

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67 (1949)
Heft: 29

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: 15.03.2025

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

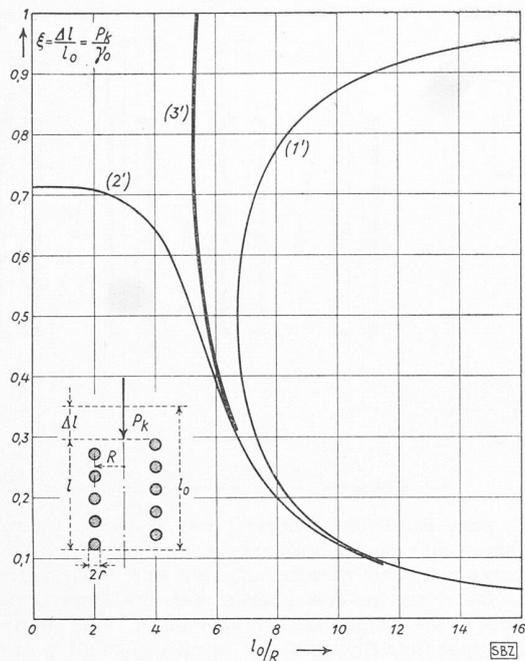


Bild 1

$$(3) \quad \xi \left[1 + \left(\frac{\gamma_0}{\beta_0} - 1 \right) \xi \right] = \frac{\pi^2}{l_0^2} \frac{\alpha_0}{\gamma_0},$$

die für Runddraht mit $m = 10/3$ in

$$(3') \quad \xi (1 - 0,615 \xi) = 11,2 \frac{R^2}{l_0^2}$$

übergeht und sich von (1) bzw. (1') nur durch den Beiwert von ξ^2 unterscheidet. Ihre Auswertung liefert die Kurve (3'), die in Bild 1 zwischen (1') und (2') liegt. Für $l_0 < 5,25R$ besteht hier wieder keine Knickgefahr; eine Stabilisierung durch Druck ist aber nur im kleinen Intervall $5,25R < l_0 < 5,40R$ möglich.

Der Vergleich der drei Kurven zeigt, dass die Querkraft einen wesentlichen Einfluss auf die Knickgefahr hat. Wenn sie aber berücksichtigt wird, dann muss auch die von ihr erzeugte Schiebung in Rechnung gestellt werden, so dass der Kurve (3') der Vorzug zu geben ist. Diese wird in der Tat durch die von J. A. Haringx angestellten Versuche gut bestätigt.

Literaturverzeichnis

- [1] E. Hurlbrink, Berechnung zylindrischer Druckfedern auf Sicherheit gegen seitliches Ausknicken, Z. VDI, Bd. 54 (1910), S. 133 und 181.
- [2] R. Grammel, Die Knickung von Schraubenfedern, Z. a. M. M., Bd. 4 (1924), S. 384.
- [3] C. B. Biezeno und J. J. Koch, Knickung von Schraubenfedern, Z. a. M. M., Bd. 5 (1925), S. 379; vgl. auch C. B. Biezeno und R. Grammel, Technische Dynamik, Berlin 1939, S. 548.
- [4] J. A. Haringx, On the buckling and the lateral rigidity of helical springs, Proc. Nederl. Akad. Wet., Vol. 45 (1942), S. 533 und 650; siehe auch Philips Res. Rep., Vol. 3 (1948), S. 401, und Vol. 4 (1949), S. 49.

Neunte Generalkonferenz für Masse und Gewichte in Paris

DK 061.3 : 398.12

Ueber diese bedeutende Veranstaltung berichtete A. P é r a r d, Leiter des Internationalen Bureau für Masse und Gewichte in «Revue Générale de l'Electricité», Januar 1949, S. 44 bis 48. Diese Konferenz war die erste seit 1933. Nach Anhörung des Hauptreferates über die Arbeiten des Internationalen Bureau für Masse und Gewichte wurden in vier Arbeitssitzungen folgende Gebiete behandelt:

1. Normalmeter und Normalkilogramm der einzelnen Länder; ihre Prüfung; Veränderungen der Stammmasse.
2. Geodätische Grundmasse und Messdrähte.
3. Wellenlängen der Lichtwellen. Darlegung der Forschungen über monochromatische Spektrallinien verschiedener Metalle als Grundlage für eine neue Festlegung des internationalen Meters.
4. Bestimmung der absoluten Stärke der Erdschwere. Empfehlung der Methode von Volet.

5. Elektrische Einheiten und Einheiten der Lichtmessung. Einführung der absoluten Masse an Stelle der internationalen in die Elektrotechnik. Festlegung der neuen Einheit der Lichtstärke (Bezeichnung: Candela, cd).

6. Wärmemengen- und Temperaturmessung. Festlegung des Joule als Einheit der Wärmemenge. Empfehlung des dreifachen Punkts des Wassers als Nullpunkt der praktischen internationalen Skala; ihre Bezeichnung als Celsiusskala; Definition der Grundtemperaturen, formelmässige Definition der Temperatur in den Bereichen zwischen den Grundtemperaturen. Vervollkommnung der Quecksilberthermometer.

7. Masssysteme und Bestrebungen zu ihrer Vereinheitlichung.

8. Das metrische System.

9. Schreibweise der Zahlen und der Masseinheitssymbole. Tabelle der von der Generalkonferenz angenommenen Symbole.

10. Benennung der grossen Zahlen.

Verschiedene organisatorische Fragen wurden erledigt; darunter die Annahme eines vorläufigen Abkommens mit der UNESCO. Die jetzige Zusammensetzung des Internationalen Komitees für Masse und Gewichte wird angegeben. Ein Schlusswort gibt einen Ueberblick über die allgemeinen Probleme der Konferenz.

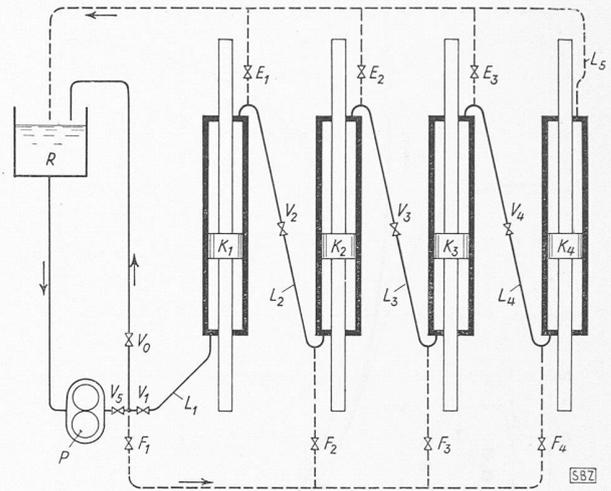
MITTEILUNGEN

Der Mikrofilm und seine Anwendung in der Dokumentation ist nicht neu, aber erst seit verhältnismässig kurzer Zeit kommen die ersten grösseren Wellen von Mikrofilmen aus Amerika zu uns. Wie Ing. U. Vetsch (BBC Baden) in den «Nachrichten der Schweizer. Vereinigung für Dokumentation» 1949, Nr. 1, berichtet, handelt es sich einfach um die Anwendung des Kinofilms für die Reproduktion von Dokumenten. Dementsprechend kommen die beiden Breiten 16 mm und 35 mm in Frage, mit oder ohne Perforation, je nach Aufnahmegerät, wobei die Aufnahme wiederum je nachdem längs oder quer gemacht werden kann. Wer serienmässig Aufnahmen zu machen hat, verwendet zweckmässig am Markt erhältliche Spezialgeräte. Reproduziert kann alles werden, Dokumente, Bücher, Kataloge u. dgl. Die Aufnahme von Zeichnungen grösseren Formates als etwa A2 auf Mikrofilm wird dagegen vorderhand eine Utopie bleiben müssen, da die Wiedervergrösserung keine einwandfreien Resultate ergibt und ausserdem sehr teuer ist. Für solche Objekte empfiehlt sich eher die Reduktion auf Format A4 mit der leichten Kopiermöglichkeit, da in den meisten Fällen eine Wiedervergrösserung nicht mehr notwendig ist. Dagegen eignet sich der Mikrofilm ausgezeichnet für die Festhaltung ganzer Archive von Dokumenten, z. B. für Sicherstellungszwecke. Die Vorteile des Mikrofilms sind: Platzersparnis beim Aufbewahren in Archiven und Bibliotheken, Anschaffungskosten im Vergleich zu Photokopien und andern Vervielfältigungen geringer; billiger, unauffälliger Transport, weil Gewicht und Volumen klein (Flugzeugtransport!). Ein Nachteil liegt darin, dass für die Wiedergabe des Mikrofilms Lesegeräte erforderlich sind. Zum Studium eines Mikrofilm-Dokumentes muss man sich an diesen Apparat begeben, stundenlang dort sitzen, besonders wenn es sich um «mikrogefilmte» Bücher handelt, während Bücher, Photokopien u. a. leicht am eigenen Pult gelesen oder in den Zug mitgenommen werden können. Bei Mikrofilm-Dokumenten ist dies nur möglich, wenn vom Mikrofilm ausgehend, eventuell im eigenen Leseapparat Photokopien erstellt werden. Zur Erledigung solcher Photokopie-Reproduktionen und Vergrösserungen ist beim heutigen Eingang an Mikrofilmen eine ganze Arbeitskraft zusätzlich nötig. Wird dies nicht gemacht, dann bleiben sehr viele Mikrofilme oder auch nur Teile davon unbenützt, ungelesen und unausgewertet. Weiterhin sind die Mikrofilm-Apparate noch sehr im Ausbau begriffen, Vor- und Nachteile der verschiedenen Apparate, die schon in den Handel gekommen sind, kann nur der Praktiker erkennen, d. h. derjenige, der schon die verschiedensten Mikrofilme in einem solchen Apparat gelesen hat. Gute und klare Mikrofilme, schöne Röntgenaufnahmen usw., sind in den meisten Apparaten gut leslich. Diese dürfen aber nicht als Masstab dienen. Man bedenke, was für Mikrofilme (schlecht belichtet, schwach aufgenommen, Staubkörner so gross und schwarz wie die Druckschrift!) uns oft zugeschickt werden. Verschiedene Marken der Mikrofilm-Leseapparate sind nur zur Aufnahme von kurzen Filmstreifen

oder einzelnen Diapositiven eingerichtet. Was ist dann zu tun, wenn plötzlich ganze Filmrollen von «mikrogefilmten» Büchern vorliegen? Die abgerollten Filme werden leicht zerkratzt, besonders wenn stundenlanges Studium am Leseapparat nötig wird. Man bedenke auch, dass für Nachkontrollen die früheren Seiten nicht so einfach wieder gefunden werden, wie in einem Buch, wo man blättern kann. Diese Nachteile hat die Photokopie nicht. Es bleibt zu untersuchen, was wirtschaftlicher ist, die sofortige Beschaffung von Photokopien oder die spätere Erstellung, ausgehend von den Mikrofilmen.

Schweizerische Reederei A.-G. Basel. Nach dem vorliegenden Geschäftsbericht für das Jahr 1948 hat der Basler Hafenverkehr im Berichtsjahr 2,78 Mio t erreicht, trotz dem niedrigen Wasserstand im letzten Quartal. Dieses sehr erfreuliche Ergebnis ist vor allem die Folge der seit Januar 1948 von Brückentrümmern, Wracks und Notbrücken freigelegten Wasserstrasse. Im Dezember 1948 musste der Verkehr auf der Strecke Strassburg-Basel wegen ungenügendem Wasserstand teilweise eingestellt werden. Sehr wertvoll erwies sich alsdann der Rhein-Rhone-Kanal, auf dem eine gewisse minimale Zufuhr nach Basel aufrecht erhalten werden konnte. Die politische Lage der Rheinschifffahrt ist noch nicht ausgeglichen: Die deutschen Unternehmungen können fast nur immer deutschen Verkehr bewältigen. Die nicht unter deutscher Flagge fahrende Schifffahrt ist von solchen Transporten infolge Verfügungen der Besatzungsmächte ausgeschlossen. Dadurch wird die Rheinschifffahrt nach nationalen Interessen aufgespalten, was dem Grundgedanken der Freiheit des Rheines widerspricht. Es ist sehr zu wünschen, dass diese Tendenz bald wieder verschwinde. Das Ausbauprogramm für die Rheinflotte ist weitgehend verwirklicht worden. Der Dieselschlepper «Schwyz» (3600 PS) kam im Frühling 1948 in Betrieb und hat sich in jeder Beziehung gut bewährt. Ein noch etwas grösserer Schlepper «Unterwalden» von 4000 PS ist in Auftrag gegeben worden. Wenn er in Dienst gestellt sein wird, lässt sich der Schlepperverkehr zum grössten Teil mit eigenen Mitteln bewältigen. Für den Basler Hafen wurde der Hafenschlepper «Zug» angekauft; ein zweiter neuer Hafenschlepper arbeitet am Mittelrhein. Verschiedene Tankschiffe, die für die «Cisalпина», Reederei für Tanktransporte A.-G., in Auftrag gegeben worden sind, wurden abgeliefert. Diese Doppelschraubenschiffe von rd. 1200 t sind mit je zwei Dieselmotoren von je 450 PS ausgerüstet und vermögen am Mittel- und Niederrhein auch Schleppdienste zu leisten. Das von der Eidgenossenschaft übernommene, 20 Jahre alte Seeschiff «Cristallina» konnte gegen Jahresende mit befriedigendem Erlös verkauft werden, nachdem es das ganze Jahr gute Dienste geleistet hatte. Die zwei in England bestellten Seeschiffe von je 3000 t dürften demnächst in Dienst gestellt werden können. Die Umschlaganlage im Rheinhafen Kleinhüningen konnte unverändert gelassen werden. Im Auhafen sind einige Erweiterungen durchgeführt und die Anlagen im Hafen Strassburg auf den Vorkriegsstand gebracht worden. Ferner wurde im Hafen von Antwerpen eine Tankanlage erworben, um dort eine dauernde Reserve an Diesel-Treibstoff sicherstellen zu können.

Hydraulisches Gestänge. Zum Betätigen von Hebebühnen und für ähnliche Aufgaben empfiehlt Dipl. Ing. Louis Haenny in «Le Génie Civil» vom 1. April 1948 die Verwendung des von ihm entwickelten hydraulischen Gestänges «Mammoth» gemäss Bild. Die vier vertikalen Kolben K_1, K_2, K_3, K_4 , auf denen die vier Ecken der rechteckigen Hebebühne aufrufen, laufen in mit Oel gefüllten Zylindern, deren Länge dem Hub entspricht, und die durch Leitungen in der gezeichneten Weise miteinander verbunden sind. In der Ausgangslage liegen die Kolben auf den untern Böden ihrer Zylinder auf. Soll die Bühne gehoben werden, so wird die Pumpe P in Betrieb gesetzt und anschliessend das Ventil V_0 langsam geschlossen. Das Oel tritt durch die Leitung L_1 auf die Unterseite des Kolbens K_1 und hebt diesen; gleichzeitig verdrängt seine Oberseite eine gleiche Oelmenge, die über die Leitung L_2 unter den Kolben K_2 gelangt und diesen in genau gleicher Weise hebt wie K_1 . Dasselbe trifft für K_3 und K_4 zu. Das von K_4 verdrängte Oel gelangt durch die Leitung L_5 ins Reservoir R zurück. Die Bewegung aller vier Kolben kann in jeder Stellung durch Stillsetzen der Pumpe angehalten werden. Soll die Bühne in dieser Stellung längere Zeit verbleiben, so schliesst man die Ventile V_1, V_2, V_3, V_4 . Die Ventile F_1, F_2, F_3, F_4 dienen zum Füllen der betreffenden Anlagenteile, die Ventile



E_1, E_2, E_3 zum Entlüften während des Füllens. In analoger Weise lassen sich auch horizontale oder irgendwie geneigte Bewegungen mehrerer parallel arbeitender Kolben hydraulisch kuppeln. Es wird im Besonderen auf die Betätigung von Steuerrudern an Flugzeugen hingewiesen. Man kann auch hin- und hergehende Bewegungen durch Umschalten der Drehrichtung der Pumpe ausführen, wobei die Leitung L_5 mit dem Saugstutzen der Pumpe direkt verbunden wird. Dieselbe Umschaltung kann auch ohne Abstellen der Pumpe durch Betätigungen entsprechender Ventile vorgenommen werden.

Die Swissair im Jahre 1948. Obgleich im internationalen Verkehr und in den Wirtschaftsbeziehungen noch erhebliche Schwierigkeiten bestanden, hat unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft im Jahre 1948 eine bedeutende Weiterentwicklung erfahren. Den Wünschen und Interessen des Landes wurde in dem Masse Rechnung getragen, als sie sich mit den Bestrebungen der Gesellschaft, die finanzielle Unabhängigkeit zu bewahren, vereinbaren liessen: Die Swissair hat, ohne Subventionen zu beanspruchen, die Zahl der Flugkilometer von 4106208 im Jahre 1947 auf 6224920 im Berichtsjahre zu erhöhen vermocht, was einer Steigerung um 52% entspricht. Die Ausnützung der offerierten Kilometer-tonnage stellte sich 1948 um 37% höher als 1947. Mit dieser Erhöhung der Leistungen stiegen die Betriebsausgaben von 16,4 Mio Fr. (1947) auf 22 Mio Fr. und die allgemeinen Unkosten von 6,7 auf 9,0 Mio Fr. Nach Vornahme der statistischen Abschreibungen von 20% des fliegenden Materials und 10% der technischen Einrichtungen verblieb ein Reingewinn von 140000 Fr. Dieses Ergebnis ist sehr erfreulich, gibt es doch heute nur wenige Luftverkehrsgesellschaften, die einen Gewinn verzeichnen können, ohne Subventionen oder sonstige Unterstützungen von aussen her bezogen zu haben. Durch die Anschaffung der vier Convair Liners verfügt die Swissair über das gegenwärtig modernste Flugzeug für mittlere Strecken. Sie kosteten zusammen, einschliesslich Reservemotoren, Radioeinrichtungen, Ersatzmaterial usw. über 10 Mio Fr., wovon etwas mehr als die Hälfte bereits Ende 1948 bezahlt war und zum grössten Teil unter der Rubrik «Anzahlungen» in der Bilanz erscheint. Im Laufe der nächsten Jahre werden die DC-3-Maschinen allmählich aus dem Streckenverkehr zurückgezogen und durch andere Flugzeuge ersetzt werden müssen. Ob der neue Park auf Convair Liners oder auf andere Flugzeuge umgestellt wird, ist heute noch ungenügend geklärt. Auf dem Flugzeugmarkt sind die Angebote für Maschinen in der Grössenordnung der DC-3 noch eher selten, und es muss überdies noch abgewartet werden, welche praktischen Erfahrungen mit einzelnen neuen Modellen gemacht werden. Unter den Zukunftsaufgaben steht die Frage nach der Errichtung regelmässiger Transatlantikdienste im Vordergrund. Ein solches Vorhaben macht den Kauf moderner Langstreckenflugzeuge unumgänglich. Doch ist deren Preis mit den notwendigen Ersatzteilen so hoch (Constellation oder Douglas DC-6 etwa 7 Mio Fr., Stratocruiser etwa 10 Mio Fr.), dass dieses Problem genau überprüft werden muss, bevor man sich hierfür entschliessen kann. Hierbei sollen nur rein wirtschaftliche Überlegungen massgebend sein.

Bernische Kraftwerke A.-G. in Bern. Dem Geschäftsbericht über das Jahr 1948 entnehmen wir die folgende Ver

teilung der Energieabgabe an die verschiedenen Konsumenten-
gruppen, an der die starke Abnahme der Energieabgabe an
die ausländischen Elektrizitätswerke auffällt; sie betrug im
Jahre 1945 noch 142,7 Mio kWh:

Energieabgabe in Mio kWh	1947	1948
Allgemeines Licht- und Kraftnetz	580,6	646,4
Normalbahnen	75,7	71,9
Schweiz. Elektrizitätswerke	392,0	359,7
Ausländische Elektrizitätswerke	53,1	15,4
Chem., therm. und Elektrokesselbetriebe	170,5	190,1
Total	1271,9	1283,5

Vom gesamten Energieabsatz wurden 37,2% in eigenen Kraft-
werken erzeugt, 30,4% von den Kraftwerken Oberhasli und
32,4% von fremden Elektrizitätswerken, insbesondere aus
der Westschweiz bezogen. Die stete Zunahme des Bedarfs
macht die Beschaffung weiterer Energie aus neuen Kraft-
werken immer dringlicher. Das Kraftwerk Handeck II wird
voraussichtlich im Herbst 1950 dem Betrieb übergeben wer-
den können, womit 150 Mio kWh Sommer- und 90 Mio kWh
Winterenergie zusätzlich erzeugt werden können. Die Akku-
mulieranlage Trübensee ist betriebsbereit, jene am Totensee
wird 1950 fertiggestellt sein. Für das Kraftwerk Oberaar
liegen die Unterlagen für die Konzessionserteilung bei den
Kantonalen Behörden¹⁾. Die gemeinsam von der Stadt Bern
und der BKW durchgeführten Studien für die Nutzbar-
machung der Wasserkraft im Sanetschgebiet führten zu
einem Projekt, das sich bei normalen Baukosten zur Aus-
führung eignen dürfte.

Der Verein der Ingenieure des Bodensebezirks muss
seine Tagung in Friedrichshafen (s. Nr. 27, S. 382 lfd. Jgs.)
verschieben auf den 21. August. Prof. Dr. H. Wittmann, Karls-
ruhe, spricht über die Wasserwirtschaft des Bodensees; im
übrigen bleibt es beim angekündigten Programm.

NEKROLOGE

† Otto Gschwind wurde am 15. März 1883 in Basel ge-
boren, wo sein Vater als Baupolizei-Beamter tätig war. Seiner
sorgfältigen Erziehung verdankte er entscheidende Anregun-
gen für seinen künftigen Beruf und seine Haltung als Mensch.
Die Verhältnisse zwangen ihn schon früh, sich auf eigene
Füsse zu stellen, um seinen Beruf von unten her zu erlernen.

Nach Abschluss der Basler Schulen durchlief er bei
Baumeister Höchli in Basel eine strenge vierjährige Lehre
als Maurer und Steinhauer und besuchte zur gleichen Zeit
die dortige Gewerbeschule. In Architekt E. Fäsch in Basel
fand der fleissige junge Mann einen guten Berater und Hef-
fer, dessen Einfluss auch auf seine zukünftige Entwicklung
von Vorteil war. Bei Fäsch bestand er eine zweijährige Lehr-
zeit als Bautechniker und Bauführer. Dann siedelte er in
die Westschweiz über, wo er beim Bau der Eisenbahn Châtel-
St. Denis - Bulle - Montbovon, sowie am Kraftwerk Vernayaz
als Bauführer tätig war.

Bei den Grossunternehmungen Albert Buss & Cie. Basel,
sowie der «Gesellschaft für Holzstoffbereitung» und der «Bas-
ler Baugesellschaft» hatte der junge strebsame Techniker
alsdann reiche Gelegenheit, seine umfassenden und gründli-
chen Kenntnisse zur Entfaltung zu bringen. Für diese Firmen
führte er verschiedene Planbearbeitungen durch, so u. a. für
das neue Aufnahmegebäude der SBB im Bundesbahnhof
in Basel und der Papierfabrik in Albbbruck. Im Auftrage der
Architekturfirma Suter & Burckhardt in Basel befasste er sich
mit der Planbearbeitung und Bauleitung des Neubaus des
Schweiz. Bankvereins in Basel, sowie u. a. mit dem Bankge-
bäude von Speyer & Cie. in Basel.

Nachdem er sich im Jahre 1909 mit Fräulein Bertha Sei-
fert aus Basel verheiratet hatte, siedelte er 1910 nach Zürich
über, um hier im Auftrage der Basler Baugesellschaft die
Leitung der Filiale Zürich zu übernehmen. Im Jahre 1912 er-
öffnete Otto Gschwind in Zürich ein eigenes Architekturbüro,
wo er von 1915 bis 1925 in Arbeitsgemeinschaft mit Architekt
Ant. Higi eine grosse Zahl von Wohnbauten, Verwaltungsge-
bäuden, sowie besonders auch industriellen Bauten, u. a. für
die AG. Spinnerei Heinrich Kunz in Windisch, Linthal, Diet-
furt, usw., ausführte.

Nach dem Ausscheiden von Architekt Ant. Higi betätigte
sich der Verstorbene in besonders ausgedehnter Masse als

¹⁾ Eine Orientierung über die genannten Projekte findet sich in
SBZ Bd.128, S. 9* (6. Juli 1946)

Projektverfasser und ausführender Architekt auf dem Gebiete
des sozialen Wohnungsbaues. Hier konnte er seine schöpferi-
schen Ideen und seine in harter Arbeit erworbenen reichen
Kenntnisse und Erfahrungen wirkungsvoll zur Entfaltung
bringen. Mit seinem Namen sind die grösseren Siedlungen der
Baugenossenschaften «Vrenelisgärtli» und «Oberstrass», sowie
zahlreiche weitere gemeinnützige Genossenschaften auf dem
Gebiete der Stadt Zürich für immer verbunden.

In den Jahren 1925 bis 1945 hat der Verstorbene rund
2000 Wohnungen erstellt. Sein letztes Werk auf diesem Gebie-
te, dessen Vollendung er noch vor seinem Hinschiede er-
leben durfte, war die umfangreiche Wohnkolonie Brunnen-
hof in Zürich 6, bestehend aus 480 Wohnungen, welche er in
Arbeitsgemeinschaft mit Architekt Hans Begert ausführte.

Von den übrigen Bauten sind ausser zahlreichen Objekten
für angesehene Zürcher Firmen (Geschäftshäuser und Indu-
strieanlagen) besonders zu erwähnen, die im Bereiche der pri-
vaten und öffentlichen Fürsorge erstellten gemeinnützigen
Bauten: Anstalt Hohenegg in Meilen (nach den Plänen von
Rittmeyer & Furrer, Architekten, Winterthur), Neubau zum
Jakobsheim des Marthaverains Zürich, Mütter & Säuglings-
heim zum Inselhof Zürich, Casa degli Italiani (Waisenhaus
und Asylgebäude des italienischen Staates in Zürich), die
Turmrenovation an der Augustinerkirche sowie der Neubau
des Christkatholischen Kirchgemeindehauses in Zürich.

Das Charakterbild des am 2. Dezember 1948 Verstorbenen
war besonders durch seine grosse Humanität, durch sein
menschliches Empfinden für Gerechtigkeit, sowie auch durch
sein soziales Verständnis, welches er jederzeit seinen Mitar-
beitern und Angestellten gegenüber bewies, gekennzeichnet.

H. Lier

† Guido Hemmeler, Masch.-Ing., geboren am 8. Juli 1878,
Eidg. Polytechnikum von 1897 bis 1901, Mitglied der G. E. P.,
vorm. Direktor der Galak Co., Rotterdam, ist am 4. Juli in
Crans-sur-Sierre einem Herzschlag erlegen.

† Dr. Ernst Winterstein, Ing.-Chemiker, geb. am 17. Juni
1865, Eidg. Polytechnikum von 1888 bis 1891, Mitglied der
G. E. P., Professor für Chemie und physiolog. Chemie an der
ETH, ist am 4. Juli nach kurzer Krankheit entschlafen.

WETTBEWERBE

**Verkehrsgestaltung in der inneren Stadt und generelle
Projektierung neuer Bahn- und Postdienst-Gebäude in Bern.**

Die Generaldirektionen der SBB und der PTT, der Regie-
rungsrat des Kantons Bern und der Gemeinderat der Stadt
Bern veranstalten einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von
Vorschlägen für: 1. die generelle Organisation des inner-
städtischen Verkehrs in der weiteren Umgebung des Per-
sonenbahnhofes; 2. die Neugestaltung der näheren Umge-
bung des Personenbahnhofes, insbesondere für die Verkehrs-
führung auf dem Bubenbergrplatz und dem Bahnhofplatz;
3. die generelle Organisation und Gestaltung der neuen Auf-
nahme- und Dienstgebäude der SBB, sowie des neuen Post-
dienstgebäudes am Bahnhof. Teilnahmeberechtigt sind alle
schweizerischen, sowie die mindestens seit dem 1. Januar 1945
in der Schweiz niedergelassenen ausländischen Fachleute.
Beamte und Angestellte der den ausschreibenden Behörden
unterstellten Verwaltungen des Platzes Bern sind ausge-
schlossen. Anfragen schriftlich bis 30. Sept. 1949 an die Bau-
abteilung der Generaldirektion der SBB, Mittelstr. 43, Bern.
Eingabetermin 31. März 1950 ebendorthin. Dort können auch
die Unterlagen gegen eine Hinterlage von 100 Fr. bezogen
werden. Abzuliefern sind ein Verkehrsplan 1:1000, ein Situa-
tionsplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte der pro-
jektierten Hochbauten und Verkehrsanlagen 1:500, Schau-
bild, Erläuterungsbericht. Preisrichter: S. Brawand, Kant.
Bau- und Eisenbahndirektor, Bern, Präsident, O. Wichser,
Oberingenieur SBB, Bern, H. Hubacher, Städt. Baudirektor I,
Bern, Dr. A. von Salis, Generalsekretär PTT, Bern, A. Bod-
mer, Chef des Regionalplanungsbureau, Bern, H. Daxelhofer,
Architekt, Bern, A. Hoehel, Architekt, Genf, Dr. Ing. C. Pirath,
Professor an der Techn. Hochschule Stuttgart, R. Steiger,
Architekt, Zürich, H. Steiner, Städtingenieur, Zürich, Dr. M.
Stettler, Architekt, Bern; ständige Experten und Ersatzpreis-
richter: A. Aegerter, Ingenieur, Basel, A. Brenni, Chef der
Hochbauabteilung PTT, Bern, M. Egger, Kantonsbaumeister,
Bern, E. Kaech, Sektionschef SBB, Bern, E. Strasser, Chef
des Stadtplanungsamtes, Bern, Dr. Bandi, Direktor der städt.