

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 10

Artikel: Radarstationen im Meer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-61868>

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

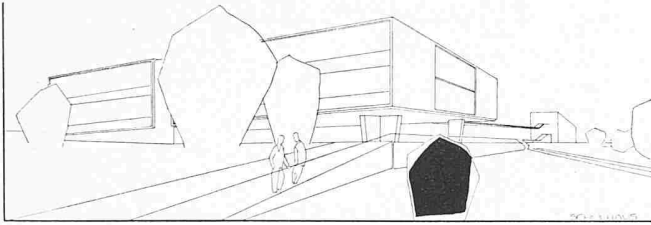
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

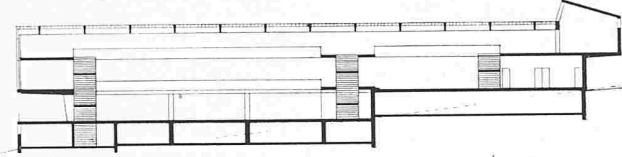
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

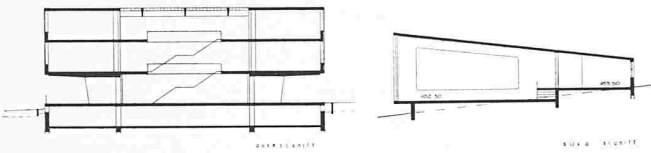
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Perspektive aus Südosten

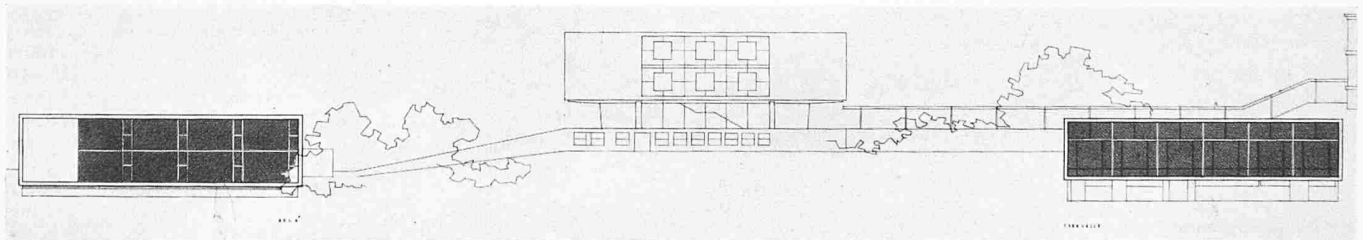


Schnitte durch Schule und Aula

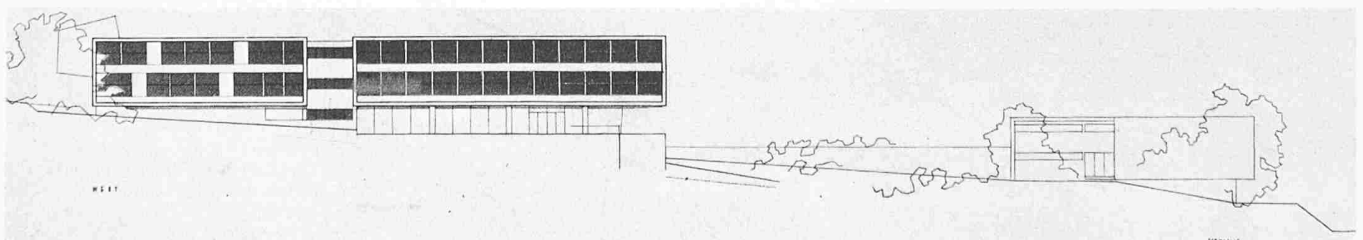


1. Obergeschoss, Masstab 1:800

2. Obergeschoss



Südansicht, links Aula, Mitte Schule, rechts Turnhalle



Westansicht, links Schule, rechts Turnhalle, Masstab 1:800

bauen auf den generellen Richtlinien auf, die 1953 von der «Civil Aeronautics Administration» aufgestellt wurden und für jeden Einzelfall genügend Spielraum zu freier Gestaltung offen lassen. Man unterscheidet Systeme mit einer, ein- halber, zwei, seltener auch drei Verkehrsebenen. Dabei sind auch die verschiedenartigsten Kombinationen möglich, z. B. eine Ebene für das Gepäck, zwei Ebenen für die Passagiere. Topographisch bedingte oder aus bestimmten Gründen erwünschte Höhenunterschiede zwischen Zufahrtstrasse und Flugplatz lassen sich gut ausgleichen; Rolltreppen werden für die Passagiere bevorzugt. Die genannte Zeitschrift bringt ausführliche Darstellungen der Flughöfe von Evansville, Cleveland, Pittsburgh, Philadelphia, San Francisco, Chicago und Lambert St. Louis. Anschauliche Schemaskizzen, Grundrisse und Photographien sind beigelegt.

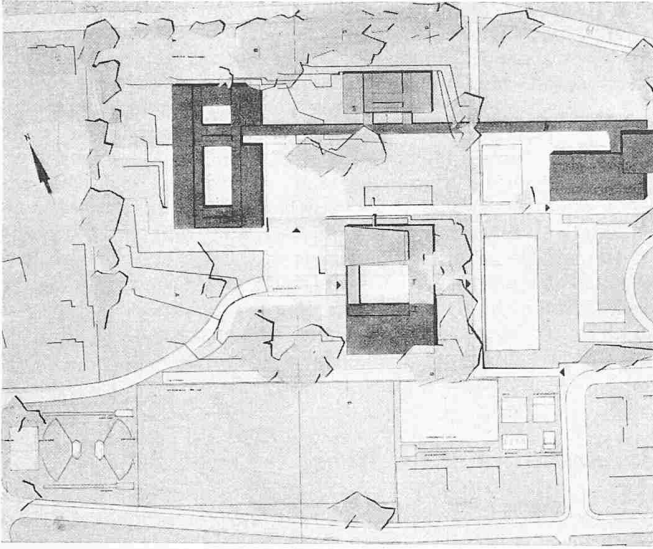
Radarstationen im Meer

DK 621.396.9: 624.9

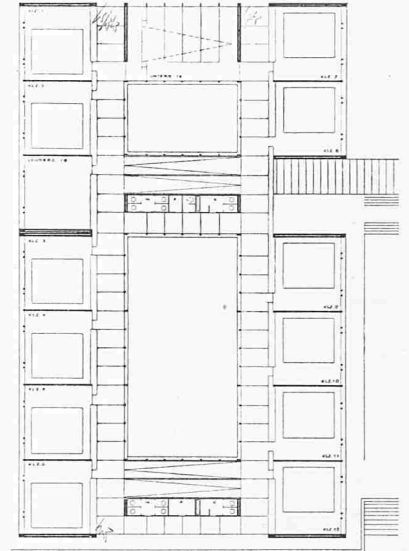
Die U. S. Air Force beabsichtigt, vor der Flachküste Neu-Englands von New York bis Neufundland feste Plattformen zu errichten, die zur Aufnahme grosszügiger Radaranlagen und zur Unterbringung der Bedienungsmannschaft dienen und gleichzeitig die Landung von Hubschraubern erlauben. Alle anderen Abschnitte der atlantischen Küste kommen dafür wegen zu grosser Tiefe des Meeresbodens nicht in Frage. Den nunmehr abgeschlossenen Vorentwürfen gingen — neben der Feststellung der militärischen Bedürfnisse, über die aus Sicherheitsgründen keine näheren Angaben veröffentlicht werden — umfangreiche ozeanographische und Modellunter- suchungen voraus.

Treibeis ist in dem genannten Gebiet nicht zu erwarten, hingegen muss dort mit dem Auftreten von Hurricanes ge- rechnet werden, die Windstärken bis zu 200 km/h mit sich bringen und, ebenso wie langdauernde Nordoststürme, enorme Wellenhöhen zur Folge haben können. Extreme Wellenhöhen und Windgeschwindigkeiten werden jedoch nicht gleichzeitig auftreten, auch sind die höchsten Wellen von geringerer Länge und Dauer. Dem Entwurf zugrundegelegt wurden Wel- len von 18,2 m Höhe, die sich 11 m über dem Normalwasser- spiegel erheben; hierzu kommen 1,8 m für Fluthub, ferner ein Sicherheitszuschlag. Die Plattformen sollen somit 20,4 m licht über dem mittleren Wasserspiegel erbaut werden, so dass bei Flut Wellen von 29,2 m Gesamthöhe gerade den Boden der Plattform berühren würden.

Die Untergrundverhältnisse am Meeresboden sind sehr unterschiedlich und konnten nur an den flachsten Stellen im voraus durch Bohrungen genau festgestellt werden. An einem Punkte sind jedoch 58 m Wassertiefe vorhanden, und zum Teil wurden Unterwasserströmungen von rasch wechselnder Richtung festgestellt, die beim Absenken der Fundierungen berücksichtigt werden müssen. Es ist vorgesehen, die Platt-



Lageplanausschnitt, Masstab 1:3000, rechts Klassenzimmergeschoss,
Masstab 1:800



2. Preis (4800 Fr.) Entwurf Nr. 61. Verfasser: Arch. Erik LANTER, Zürich

formen an der Küste herzustellen und dann einzuschwimmen. Dazu stehen jedoch jährlich nur zehn Tage mit geringen Winden und ganz schwachem Wellengang zur Verfügung. Um die Angriffsfläche des Wasserdruckes möglichst klein zu halten, wurde eine Lagerung der dreieckigen Plattform von 61 m Seitenlänge auf nur einer Stütze in jeder Ecke gewählt. Diese Stützen werden aus Stahlrohren von 3,05 m Durchmesser bestehen, die mit Eisenbeton ausgefüllt werden, und erhalten am Fuss Verbreiterungen zur Verringerung der Bodenpressung. Um die enormen Biegemomente aus Wind- und Wasserdruck zu vermindern, werden zwischen den drei Stützen jeder Plattform diagonale Zugglieder aus Stahlketten angeordnet. Dem Rostschutz dieser Glieder kommt entscheidende Bedeutung zu. Die Plattform, die zwei Stockwerke enthält, wird 10,6 m Konstruktionshöhe aufweisen; über ihr erhebt sich entlang einer Dreieckseite das bis 18,2 m hohe Bauwerk für

die elektronischen Einrichtungen, darüber stehen die Radarantennen. Es ergibt sich so eine grösste Gesamthöhe ab Fundamentsohle von 113 m; das entspricht einem modernen dreissigstöckigen Gebäude. Die eingeschwommenen Plattformen sollen zunächst auf provisorische Stützen gestellt werden, dann werden die endgültigen Stützen eingesetzt, die Plattformen daraufgehoben — ein besonderes Problem! — und befestigt, die Diagonalglieder angebracht und vorgespannt, und schliesslich die provisorischen Stützen abgebaut. Auf den Plattformen werden Einrichtungen vorgesehen, um Personal und Material aus Versorgungsbooten an Deck bringen zu können.

Die projektierten Radarplattformen, über die «Eng. News-Record» vom 25. Nov. 1954 berichtet, erhielten in Analogie zu ähnlichen, aber kleineren Anlagen für Oelbohrungen im Golf von Mexiko den Namen «Texas Towers».

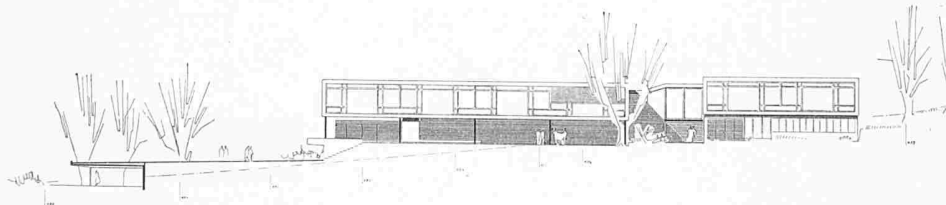
Wettbewerb für Erweiterungsbauten der Kantonsschule Winterthur

DK 727.113

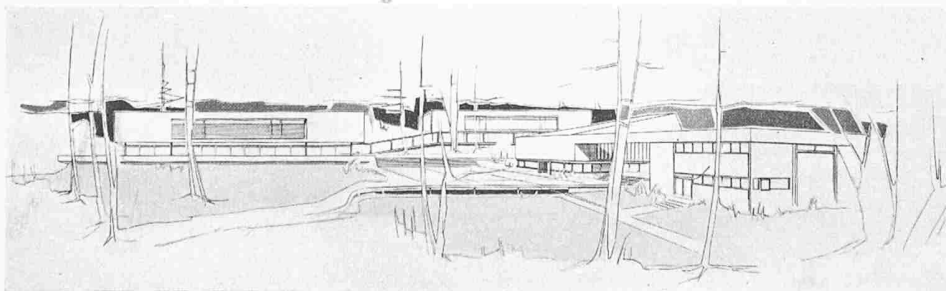
Aus dem Programm

Im Osten greift das Wettbewerbsgebiet in die bestehende Schulanlage hinein. Die Gottfried-Keller-Strasse soll auf jener Strecke aufgehoben werden, die sonst den oberen Teil des Geländes vom unteren trennen würde. Dafür wird die Oststrasse

bis zur Schwalmenackerstrasse verlängert. Die Art der Unterbrechung der Gottfried-Keller-Strasse ist vom Wettbewerbsteilnehmer anzugeben. Der Fussweg von der Rychenbergstrasse zur Gottfried-Keller-Strasse, westlich der beste-



Ostansicht, Masstab 1:800



Perspektive auf den Eingangsplatz

Entwurf Nr. 61. Kubikinhalte: 1. Etappe 24111 m³, 2. Etappe 12640 m³.

Vorteile: Gute Lage des quer zum Hang gestellten Klassentraktes. Die konzentrierte Lage von Turnhalle und Aula ergibt an der vorgeschlagenen Stelle eine räumlich schöne Lösung. Von der Gottfried-Keller-Strasse her sehr schöne Beziehung zum Zentrum der neuen Schulhausanlage. Zweckmässig organisierter Schulhausstrakt mit nach Osten und Westen auf einem Geschoss disponierten Schulzimmern mit Querlüftung. Schöne, wenn auch allzu geräumige Pausenhalle. Zweckmässige Organisation der Turnhalle. Zentrale Lage der Aula. Klare Etappentrennung. Im allgemeinen differenzierte Fassadengestaltung.

Nachteile: Unzweckmässige Verbindung der Geschosse durch Rampen. Verfehlte, isolierte Lage des Rektorates und des Lehrerzimmers. Aufwändige Disposition des Baukörpers für die Spezialräume. Absetzung des Klassentraktes unverstänglich und architektonisch nicht gelöst.