachfolgendem Film über «Die Technik der Hebung von Seeschlamm». Die anschliessende Diskussion wurde von verschiedenen eidg. und kant. Funktionären eifrig benützt, sodass nach Schluss der Generalversammlung jeder Teilnehmer den Eindruck einer in gemeinsamer Arbeit erfolgreich verlaufenen Tagung mit sich nach Hause nahm.

**Transsahara-Bahn.** Im «Organ für die Fortschr. des Eisenbahnwesens» vom 1. Juni d. J. berichtet Geh. Regierungsrat Werneke über den Bau der Mittelmeer-Niger-Eisenbahn und ihre gesetzlichen, politischen, wehr- und wirtschaftlichen Voraussetzungen und das gewählte Trassé von Colomb-Bechar über Reggan, Bidon V nach In Tassit, das unweit nördlich des Niger liegt und wo sich die Bahn in einen westlichen und östlichen Arm trennt, die flussaufwärts nach Ségou, bzw. flussabwärts nach Niamey führen<sup>1)</sup>. Da keine nennenswerten Kunstbauten zu erstellen sind, hofft man den Bau mit neuzeitlichen, amerikanischen Baumaschinen vom Nordende her mit einer geringen Belegschaft von etwa 1500 Mann rasch vortreiben zu können. — Ein zweiter Artikel von Dr. Ing. Roosen (Kassel) befasst sich mit dem Entwurf einer Dampflokomotive für diese Bahn. Infolge der zu durchfahrenden Wüstenstrecken empfiehlt er eine Kolbendampfmaschine mit Einzelachs Antrieb und Kondensation (vgl. SBZ Bd. 117, S. 22) von 4000 PS Leistung und 2000 km Aktionsradius von Henschel (Kassel). Um diese Leistung zu erreichen, sieht er eine 1 F<sub>0</sub> 3-Maschine mit vorlaufendem 8-achsigen Tender und nachlaufendem 8-achsigen Kondens-Tender vor, deren totale Länge über Puffer etwa 54 m beträgt! Vergleicht man diese

unförmliche Masse einer Maschine mit den neuzeitlichen Ausführungen von Diesel- und Gasturbo-Lokomotiven unserer einheimischen Industrie, so wirken die Argumente, die der Autor gegen diese vorbringt (Staub, Kühlung) befremdend. Dies vielleicht gerade darum umso mehr, als heute bereits für diese Bahn Sulzer- und Saurer-Triebwagenzüge mit MFO-Uebertragung gebaut wurden. Auch die Gasturbinen-Lokomotive kann in den Wettkampf eintreten, nachdem viele stationäre Anlagen die Betriebsicherheit belegen und die Ergebnisse mit der ersten Lokomotive so gut ausgefallen sind. Ob schliesslich der Henscheldampfmotor (Zweizylinder) oder der SLM-Dampfmotor mit sechs Zylindern oder ein Antrieb mit Dampfturbine durchdringen wird, kann heute bei je erst einer ausgeführten Probelokomotive und den beschränkten Versuchsmöglichkeiten noch nicht entschieden werden. Für den Betrieb dürften allerdings Diesel- oder Gasturbinen-Lokomotiven so grosse Vorteile gegenüber der Kondensmaschine aufweisen, dass den zu treffenden Entscheiden mit Zuversicht entgegengesehen werden kann.

**Die Frostschäden an der Barberine-Staumauer**, sowie an der Ritom-Mauer, werden von Dr. H. Eggenberger und Ing. K. Seidel im «SEV-Bulletin» vom 23. Sept. behandelt. Zusammenfassend werden als Lehre aus den gemachten Erfahrungen die Anforderungen genannt, denen der Beton bei Hochgebirgs-Staumauern zu genügen hat: plastische oder erdfeuchte Konsistenz auf Frosttiefe, also auf mind. 1,20 m, wenn möglich Flusskies statt Schlagkies mit  $\bar{\leq}$  30 mm Grösstkorn, gute Granulometrie, Dosierung 300 kg PZ. Kleinere Staumauern können aus Mauerwerk gemacht werden, wobei ein Mörtel mit 400 kg PZ verwendet werden muss und Zementeinpressungen in das fertige Bauwerk zu empfehlen sind.

**Stadtplanung von Lyon.** Eine Delegation der Stadt Lyon, darunter Chefarchitekt Verrier, Chefingenieur Renand und Stadtplanchef Lambert, hat in zehntägiger Schweizerreise unsere Städte besucht, um Anregungen zu schöpfen besonders hinsichtlich des Siedlungsbaues und kommunaler Sport- und Spitalanlagen. In den besuchten Städten wurden die französischen Gäste durch die Behörden und Delegierte der Fachvereine empfangen und begleitet, wobei sich in zwangloser Weise ein gegenseitiger, anregender Gedankenaustausch ergab.

## WETTBEWERBE

**Bebauung des Gebietes Terreaux du Temple in Genf (S. 122).**

Das Preisgericht hat folgenden Entscheid getroffen:

1. Preis (3800 Fr.) Dipl. Arch. M. A. Tschäppät, Genf.
2. Preis (3300 Fr.) Jean-Maurice Bommer, Genf.
3. Preis (2500 Fr.) Jean-Jacques Dériaz, Arch. S. I. A., Genf.
4. Preis (2200 Fr.) Jean Stengel, Arch. S. I. A., Cologny, Genf.
5. Preis (1800 Fr.) Ernest Martin und Jean Erb, Arch., Genf.
6. Preis (1400 Fr.) René Parodi, Arch., Vandoeuvres, Genf.

Des weitern sind *Entschädigungen* im Gesamtbetrag von 15000 Fr. an eine Anzahl im Rapport du Jury nicht namentlich aufgeführter Bewerber ausgerichtet worden.

Die *Ausstellung* der Entwürfe in der Maison du Faubourg dauert *nur noch bis morgen* Sonntag 25. Oktober.

## NEKROLOGE

† **Louis Dénéreaz**, Dipl. Elektro-Ing. E. T. H., von Chardonne (Waadt), geb. am 24. August 1876, ist, wie wir erst nachträglich erfahren, am 25. Juni d. J. gestorben. Nach Absolvierung seiner Studien 1896/1900 begann er seine praktische Tätigkeit bei den Kabelwerken Cortaillod (elektr. Kabel System Berthoud, Borel & Cie), bei deren Niederlassung in Lyon. Am 20. August 1906 trat Dénéreaz in die Dienste der Société Romande d'Electricité in Clarens, die sich hauptsächlich mit der Stromversorgung der Region Vevey-Montreux befasst. Während 36 Jahren versah unser G. E. P.-Kollege hier seinen Dienst, seit 1919 als Prokurist, in vorbildlicher Gewissenhaftigkeit und Treue, mit grossem Wohlwollen gegenüber Jedermann, insbesondere gegen seine Untergebenen. Dénéreaz, der u. a. auch Präsident der Cie. de chemin de fer Clarens-Chailly-Blonay war, hinterlässt bei allen die ihn kannten, die beste Erinnerung.

† **Hans Nabholz.** Unser Nachruf auf S. 189 letzter Nummer enthält am Schluss eine auf unzutreffender Information beruhende Unrichtigkeit, worauf uns ein Arbeitskollege des Verstorbenen in dankenswerter Weise aufmerksam macht. Darnach arbeitete Nabholz seit 1929 bis zu seinem Tode in der Maschinenfabrik Rüti vorm. Caspar Honegger in Rüti/Zh. Er betreute die Abteilung Färbereimaschinen mit viel Liebe und mit einer für sein vorgerücktes Alter erstaunlichen Aufgeschlossenheit für alle technischen Neuerungen.

<sup>1)</sup> Siehe SBZ Bd. 119, Seite 182.