

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 4

## **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>**

Das Geschäftszentrum liegt zu weit östlich.

Die Stellung der Baukörper zur Besonnung erscheint willkürlich. Nur die 13-geschossigen Blöcke sind richtig orientiert. Die Baublöcke mit reiner Südlage weisen eine zu grosse Bautiefe auf. Grundrisslich wurden nur die beiden Hochhaustypen behandelt. Die vorgeschlagene Lösung mit einem zentralen Wohngang, der drei Geschosse erschliesst, ist sehr originell, aber mit 18 bis 21 Wohnungen am gleichen Gang nicht vertretbar. Es sind nur 1- und 4-Zimmerwohnungen vorgesehen.

Der Anschluss der Siedlung an die Stadt Bern durch die Wabernstrasse ist in der hier vorgeschlagenen Art verfehlt (Rampe viel zu steil). Weitere Mängel des Hauptstrassenetzes sind die Kreuzung (anstatt Kreisel) östlich des Morillonparkes und die Einmündung in die Seftigenstrasse bei der Scheidegg, (an optisch nicht erwarteter Stelle Linksabbiegung der von Wabern her kommenden, Richtung Köniz fahrenden Autos).

In Bezug auf Parkierungs- und Garagemöglichkeiten liegen ausser einem allgemeinen Vermerk im Erläuterungsbericht überhaupt keine Anhaltspunkte vor.

Der städtebauliche Gedanke, das Gurtenbühl-Quartier von Bern aus einsehen zu lassen, ist nicht überzeugend.

Der Entwurf ist überwiegend formal und nützt die topographischen Vorzüge des Grundstückes zu wenig aus.

Die Brutto-Nutzfläche beträgt für das Morillongut: 222 030 m<sup>2</sup>. Für die Lerbermatte liegen keine Angaben vor.

und hohe Baukörper vor, was sich wohntechnisch durchaus verantworten lässt, so sind sehr grosse Gebäudeabstände, ausgezeichnete Belichtungs- und Besonnungsverhältnisse und grosse, zusammenhängende Grünflächen möglich. Das letztere scheint dem Preisgericht hier, wo die Einbeziehung des prächtigen, wuchtigen Baubestandes des Morillongutes naheliegt, besonders wünschenswert.

Das Preisgericht erachtet eine Blocktiefe je nach Grundriss von 13 bis 15 m als absolut zweckmässig. Wesentlich scheint ihm aber eine zweiseitige Besonnung aller Wohnungen mit mehr als zwei Zimmern, wobei wegen der winterlichen Hauptbesonnungszeit von 12.00 bis 15.00 Uhr die optimale Besonnung durch ein leichtes Abdrehen der Wohnblöcke aus der reinen Nord-Südrichtung nach Westen erreicht wird. Dadurch erhalten die Schlafräume Ost- bis Nordostbelichtung, während die Wohnräume mit West- bis Südwestorientierung schon in den Genuss der Mittagssonne kommen. Für Küchen kann Nordlage toleriert werden, während reine Südlage abzulehnen ist. Ausschliessliche West- oder Ostorientierung grösserer Wohnungen ist ebenfalls abzulehnen. Kleinwohnungen von ein und zwei Zimmern sollen möglichst nach Süden orientiert sein.

Auffallend erscheint dem Preisgericht, dass nur ein einziges Projekt diesen elementaren Forderungen einigermaßen gerecht wird, während sich alle übrigen Verfasser allzusehr von andern Erwägungen beeinflussen liessen.

Die detaillierte Ausarbeitung des Grundrisses ist bei keinem Projekt sehr weit gediehen. Einige Verfasser schlagen vor, durch innere Wohngänge oder äussere Laubengänge und mit Hilfe von internen Wohntreppen je zwei bis drei Wohngeschosse zu erschliessen. Das Preisgericht ist der Ansicht, dass diese Lösungen abzulehnen sind. Die Massierung von Wohnungseingängen auf dem gleichen Korridor wird sich sicher unerfreulich auswirken. Zudem vermindert die interne Treppe den bei uns gewohnten Wohnkomfort. Ein anderer Verfasser unterteilt die Scheibenhäuser in vertikale Abschnitte, wobei je 2—3 Wohnungen pro Geschoss an einem zentral gelegenen Treppenhaus liegen. Obschon das Treppenhaus wegen eines bei dieser Gebäudehöhe illusorischen Lichthofes zu weiträumig ausgefallen ist, sieht das Preisgericht in dieser Lösung eine Grundlage zur Weiterarbeit. Die wenigen Wohnungen pro Etage entsprechen dem bernischen Wohnempfinden. Der zentrale Lichthof kann bei entsprechender Belüftung und Belichtung weggelassen werden. Dagegen ist die fensterlose Küche nur für Kleinwohnungen denkbar.

Die Grundrisse der Punkthäuser vermögen in keinem Projekt zu befriedigen. Wird der überwiegende Teil der Bevölkerung in grossen Wohnblöcken untergebracht, so muss das Binnenverkehrs-System des Quartiers logisch aus dieser neuen Wohnform entwickelt werden. Die überlieferten Wohnstrassensysteme der Flachbaugebiete können hier nicht angewendet werden. Die Aufzugshallen der Hochhäuser sollten unmittelbar an die Erschliessungsstrassen und womöglich an deren Bushaltestellen angeschlossen sein. *Für die Bemessung der künftigen Parkierungsplätze wird man nicht fehl gehen, schon heute das Verhältnis von einem Motorfahrzeug pro*

*Haushalt zugrunde zu legen.* Nimmt man eine zukünftige Einwohnerzahl von 6000 Personen an, so ist demnach mit mindestens 1500 Motorfahrzeugen zu rechnen. Mindestens  $\frac{1}{3}$  davon sollten unterirdisch untergebracht werden können, dies schon im Hinblick auf die Vermeidung nächtlicher Ruhestörung. Für die ebenerdige Unterbringung wären Schutzdächer, oder dort, wo der Boden ansteigt, Einkerbungen in das Gelände vorzusehen. Es versteht sich von selbst, dass solch grosse Ansammlungen parkierender Wagen nur bei strenger grundsätzlicher Organisation des Verkehrsnetzes möglich werden.

In bezug auf den Anschluss des Binnenverkehrs an das Hauptstrassenetz ist das folgende zu beachten: Die stärkste Frequenz wird die Seftigenstrasse aufweisen, die den Ausfallverkehr von Bern in der Richtung Gürbetal und teilweise in der Richtung Freiburg aufnimmt. Die neue Morillonstrasse, die die Wohngebiete Steinhölzli-Spiegel direkt via Monbijoustrasse mit dem Stadtzentrum verbindet, wird lediglich Quartierhauptstrasse mit weniger starkem Verkehr. Der von Wabern nach Köniz und umgekehrt gehende Verkehr, der diese Strasse je nach Disposition ganz oder teilweise benützt, dürfte sich voraussichtlich ebenfalls in mässigen Grenzen halten. Der Binnenverkehr des Quartiers wird deshalb besser an diesen weniger belasteten Strassenzug angeschlossen als an die Seftigenstrasse. Einzig am Ostende des Quartiers empfiehlt sich ein übersichtlicher Anschluss an die letztere.

Wo sich Binnenverkehr und neue Morillonstrasse berühren, d. h. an der Stelle, wo der Grossteil der Bewohner Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz findet, wird sich ein Ladenzentrum am natürlichsten entwickeln. Weiter östlich angeordnete Zentren können nur sekundäre Funktionen übernehmen.

Die Ausbildung des Verkehrsknotenpunktes neue Morillonstrasse-Seftigenstrasse hängt davon ab, ob letztere später das Teilstück einer zweiten, ausserhalb des innern Ringes liegenden Ringlinie wird und damit erheblichen, quartierfremden Verkehr aufzunehmen hat. Sollte dies der Fall sein, so wäre eine Knotenpunktausbildung zu empfehlen, wie sie Entwurf Nr. 1 vorschlägt.

Auf Grund der vorstehenden Richtlinien beurteilt das Preisgericht die sieben eingereichten Projekte wie in SBZ 1955, Nr. 44, S. 706, angegeben wurde und mit folgenden Empfehlungen:

Die eingegangenen Projekte ergeben in ihrer Vielseitigkeit einen wesentlichen Beitrag zur Abklärung der baulichen Möglichkeiten auf dem Gebiete des Morillongutes. Die Einmaligkeit der vorliegenden Aufgabe verpflichtet in hohem Masse, einer grosszügigen Idee zum Durchbruch zu verhelfen. Wege, die zu dieser Idee führen können, sind in einzelnen Projekten angedeutet, jedoch in keinem zur vollen Reife gebracht. Das Preisgericht empfiehlt deshalb im Sinne von Art. 11 des Wettbewerbsprogramms, die Weiterbearbeitung der Aufgabe durch die Verfasser der drei erstprämiierten Projekte, sei es einzeln oder in Arbeitsgruppen, durchführen zu lassen.

## MITTEILUNGEN

**Lagerhalle in Le Havre.** Der Hafen von Le Havre erhielt eine neue grosse Lagerhalle für Baumwolle anstelle der im letzten Kriege durch Bomben und Feuer zerstörten. Der Hangar 1, zu dem sie gehört, ist mit 700 × 113 m Grundfläche einer der grössten Europas; davon entfallen auf den Neubau 196 × 113 m. Er wird von 60 Feldern zu je 18,8 × 19,3 m Fläche gebildet, die als Dach je ein dünnes Klostergewölbe in Eisenbeton mit einer mittleren Lichtöffnung von 6,50 × 6,00 m besitzen. Dank der Vorspannung der sich zellenartig überschneidenden unteren Ränder konnte der Bau gänzlich ohne Fugen ausgebildet werden. Die Vorspannung des Daches hatte ferner den Zweck, jede Rissbildung infolge Schwindens und Temperatur absolut unmöglich zu machen, da die zu lagernde Baumwolle keinerlei Feuchtigkeit verträgt. Hohlstützen von 80 cm Aussendurchmesser und 8 cm Wanddicke wurden in den Feldecken angeordnet; sie sind teils eingespannt, teils ein- oder zweiaxig gelenkig gelagert. Wegen der höheren Feuersicherheit und der geringeren Unterhaltskosten sind das grössere Gewicht und die höheren Baukosten der Eisenbetonkonstruktion gegenüber einer solchen

aus Stahl mit Holzbedachung, wie sie bisher üblich war, voll gerechtfertigt. Der Bau selbst ist absolut feuersicher, und bei einem Brand der darin gelagerten Ware wirken die oben offenen Gewölbe wie Kamine, so dass der Raum selbst rauchfrei und also für Löschzwecke zugänglich ist. Unter den Oberlichtern befinden sich feine Gitter, die das Herabfallen des zerplatzenden Glases verhindern. Näheres siehe «La Technique des Travaux», März/April 1955.

**Ueber Erzeugung und Anwendung höchster Temperaturen** berichtet Prof. Dr. W. Lochte-Holtgreven, Kiel, in «VDI-Z.» Nr. 23 vom 11. Aug. 1955. In Kältelaboratorien ist man bis auf einige Tausendstel Grad an den absoluten Nullpunkt herangekommen. Bei der Explosion von H-Bomben treten rd.  $10^8$  ° K auf; für das Innere der heissesten Sterne hat man Temperaturen von  $10^9$  ° K berechnet. Im Gegensatz zu solchen Grenzfällen beschränkt der Verfasser seine Mitteilungen auf hohe Temperaturen, die sich auf den Zustand einer bestimmten Materie von messbarer Ausdehnung während mindestens etwa einer oder mehrerer Sekunden bezieht. In Sonnenöfen sind Temperaturen von rd.  $3500$  ° C festgestellt worden, in Gasflammen bis zu  $4300$  ° C, im elektrischen Lichtbogen bis zu rd.  $50\,000$  ° C. So hohe Temperaturen eignen sich atomphysikalisch zum Erforschen der Jonisation, der Dissoziation sowie der Lichtausbeute, technisch u. a. zum Schmelzen schwer schmelzbarer Oxyde und zur Umwandlung von Kohlenwasserstoffen. Technisch und chemische Grossanwendungen liegen in bedeutendem Umfang nicht vor; diese Gebiete stehen erst am Anfang ihrer Entwicklung.

**Das Donaukraftwerk Ybbs-Persenbeug.** Die «Oesterreichische Zeitschrift für Elektrizitätswirtschaft» widmet ihre Nr. 9 vom Sept. 1955 der Beschreibung dieses grossen, gegenwärtig im Bau befindlichen Kraftwerks, über dessen Projektierung hier schon verschiedentlich berichtet wurde (SBZ 1939, Bd. 114, S. 138 und 1950, Nr. 25, S. 335). In zwölf Aufsätzen orientieren berufene Fachleute über Entstehungsgeschichte, Finanzierung, Projektentwicklung, bautechnische, maschinelle und elektrische Einrichtungen, Bau des Hauptwerkes, Planung und Baumassnahmen des Stauraumes, Architektur und Landschaftsgestaltung. Das nunmehr zur Ausführung gelangende Projekt der Donaukraftwerk AG., das auf demjenigen von Prof. Dr. A. Grzywiński aufbaut, sieht eine Ausbauwassermenge von  $2100$  m<sup>3</sup>/s, eine Turbinenleistung von insgesamt  $250\,000$  PS und eine mittlere Jahreserzeugung von  $1300$  Mio kWh vor. Die sechs Kaplanurbinen werden für  $10,6$  m Nutzgefälle,  $250$  m<sup>3</sup>/s Vollwassermenge und  $68,2$  U/min entworfen; der Laufraddurchmesser beträgt  $7,4$  m. Sie werden von einer Arbeitsgemeinschaft gebaut, die sich aus deutschen, österreichischen und schweizerischen Firmen zusammensetzt.

**Technische Grundlagen für Reinhaltung der Luft.** Die Reinhaltung der Luft ist für das allgemeine Wohl eine der bedeutendsten Aufgaben. Eine Verbesserung des gegenwärtigen Rechts auf diesem Gebiet kann nur auf der Grundlage objektiver technischer Unterlagen, Schaffung einheitlicher, zuverlässiger, praktisch brauchbarer Messgeräte und Messmethoden sowie durch Auswertung der Messergebnisse für das öffentliche Wohl wirksam werden. Der VDI hat nun von der Interparlamentarischen Arbeitsgemeinschaft für naturgemässe Wirtschaft (IPA), Bonn, den Auftrag bekommen, technische Grundlagen für die Reinhaltung der Luft zu schaffen.

**Der Binnentanker «Piz Bernina»** wurde im Auftrag der BRAG-Tankschiffahrt AG., Basel, von der Rheinwerft GmbH., Mainz-Mombach, gebaut. Dieser grösste europäische Binnentanker wurde am 31. Oktober 1955 für die Fahrt auf dem Rhein zwischen Rotterdam und Basel in Dienst gestellt. Er ist  $85$  m lang,  $11$  m breit, weist eine Tragfähigkeit von  $1520$  t bei  $2,6$  m Tiefgang und von  $1720$  t bei  $2,8$  m Tiefgang auf und ist mit zwei MWM-Schiffsdieselmotoren von je  $500$  PS ausgerüstet. Der Tankraum umfasst  $12$  gleich grosse Laderäume, in denen statt Rohöl auch  $1235$  t Benzin gespeichert werden können.

**Institut International du Froid.** Die Fachberichte, die zum 9. Kongress vom 31. Aug. bis 8. Sept. 1955 in Paris eingereicht worden waren, die Diskussionsbeiträge zu diesen Berichten (in Französisch und Englisch) sowie der Text der damals gehaltenen Vorträge und die Liste der Kongressteilnehmer sind in einer Veröffentlichung von rd.  $1800$  Seiten

mit über  $600$  Bildern zusammengefasst worden, die zum Preise von  $10\,000$  ffr. vom Institut, 177, Boulevard Malesherbes, Paris 17<sup>e</sup> bezogen werden kann. Die Arbeiten der einzelnen Kommissionsgebiete sind auch einzeln erhältlich.

**Landesplanung in der Schweiz.** Der Vortrag, den Prof. Dr. H. Guterson, ETH, Zürich, anlässlich der 64. Generalversammlung des VSE am 1. Oktober 1955 in Luzern gehalten hatte, ist im «Bulletin SEV» 1955, Nr. 26 veröffentlicht.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Das grosse Buch vom eigenen Haus.** Von Siegfried Stratemann. Eine Entwurfslehre für das Eigenheim. 304 S. mit 1463 Abb. München 1954, Verlag Georg D. W. Callwey. Preis geb. 32 Fr.

Der Verfasser gibt in diesem, sich durch ausserordentliche Gründlichkeit auszeichnenden Buch einen Querschnitt durch Entwurf und Konstruktion des Einfamilienhauses in all seinen Varianten. Im ersten Abschnitt werden grundsätzliche Fragen behandelt, die für Architekten und Bauherren wichtig sind. Dabei werden systematisch Fragen erörtert, die oft durcheinandergewürfelt werden. Der zweite Abschnitt enthält fünf Lehrbeispiele mit Grundrissen, Schnitten, Innen- und Aussenperspektiven, wobei Grundrisse durch Anbauten und Veränderungen abgewandelt werden. Der dritte Abschnitt ist den Einfamilienhäusern als Bauaufgabe gewidmet. Im kleinen und grösseren, im bescheidenen und anspruchsvollen Hause stecken Probleme, die in 10 Kapiteln behandelt werden. Dieser Hauptteil des Buches umfasst allein rd.  $100$  Seiten, die alle üblichen und weniger bekannten Typen vom alleinstehenden Einzelhaus bis zur Zeile enthalten. Hervorzuheben sind auch Sonderfälle und Häuser mit Ateliers. Im vierten Hauptteil sind die Einzelräume aller Geschosse mit den notwendigen masslichen Einzelheiten dargestellt. Auch dieser Teil umfasst  $100$  reich bebilderte Seiten mit einfacheren und komplizierteren Einzelheiten für kleine und grosse Ansprüche. Die beiden letzten Abschnitte enthalten Ergänzungen und Ratschläge für die Bauausführung. Ein Schlusswort über den Architekten als Freund und Treuhänder des Bauherren und ein übersichtliches Schlagwortverzeichnis schliessen den sehr sauber aufgebauten und mit klaren Strichzeichnungen versehenen Band ab. Die Formsprache der Entwürfe entspricht derjenigen der süddeutschen Baukultur, die mit dem Namen Schmitthenner eng verknüpft ist. H. M.

**Strasse und Landschaft.** Von Hermann Schurhammer. 80 S. mit 124 Abb. Bielefeld 1955, Kirschbaum-Verlag. Preis geb. 18 DM.

Als «Beitrag zur praktischen Landschaftspflege» ist das vom verstorbenen Hermann Schurhammer verfasste und von seinem Sohne herausgegebene Buch im Untertitel bezeichnet. Es stellt eine wertvolle Ergänzung unserer Heimat- und Naturschutzpublikationen dar, wie zum Beispiel der Schrift von Prof. Robert Rittmeyer: Bauwerk, Bäume, Busch und Blumen.

Zahlreiche Bilder guter Strassen- und Kunstbauten sind solchen verfehlter Ausführungen gegenübergestellt. Sie geben dem Bauingenieur bildliche Hinweise, worauf heute besonders bei Strassenbauten zu achten ist und wie scheinbar kleine Einzelheiten ausserhalb der Fahrbahn und dem Trottoir sich im Landschaftsbilde auswirken.

Ebenso interessant ist die textliche Gestaltung des Stoffes. Der Verfasser bringt die Aufgaben des Naturschutzes in Verbindung mit der Technik und dem Strassenbau im besondern. Aus seinen reichen praktischen Erfahrungen heraus macht er Vorschläge zur Gestaltung der Strasse in harmonischer Verbindung mit der Kulturlandschaft. Auch empfiehlt er, jedes einzelne Strassenstück auf seine besonderen landschaftlichen Gegebenheiten hin genau zu überprüfen, auf alle Einzelheiten zu achten und nie mit Reisschiene und Zirkel allein auf dem Papier nach Schablone zu disponieren. — Ebenso macht er aufmerksam auf die liebevolle Anordnung von kleinen Rast- und Parkierungsplätzen sowie auf Bastionen an aussichtsreichen Strassenrändern (Zusammenarbeit von Architekten und Gartengestaltern).

Auch bei uns sind stellenweise schöne Ansätze im Sinne des «Aufrufes» des Autors vorhanden. Als Beispiel sei das neue Strassenstück zwischen Sihlwald und Sihlbrugg-Station

erwähnt, wo mit grossem Geschick reizvolle Einzelheiten mustergültiger Art geschaffen wurden, die Nachahmung verdienen. Die alles beherrschende Autostrasse verlangt auch neben der Fahrbahn grösste Aufmerksamkeit und sorgfältigste Eingliederung ins nähere und weitere Landschaftsbild, wie sie im Buche als beherzigenswerte Lösungen empfohlen werden.  
Erwin Stirnemann, Ing., Zürich

**Erdgas und Erdöl in der Schweiz.** Von Joseph Kopp. 60 S. mit vier Plänen, Profilen und Photographien. Luzern 1955, Verlag Räder & Cie. Preis kart. Fr. 5.80.

Die Ausführungen Dr. Kopp's beginnen mit einer kurzen, allgemein verständlichen Zusammenfassung über die Entstehung, Gewinnung und Verwertung von Erdgas. Es folgt eine Besprechung der im Gebiet des nördlichen und südlichen Alpenrandes der Schweiz an der Oberfläche, in Stollen, Tunneln und einigen Bohrungen bekannt gewordenen Erdgas- und Erdölzeichen. In diesen Besprechungen wird auch die im Mittelland gelegene Bohrung Altshofen eingeschlossen.

Die Kapitel V bis VII referieren über die Stellungnahme verschiedener Oelgeologen zu den Erdöl- und Erdgasmöglichkeiten der Schweiz, die Stellungnahme von Bund und Kantonen zur Erdölfrage in rechtlicher und politischer Hinsicht und die Interessenahme ausländischer Erdölgesellschaften an der Erdöl- und Erdgaserschliessung in unserm Lande. In Kapitel VIII werden Vorschläge für Aufschlussarbeiten in gewissen Gebieten unterbreitet und im Schlusskapitel das eine und andere über Verwertungsmöglichkeiten von Erdgas mitgeteilt.

Zweifellos vermittelt das Büchlein von Dr. Kopp interessante Einblicke in verschiedene, mit der Erschliessung und Verwertung von Erdöl- und insbesondere Erdgasvorkommen zusammenhängende Probleme. Zudem hat sich Dr. Kopp, wie dies in seinem Vorwort erwähnt wird, seit 20 Jahren mit den in der Schweiz gegebenen öologischen Voraussetzungen befasst, die er deshalb auch gut kennt. Er hat sich den Möglichkeiten des Molassebeckens gegenüber stets positiv eingestellt, eine Einstellung, die heute von den meisten Fachleuten geteilt und durch die im süddeutschen Teil dieses Beckens erzielten Resultate gestützt wird. Für die sachverständige Beurteilung der mit Erdöl- und Erdgasmöglichkeiten eines noch unerschlossenen Gebietes zusammenhängenden Probleme ist es aber von grösster Wichtigkeit, dass der Beurteiler verschiedene und möglichst verschiedenartige Produktionsgebiete aus eigener, praktischer Erfahrung gründlich kennt. Gewisse Ausführungen in Dr. Kopp's zahlreichen Veröffentlichungen verraten immer wieder, dass ihm diese praktische Erfahrung weitgehend fehlt. Zudem muss man in seinen Publikationen einen gewissen Mangel an Objektivität feststellen, ein Vorwurf, der auch diesem Büchlein nicht zu ersparen ist.

Dr. H. M. Schuppli, Zürich

**Tabellen zur Bemessung von Eisenbeton-Rechteckquerschnitten mit Torstahl-Armierung.** Von der AG. der von Moos'schen Eisenwerke Luzern. Ringmappe mit 34 Blättern. Luzern 1955, Selbstverlag.

Die von Moos'schen Eisenwerke geben eine erweiterte und überarbeitete, erstklassig gedruckte Neuausgabe ihrer vor mehreren Jahren erstmals erschienenen Eisenbeton-Bemessungstabellen heraus. Als Neuerung hervorzuheben ist: Berücksichtigung des Normen-Entwurfes Nr. 162 von 1951; Tabellen für Biegung mit Axialkraft grosser Exzentrizität; Darstellungen über die Abhängigkeit der zulässigen Betonrandspannungen von der Ausnutzung der Eisenspannungen auf Grund des S. I. A.-Normenentwurfes; und last but not least die Heftung der Blätter in einem Ringbuch, wodurch das Tabellenwerk stets ergänzt und dem neuesten Stand der Vorschriften und Erkenntnisse angepasst werden kann.

Mit dieser Veröffentlichung haben die von Moos'schen Eisenwerke der Kette ihrer für den Ingenieur so zweckmässigen und wertvollen Schriften ein weiteres Glied angefügt.

Es ist interessant, festzustellen, dass nicht schon viel mehr Firmen diese Art «Reklame» betreiben, die dadurch, dass jeder Ingenieur diese Veröffentlichungen gerne in seinem Bücherschrank aufbewahrt, sicher viel wirkungsvoller ist als die Flut der täglich per Post eintreffenden, einem engbegrenzten Selbstzweck dienenden und daher in den Papierkorb wandernden üblichen Prospektblätter.

Dipl. Ing. G. Everts, Erlenbach ZH

**Comparative Bridge Designs.** By James G. Clark. 211 p. with 74 fig. Cleveland 17, The James F. Lincoln Arc Welding Foundation. Price 2 \$.

Die James F. Lincoln Arc Welding Foundation sucht u. a. die Entwicklung der Schweissttechnik im Stahlbau auch dadurch zu fördern, dass sie Wettbewerbe zur Erlangung neuartiger Projekte von geschweissten Stahlbauten durchführt. Der dritte dieser Wettbewerbe, «Welded Bridges for Steel Conservation» (1952), verlangte die Ausführung eines Parallelentwurfes in geschweisster Bauweise zu einer schon ausgeführten oder erst entworfenen genieteten Brücke in Stahl, mit dem Ziel, eine wesentliche Stahlersparnis durch die Schweissung nachzuweisen; die Ergebnisse dieses Wettbewerbs sind in diesem Buche dargestellt. Wenn auch nicht alle eingegangenen Entwürfe als ausführungsfähig bezeichnet werden können und wenn auch ferner ein Vergleich der Konstruktionsgewichte allein die Frage der Wirtschaftlichkeit nicht abschliessend entscheidet, so hat doch auch dieser Wettbewerb wieder eine Reihe von Anregungen für die weitere Entwicklung der Schweissttechnik im Stahlbrückenbau ergeben.  
Prof. Dr. F. Stüssi, ETH, Zürich

**Handbuch für Sprengarbeiten,** Ergänzung Nr. 3. Herausgegeben von Atlas Diesel, Stockholm, und Sandvikens Jernverks AB, Sandviken. 134 S. Format 17,5×25 cm. Zu beziehen bei Notz & Co., Biel 1. Preis 14 Fr.

Die vorliegende Lieferung des wertvollen Handbuches (vgl. Besprechungen in SBZ 1954, S. 77, und 1955, S. 189) enthält: U. Langefors: Berechnung von Ladungen beim Strassenabbau; J. Munck: Ortsfeste Kompressoranlagen; W. Tenland & I. Thomaens: Gesteinbohrer mit Hartmetallschneiden für Schlagbohren.

## MITTEILUNGEN AUS DER G.E.P.

Unsere Tschechoslowakische Sektion hat, wenn auch nicht durch persönliche Anwesenheit am Feste, so doch durch die Lektüre der Festschriften an der Hundertjahrfeier der ETH teilgenommen. Am 23. Nov. 1955 hörte sie einen Vortrag von Prof. M. Ros. Die regelmässigen Zusammenkünfte finden am ersten Mittwoch im Monat von 19.00 h bis 21.00 h im Café «Slavia» in Praha I, Národní 1, statt.

## MITTEILUNGEN AUS DEM S.I.A.

**Normen des S. I. A.** Folgende Normen sind am 1. Januar 1956 in endgültiger Fassung im Druck erschienen und können beim Generalsekretariat des S. I. A., Postfach Zürich 22, bestellt werden: Nr. 160, Normen für die Belastungsannahmen der Bauten; und Nr. 162, Normen für die Berechnung und Ausführung der Beton- und Eisenbetonbauten. Die Norm 160 kann auch in französischer Sprache bezogen werden; die französische Ausgabe der Norm 162 ist in Vorbereitung und wird bis Ende Februar ebenfalls erhältlich sein. Wir erinnern daran, dass die Holznormen Nr. 163 und 164 schon vor längerer Zeit in endgültiger Fassung erschienen sind. Zur Zeit wird nun noch die Norm 161 betreffend die Stahlbauten fertiggestellt.  
Das Generalsekretariat des S. I. A.

## WETTBEWERBE

**Sekundar- und Primarschulhaus Buchlernstrasse, Zürich-Altstetten.** Allgemeiner Wettbewerb. Zugelassen sind die in der Stadt Zürich verbürgerten oder seit 1. Febr. 1954 niedergelassenen Architekten. Aus dem Raumprogramm: Sekundarschule mit 18 Klassenzimmern, Spezialräumen, Singsaal und Schulküche, Primarschule mit sechs Klassenzimmern und Nebenräumen, zwei Turnhallen mit Umkleieräumen, ein Doppelkindergarten und Anlagen im Freien. Architekten im Preisgericht: A. H. Steiner, Stadtbaumeister, Zürich, K. Eggen-der, Zürich, E. Schindler, Zürich, Prof. Jean Tschumi, Lausanne. Ersatzmänner: O. Bitterli und A. Wasserfallen, Zürich. Anforderungen: Modell und Situationsplan 1:500, Grundrisse, Schnitte und Fassaden 1:200, Perspektive und Berechnungen des Kubikinhaltes und der bebauten Fläche. Abgabetermin 2. Mai 1956. Anfragetermin 11. Februar 1956. Unterlagen können gegen Bezahlung von 30 Franken beim Hochbauamt der Stadt Zürich bezogen werden.