

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 127/128 (1946)  
**Heft:** 18

## **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:** 17.03.2025

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

die Frage studiert, ob alljährlich die Veranstaltung eines Werbetages für Natur- und Heimatschutz, verbunden mit einer allgemeinen Landessammlung, ermöglicht werden kann. Für eine solche Sammlung wurden Grundsätze ausgearbeitet, die als Diskussionsbasis dienen können. — Eine Seefahrt führte die Teilnehmer zu den vielfach sehr schroff in das Landschaftsbild einschneidenden Steinbrüchen und dann nach Gersau, der einstigen Miniatur-Republic. Hier konnte Architekt Kopp auf einem Rundgang zeigen, wie er sich die bauliche Veredlung des sehr zwispaltigen Ortsbildes denkt. Die Ausführung solcher Gesamtneuerungen liegt heute allerdings in weiter Ferne.

**Zur Energieversorgung der Stadt Zürich im kommenden Winter.** Nach einer Mitteilung des Elektrizitätswerkes der Stadt Zürich an die Bevölkerung werden in den sechs Wintermonaten Oktober 1946 bis März 1947 insgesamt 294 Mio kWh verfügbar sein, während der Bedarf auf 364 Mio kWh geschätzt wird. Selbst bei guter Wasserführung fehlen somit 70 Mio kWh. Dieser bemühte Zustand, der nur durch den möglichst baldigen Bau eines neuen grossen Speicherkraftwerkes behoben werden kann, erfordert dringend, dass die verfügbare Energie stets nur am richtigen Ort und dort so rationell wie möglich eingesetzt wird. Zur Deckung der Bedarfsspitzen stehen 23 neue Transformatorstationen von insgesamt 9500 kVA zur Verfügung. Nötigenfalls wird das Dieselwerk (2000 kWh) in Betrieb genommen. Das EWZ wird alles einsetzen, um Industrie, Gewerbe und Haushalt zu bedienen. Es wird dazu auch von allen Vollmachten Gebrauch machen, um durch straffe Betriebsführung und gerechte Verteilung seinen Kunden möglichst gut zu dienen. Im Anschluss an diese Mitteilung sei angeregt, die hierfür massgebenden Stellen möchten sobald wie möglich den Einsatz der in unseren Festungswerken und übrigen militärischen Anlagen eingebauten Dieselelektrischen Zentralen für die Winterenergie-Erzeugung prüfen. Hierdurch würden gleichzeitig wertvolle Erfahrungen im Dauerbetrieb der Werkanlagen gesammelt, die ohne Zweifel heute noch fehlen, und dem Personal eine seltene Gelegenheit geboten, sich mit dem Werkbetrieb vertraut zu machen.

**Eidg. Technische Hochschule.** Das Betriebswissenschaftliche Institut an der E. T. H. veranstaltet in der Zeit vom 26. November 1946 bis zum 13. Februar 1947 einen Einführungskurs in das industrielle Rechnungswesen für Ingenieure und Techniker. Dieser umfasst zehn Abende und steht unter der Leitung von Dr. A. Märki. Der behandelte Stoff wird jeden Abend an praktischen Beispielen geübt. Der Kurs bezweckt, dem praktisch tätigen Betriebsmann das für ein besseres Verständnis des betrieblichen Rechnungswesens nötige buchhalterische und kalkulatorische Wissen beizubringen. Er hat also nicht den Zweck, den Techniker zum Buchhalter oder Kalkulator auszubilden, soll ihm aber die Kenntnisse derjenigen betriebswirtschaftlichen Begriffe vermitteln, denen er im Berufsleben täglich begegnet, und die er verstehen muss, wenn er in seinem Vorwärtkommen nicht behindert sein will. Durch das Eindringen in die wirtschaftliche Struktur des Betriebes wird er seine eigenen Funktionen im Rahmen des Gesamtbetriebes besser verstehen lernen und dadurch ein richtiges Verhältnis zu seiner Arbeit erhalten. Ein genaues Programm stellt das Betriebswissenschaftliche Institut an der E. T. H. auf Wunsch zu. Anmeldungen sind ebenfalls an dieses zu richten.

**Meisterwerke aus Oesterreich.** Ueber alles Erwarten reich und von höchstem geistigen Gehalt ist die Ausstellung, die vom 27. Oktober bis 2. März im Kunsthaus und im Kunstgewerbemuseum uns wieder Kostbarkeiten zugänglich macht, die uns so lange unerreichbar waren. Neben Gemälden der grossen Meister der Renaissance, des Barock und der neuern Zeit, unter denen Rubens, Rembrandt, Van Dyck, Tizian, Velasquez, verschiedene Italiener und Holländer besonders reich vertreten sind, fesseln vor allem die Zeichnungen als persönlicher und unmittelbarer Ausdruck der Seele und ihrer Bewegungen und zeigen besonders eindringlich, wie durch die Jahrhunderte hindurch und allen Mühsalen und Härten des äusseren Lebens zum Trotz die Tiefe der Empfindung und das Ringen um Gestalt und Grösse Menschen aller Länder und Zeiten innig verbindet. Davon zeugen u. a. auch die aufgelegten handgeschriebenen und gemalten Bücher vom 8. bis 16. Jahrhundert. Weit mehr als ein Zeichen des Dankes für das Wenige, das wir unserem befreundeten und so schwer notleidenden Nachbarvolk hatten spenden dürfen, bildet diese Ausstellung einen Aufruf an die Kulturwelt, dass nach so viel Leid und Not der Geist wieder über Macht und rohe Gewalt herrschen möge! Unter diesem Leitspruch sei auch an dieser Stelle zu zahlreichem Besuch aufgemuntert.

**Das Mont Blanc-Autostrassen-Tunnelprojekt** von Ing. A. Monod (mit Karte in Bd. 106, S. 168\*, 1935) ist durch die italienischen Ingenieure Graf Lora-Totino und A. Quaglia von neuem

modifiziert worden; durch den Bau nur einer Röhre versuchen sie eine erträgliche Kostensumme zu erzielen. Genf befürwortet den Bau eines Mont Blanc-Tunnels, der die direkteste und zudem eine ganzjährige Verbindung Rom-Aosta-Mont Blanc-Genf-Faucille-Dijon-Paris ermöglichen würde.

## WETTBEWERBE

**Gemeindehaus und Kindergartengebäude in Langnau a. A.** In diesem Wettbewerb hat das Preisgericht, dem als Fachleute W. Henauer, Arch., Zürich und A. Kölla, Arch., Wädenswil angehörten, unter den vier eingeladenen Teilnehmern folgenden Entscheid gefällt:

1. Preis (1200 Fr.) Rudolf Küenzi, Arch., Kilchberg
2. Preis (1000 Fr.) Heinrich Müller, Arch., Thalwil
3. Preis (950 Fr.) Hans Vogelsanger, Arch., Rüslikon
4. Preis (850 Fr.) Edm. Danielli, Arch., Langnau a. A.

Das Preisgericht empfiehlt dem Gemeinderat, die weitere Bearbeitung der Pläne dem Verfasser des im ersten Rang stehenden Entwurfes zu übertragen. Die Ausstellung der Entwürfe ist bereits geschlossen.

## LITERATUR

**Ingénieurs et Techniciens dans le monde.** Von A. Antoine. 90 S., Format 12 × 19 cm. Paris 1946, Verlag Dunod.

Die kleine Schrift des durch seine Initiative zum «Congrès Technique International» auch ausserhalb seines Fachgebietes, der Elektrizitätswirtschaft, bekannt gewordenen Ingenieurs und Obersten der französischen Widerstandarmee beschäftigt sich vor allem mit der Rolle der Ingenieure und Techniker beim Aufbau einer besseren Welt, den der Verfasser als dringendste Nachkriegsaufgabe sieht. Nach seiner Ansicht sind heute die technischen Möglichkeiten viel zu schlecht ausgenützt, u. a. wegen mangelnder Zusammenarbeit der Techniker aller Stufen sowohl unter sich wie mit den übrigen Kräften, die das Leben der Völker bestimmen. Als Beispiel einer vorbildlichen Lösung dieser Probleme behandelt er das bekannte Werk der Tennessee-Valley-Authority (TVA), wie überhaupt der angelsächsische «spirit of co-operation» spürbar den französischen Individualisten für sich gewonnen hat. Die sympathische Grundhaltung dieser noch die frischen Spuren des eben überstandenen Kampfes um Sein oder Nichtsein tragenden Blätter trifft gewiss das Richtige, indem sie der sozialen Aufgabe und Verantwortung der Ingenieure grössere Bedeutung verschaffen will. W. J.

**The evolution of railways.** Von Charles E. Lee. Zweite erweiterte Auflage, 108 S. Format 16 × 24 cm. London 1943, The Railway publishing Co. Ltd. Preis 6 s.

Diese Schrift vermittelt aus alten Urkunden, Bildern und Aufzeichnungen eine zusammenfassende Entwicklungsgeschichte der Vorläufer der Eisenbahn. Weisen bereits einzelne Stellen der Bibel auf das Bestehen von sinnreichen Fahrbahnen für grosse Transporte hin, so sind es besonders deutsche Quellen aus dem Mittelalter, die eingehender über Grubenbahnen Aufschluss geben. Auf Holzschienen wurden «Hunde» gefahren, die durch vertikale Führungsbolzen, später auch durch Spurkränze geführt waren. 1734 finden sich solche Ausführungen mit Sicherheit in England vor. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts zeigen sich in England starke Bestrebungen, die Schienenbahnen gegen Entgelt der weiteren Öffentlichkeit dienstbar zu machen. Die Winkelschiene von Outram gelangt zu weiter Verbreitung, da sie den Strassenfahrzeugen die Benützung der glatten Fahrbahn ermöglicht, und einige Hunderte von Meilen solcher Bahnen wurden gebaut. Schwierigkeiten in der Reinhaltung und der Führung vermochten den verfeinerten Ausführungen der Kopfschienen von Jessop nicht standzuhalten und als zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Dampfmaschine noch höhere Anforderungen stellte, fiel der Entscheid zugunsten der Kopfschiene und des Rades mit Spurkranz nicht mehr schwer.

Die Schilderung dieser Entwicklung anhand von zahlreichen Akten und 54 Bild- und Kartenunterlagen macht die kleine Schrift zu einem recht wertvollen Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn. Die Bildunterlagen sind mehrheitlich recht gut und der Druck ist sauber ausgeführt. R. Liechty

**Gebirgsdruck und Tunnelbau.** Von Ladislaus von Rabcewicz. 86 S., 57 Abb. Wien 1944, Verlag Springer. Preis Fr. 7,20.

Der Verfasser, ein namhafter Praktiker und Professor an der «Technik» in Wien, sammelt hier aus zerstreutem Schrifttum und eigener Beobachtung zahlreiche Beispiele über Gebirgsdruck. Er will damit dem Tunnelbauer die Uebersicht über Symptome, Auswirkungen und Massnahmen, die diese Naturgewalt bedingt, erleichtern. Originell ist darin die Betonstützwand-Bauweise als Vorkehrung gegen nicht verspannten Auflockerungsdruck. Wert-