**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 75 (1957)
**Heft:** 11

## Sonstiges

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 11.07.2025

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

und der Brennstoffverbrauch pro 1000 t/km von 65 auf 52,4 kg vermindert werden. Das T. I. A.-Verfahren dürfte sich auch für andere Dampferzeuger, besonders für Schiffskessel, eignen.

**Wassernutzung in Kolumbien.** In dem 320 km langen oberen Cauca-Tal, südwestlich der Hauptstadt Bogotà, ist im Frühjahr 1956 ein ausgedehntes Arbeitsprogramm angelaufen, über welches «Engineering News-Record» vom 9. August 1956 berichtet. Zuerst werden die 91 m hohe Schwergewichtsmauer am Calima-Fluss gebaut, das dazugehörige unterirdische Kraftwerk für 120 000 kW sowie die entsprechenden Stollen und das Wasserschloss. Die Kosten sind auf 28,5 Mio $ veranschlagt, der Stausee wird 420 Mio m³ fassen. Als nächstes wird der Timba-Erddamm mit 44 m Höhe und 1200 m Kronenlänge folgen, Stauseeinhalt 750 Mio m³, Kraftwerkleistung 60 000 kW, Kosten 45 Mio $. Danach wird die Salvajina-Schwergewichtsmauer errichtet, 154 m hoch, Stauseeinhalt 1170 Mio m³, Endleistung des Kraftwerkes 270 000 kW, Kosten 80 Mio $. Hinzu kommen elektrische Fernleitungen für 31, Flussregulierungen für 10, Be- und Entwässerungskanäle für 105 Mio $ zur Bewässerung von rund 32 000 km². Durch diese mit Nachdruck betriebenen Massnahmen soll die landwirtschaftliche und industrielle Entwicklung des jetzt von drei Mio Menschen bewohnten oberen Cauca-Tales gefördert und die Hochwassergefahr gemindert werden.

**Die Schwimmbrücke über den Langensee,** die man zwizwischen Intra und Laveno errichten will, geht zurück auf ein Projekt von Ing. Alfredo Varni aus dem Jahre 1932. In den USA ist 1940 nach seinen Ideen eine ähnliche Brücke mit gutem Erfolg ausgeführt worden. Varni sieht schwimmende Eisenbetonkästen mit einem Querschnitt von 16 m Breite und 4 m Höhe vor, die zusammen die 3,1 km lange Brücke bilden würden. Das Technische Bureau der Provinz Varese hat das Projekt günstig beurteilt, doch wird es von den verschiedenen zuständigen, höheren Behörden energisch abgelehnt. In der «Rivista Technica delle Svizzera Italiana» 1956, Nr. 12, nimmt M. Bertoli Stellung zu Gunsten der Brücke, indem er vor allem darauf hinweist, dass der Weg zwischen Verbania und Mailand, heute 110 km, um 40 km abgekürzt würde. Er erwartet daraus nicht nur Vorteile für die italienischen Orte auf dem rechten Ufer, sondern besonders auch für den Tourismus in der Gegend von Locarno. Er glaubt, dass auch die Brücke selber eine grosse Anziehung auf die Touristen ausüben würde, wogegen die Heimatschutzkreise in ihr eine unerträgliche Schädigung des Sees erblicken.

**Ein 150 m hoher Turm aus Mannesmann-Stahlrohren** wurde auf dem Wiener Messgelände für die Herbstmesse 1956 in freier Montage in vier Wochen errichtet. Der Turm ist vollkommen zerlegbar. Er weist im Grundriss die Form eines gleichseitigen Dreieckes von an der Basis 25 m, am Kopf 2 m Seitenlänge auf, wobei die Eckstiele die Form nach oben offener Parabelabschnitte besitzen. Nur die unterste Partie ist verschweisst, alles andere verschraubt. Für die Verbindungen wurden zum Teil neuartige Lösungen gewählt, die in «Oesterreichische Bauzeitschrift» 1956, Heft 10 beschrieben sind. Verblüffend ist die Gewichtseinsparung gegenüber Konstruktionen aus Walzprofilen, die zum grossen Teil auf dem wesentlich geringeren Windbeiwert beruht und sich bis in die Gründungsarbeiten auswirkt. So wiegt der Eiffelturm mit 300 m Höhe 7000 t (1889), der kürzlich erbaute 250 m hohe Luxemburger Funkturm in Rohrkonstruktion nur 170 t und der Wiener Mannesmann-Turm nur 55 t. Damit lohnt sich auch der nahezu doppelt so hohe Preis der Rohre gegenüber anderen Stahlelementen.

## NEKROLOGE

† **Urs Pfister,** Dipl. El. Ing. S. I. A., von Solothurn und Obererlinsbach, wurde als Sohn von Direktor Pfister der Aare- und Emmenkanal-Gesellschaft in Solothurn am 27. Februar 1923 geboren. Er besuchte die Schulen in Solothurn und schloss die Kantonsschule, wo er die Gymnasialabteilung durchlaufen hatte, mit der Matura im Jahre 1942 ab. Im Kreise der «Wengia» war Pfister ein froher Student und hielt seiner Verbindung auch später die Treue. Seiner Neigung entsprechend, ging Urs Pfister nach der Matura an die ETH in Zürich, wo er 1948 das Diplom als Elektroingenieur erwarb. Wertvolle Studienjahre im In- und Ausland erweiterten sein technisches Wissen. Am 1. September 1953 trat er als Betriebsassistent und Chef des Konstruktionsbureau beim Aargauischen Elektrizitätswerk in Aarau ein. Hier schien es, dass er, beschäftigt mit dem Bau der zwei Unterwerke in Reinach und Strengelbach, der rechte Mann am richtigen Platz war und ganz in seiner Arbeit aufging. Sowohl die 45-kV-Freiluftanlagen wie auch die 16-kV-Innenraumschaltanlagen zeugen von seinem Können, werden sie doch als gut gelungene Werke von allen Fachleuten anerkannt. Daneben beschäftigte er sich mit dem Transformatorenstationsbau. Auf dem Gebiet der Klein-Stationen hat er einen eigenen Typ entwickelt.

URS PFISTER

Dipl. El. Ing.

1923 1957

1954 heiratete Urs Pfister Fräulein Gustl Boeddecker und wohnte am Weinberg in Aarau, wo er in seinen Mussestunden den Blick über das geliebte Aaretal schweifen lassen konnte. 1956 trat er in den Aargauischen Ingenieur- und Architekten-Verein ein. Bald machten sich die Merkmale einer heimtückischen Krankheit bemerkbar. Er musste im Geschäft aussetzen. Die Einweihung des ersten Unterwerkes in Reinach im August 1956 konnte er nicht mitmachen. Er lag bereits im harten Kampf um sein junges Leben, unterstützt durch seine Gattin bis zum letzten Atemzug. Am 21. Januar 1957 schloss er die Augen für immer, noch nicht 34 Jahre alt. Am Grabe in Solothurn standen seine tiefbetrübte Mutter, die schwergeprüfte junge Frau, die Verwandten und Freunde, sowie die Direktion und Mitarbeiter des Aargauischen Elektrizitätswerkes und trauerten um einen lieben Menschen, tüchtig in seinen Leistungen, ehrenwert in seiner Gesinnung und goldlauter in seinem Charakter.

*J. Senn*

† **Otto Ehrensperger,** Architekt S. I. A., in Olten, ist am 7. September 1956 gestorben, wie wir erst jetzt erfahren.

† **H. Schwyzer,** Bau-Ing., Dr. sc. techn., geb. am 27. Dezember 1878, Eidg. Polytechnikum 1897 bis 1901, seit 1925 Professor in Giza (Kairo), ist am 6. März in Maadi gestorben.

† **Robert Pfenninger,** Dr., Ing. Chem. G. E. P., von Wald ZH, geb. am 16. November 1888, ETH 1907 bis 1912, seit 1930 Direktor der Société Française pour l'industrie de l'aluminium in Marseille-St-Louis, ist am 9. März nach langem schweren Leiden in Zürich entschlafen.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Verkehrsuntersuchung über das Fernverkehrsstrassennetz im Raume München.** Von *M.-E. Feuchtinger, A. Rucker, J. Schlums.* Forschungsarbeiten aus dem Strassenwesen, Heft 27. 131 S. mit 121 Abb. Bielefeld 1956, Kirschbaum-Verlag. Preis kart. 30 DM.

Die Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs stellt die Behörden fast aller Länder vor gewaltige Bauaufgaben. Der finanzielle Aufwand ist meist beträchtlich, und in den seltensten Fällen lässt sich die Zweckmässigkeit der gewählten Lösung am Masstab der Rendite ablesen. Anderseits führt eine rein gefühlsmässige Beurteilung oft zu völlig falschen Schlüssen, so dass man allerorts nach objektiven Kriterien sucht.

Vor solch weittragenden Verkehrsproblemen stand kürzlich die Stadt München, als die Frage zu beantworten war, in welcher Weise die drei auf München zulaufenden Autobahnen miteinander zu verbinden seien. Ursprünglich beabsichtigte man, einen 60 km langen Autobahnring um die Stadt herum zu legen, ähnlich wie dies in Berlin in der ersten Welle der Autobahnkonjunktur in Angriff genommen worden war. In-

zwischen sind immer mehr Zweifel an der Richtigkeit dieser Konzeption aufgetaucht, so dass das Bundesverkehrsministerium, das Land Bayern und die Stadt München sich zu einer gründlichen Verkehrsbegutachtung entschlossen und hiemit die Autoren dieser Arbeit beauftragten. Sie berichten eingehend über ihre Anteile an der gemeinsamen Arbeit mit reichlicher Beigabe ausserordentlich sorgfältig ausgeführter graphischer Darstellungen.

Dem ursprünglich geplanten «äussern Ring» wurde ein auf 38 km verkürzter innerer Autobahnring, ein verbessertes Stadtstrassennetz mit Tangenten am Rande der Innenstadt und ein sternförmiges Expresstrassensystem gegenübergestellt. Für jeden dieser Fälle war zu untersuchen, wie sich der auf den 22 Einfallstrassen pulsierende Aussenverkehr sowie der in den 54 Zählbezirken der Stadt flutende Binnenverkehr auf das neue Strassensystem verlagern würde. Gesucht war jene Lösung, die nicht nur dem Aussenverkehr annehmbare Fahrbedingungen bietet, sondern auch das innerstädtische Strassennetz wirksam entlastet.

Selbstverständlich gaben reine Querschnittszählungen keine genügende Auskunft auf die gestellten Fragen; es war unerlässlich, Ziel und Herkunft der Fahrzeuge zu erforschen. Im Gegensatz zur schweizerischen Postkartenzählung vom Jahr 1955 wandte man in München die Methode der direkten Befragung der Fahrer an. Die erhobenen Daten wurden in etwa 34 000 Lochkarten übertragen und ausgewertet. Viel schwieriger war die Erfassung des Binnenverkehrs. Anhand einiger Testzählungen fand man eine Korrelationsformel, die den gegenseitigen Verkehr zwischen zwei Zählkreisen als Funktion der Einwohnerzahl, des Charakters des Stadtteils und der Entfernung zu schätzen gestattet. Die einzelnen Fäden des Aussen- und Binnenverkehrs wurden auf das neue Strassensystem dann umgelegt, wenn sich dem Fahrer ein Zeitgewinn bot.

Wie erwartet, überwog der Zielverkehr den Durchgangsverkehr bei weitem. Etwa 87,5 % des einstrahlenden Verkehrs versickert in der Stadt. Damit schieden die Ringlösungen wegen zu schwacher Ausnützung und ungenügender Entlastung des Stadtkerns aus. Die Tangentenlösung anderseits, die das bestehende Strassensystem weitgehend einbezieht, gemischten Verkehr zulässt und viele Plankreuzungen aufweist, zeigte sich als zu wenig leistungsfähig. Als beste Lösung ging der Vorschlag des Expresstrassensterns aus der Untersuchung hervor; er zieht bei ähnlich grossen Baukosten wie der Ring mehr als die doppelte Verkehrsmenge an sich und gestattet eine spürbare Entlastung der Innenstadt. Es ist bemerkenswert, dass die Verfasser neben amerikanischen und europäischen Vergleichsfällen auch das Beispiel von Zürich erwähnen, wo ähnliche Erwägungen zu ähnlichen Vorschlägen geführt haben. Jedenfalls bestätigt die in München an einem Verkehrsgiganten angestellte Diagnose durchaus unsere Beobachtungen an Verkehrszwergen. Die in München geleistete Arbeit verdient inhaltlich und formal unsere Aufmerksamkeit und Anerkennung. Ing. Dr. *H. J. Rapp,* Basel

**Review of the Portland Cement Standards of the World 1955** (Uebersicht über die Portlandcementnormen verschiedener Länder). 93 S. ohne Abb. Herausgegeben durch *Cembureau,* The Cement Statistical and Technical Association, Malmö (Schweden) 1956. Preis brosch. sh 18.—.

Wie Axel Iveroth im Vorwort ausführt, wird Cement, obwohl überall etwa das gleiche Produkt, in den einzelnen Ländern nach sehr verschiedenen Verfahren geprüft. Gemeinsam ist nur der Umfang der interessierenden Güteeigenschaften, so vor allem umfassend die Bindekraft (ausgedrückt als Festigkeit eines Normenmörtels), ferner Mahlfeinheit, Raumbeständigkeit, Abbindeverhältnisse, chemische Eigenschaften. Da aber gerade die wichtigste Eigenschaft, nämlich die zu erwartende Festigkeit, in jedem Land anders ermittelt wird, können die geforderten oder erhaltenen Gütewerte nicht miteinander verglichen werden. Daher muss noch notgedrungen ein Bindemittel, das im Herstellungsland den einheimischen Normen entspricht, auch nach den im Verbrauchsland geltenden Normenvorschriften geprüft werden.

Die vom Cembureau herausgegebene Uebersicht enthält eine nach Ländern geordnete Gegenüberstellung der dort geforderten Minimalgütewerte für die verschiedenen Portlandcementarten. Ausser dem normalen und hochwertigen Portlandcement, welcher allenthalben die Hauptmenge der Produktion ausmacht, findet man weitere Unterteilungen, so für Cemente mit geringer oder extrem rascher Anfangserhärtung. In den USA sind überdies noch Portlandcemente mit Lufteinschlussmitteln normiert, wodurch sich dort acht normierte Portlandcementtypen ergeben. Die russischen Normen sehen sechs verschiedene Typen mit abgestuften 28-Tage-Festigkeitswerten (200÷600 kg/cm² Würfeldruckfestigkeit) vor.

Abgesehen vom Nutzen dieser Uebersichtstabellen für den Exporthandel bieten sich wertvolle Vergleichsmöglichkeiten für alle, die mit der Entwicklung nationaler Normen zu tun haben. Es ist zu wünschen, dass die vom Cembureau geförderten Anstrengungen zur Vereinheitlichung der Normen für ein gleiches Produkt von Erfolg begleitet seien. Bis dahin wird aber auch jeder im Ausland Bauschaffende aus der vorliegenden Publikation zweckdienliche Angaben über die dort vorhandenen Portlandcementtypen entnehmen können.

Ing. Chem. Dr. *W. Humm,* Wildegg

**Bericht der Experten-Kommission über die physikalisch-chemische Untersuchung des Rheinwassers.** Herausgegeben von der *Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins gegen Verunreinigungen.* 53 Seiten mit 17 Tabellen, 20 graphischen Darstellungen und weiteren Abbildungen. Basel und Stuttgart 1956, Birkhäuser Verlag. Preis geb. Fr. 8.30.

In dem vorliegenden ersten Bericht über die Untersuchung des Rheins vom Bodensee bis nach Holland werden in deutscher und französischer Sprache die Ergebnisse einer fortlaufenden Serie von Analysen dargestellt und diskutiert, die von Mitte Juni 1953 bis Mitte Juni 1954 durch die Fachexperten der in der Kommission vertretenen Rheinanliegerstaaten (Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und Schweiz) gewonnen wurden. Der Bericht wurde durch Dr. *F. Zehender,* EAWAG, Zürich, ausgearbeitet.

Die Untersuchung zeigt deutlich, wie die Verunreinigung des Rheins vom Untersee bis Holland stark zunimmt. Dies ist insbesondere am Gehalt des Rheinwassers an Chloriden zu erkennen, der von Eschenz bis Lobith im Jahresmittel von 2,9 auf 162,6 mg/l Chlorion ansteigt, entsprechend rund 29 000 t Kochsalz, die im Rheinwasser Tag für Tag nach Holland transportiert werden. Der Hauptteil des Kochsalzgehaltes des Rheines ist weniger auf Abwässer der Wohnsiedlungen des Einzugsgebietes als auf die Abwässer aus Bergbaugebieten sowie auf die vielgestaltigen Industrien zurückzuführen. Ist das Wasser im Ausfluss aus dem Untersee an Sauerstoff noch übersättigt, so fällt der Sättigungsindex an der deutsch-niederländischen Grenze im Mittel auf 59 %; umgekehrt steigen die Werte des biochemischen Sauerstoffbedarfs dauernd an. Die Kommission ist der Auffassung, dass alle nur irgendwie geeigneten Massnahmen ergriffen werden müssen, um raschestens eine Besserung der Verhältnisse herbeizuführen, nicht zuletzt auch deshalb, weil im rheinisch-westfälischen Industriegebiet der relativ hohe Gehalt des Rheinwassers an Phenolen die Gewinnung von uferfiltriertem Grundwasser (Chlorphenolbildung) erschwert. Prof. Dr. *H. Mohler,* Zürich

**Das Rückhaltevermögen von Seen, Ueberschwemmungsgebieten und Poldern.** Grossmodellversuche und neue theoretische Verfahren. Von Dr.-Ing. *E. Blau.* Veröffentlichung Nr. 5 der Forschungsanstalt für Schiffahrt, Wasser- und Grundbau, (Ost-)Berlin. 55 S. Format A4, mit 57 Abb. Berlin 1955, Akademie-Verlag. Preis geh. 16 DM.

An einem längsdurchflossenen rechteckigen Modellsee von 90 m Länge und 20 m Breite ist bei verschiedenen Wassertiefen und Querschnittformen die Wirkung der Seeretention auf sinusförmige Hochwasserzuflüsse mit Scheitelwerten bis 130 l/s, bei Ausgangswasserführungen von 17 und 35 l/s und in Zeitspannen von 20 bis 240 Minuten untersucht worden. Das selbe Modell wurde benützt, um die Wirkung einer seitlichen Ausuferung in ein flaches Vorland zu verfolgen, und schliesslich wurde mittels Einbau einer Ueberlaufkante zusätzlich zum Vorland noch die Wirkung eines Entlastungsüberfalls in einen Polder studiert.

Für die punktweise Berechnung der Abflussganglinie mit Seerückhalt werden zwei neue zeichnerische Verfahren abgeleitet, von denen das erste sich an dasjenige von Ekdahl anlehnt und vorzuziehen ist. Für die Projektierung künstlicher Rückhaltebecken dürften diese Verfahren sehr zweckdienlich sein; für die Aufstellung von Korrektionsprojekten oder gar Wehrreglementen an bestehenden Seen dagegen dürften

zeichnerische Methoden kaum die wünschbare Genauigkeit aufweisen. Eine empirische Iterationsformel für die Ermittlung des Maximalabflusses aus den Gesamtzuflussmengen berücksichtigt weder die Grösse des Sees noch die Abflusscharakteristik, so dass die angeführten Beispiele Abweichungen von bis 20 % (Verfasser: 5 %) zeigen. Die bereits 1897 von Fantoli (Sul regime idraulico dei laghi) für konstante Seefläche, lineare Abflusscharakteristik und sinusförmige Ganglinie abgeleitete und von de Marchi vereinfachte analytische Lösung dürfte auch für Ueberschlagsrechnungen vorzuziehen sein.

Zeichnerische Verfahren werden auch für die Fälle von Ueberschwemmungsgebieten und Poldern entwickelt, wobei die zugehörigen Erklärungen offensichtlich Lücken aufweisen. Interessant ist eine Graphik der in der Chezy'schen Formel einzusetzenden Werte für den Rauhigkeitskoeffizienten.

Die Versuchsresultate insbesondere über Ueberschwemmungsgebiete können für uns Schweizer von Interesse sein im Hinblick auf Hochwasserabläufe in Flüssen mit Vorländern. Das Fehlen der Angaben der absoluten Wassertiefen erschwert leider eine Umrechnung auf die Natur. Schade auch, dass im Text und in den Abbildungen verschiedene Fehler stehen geblieben sind.

Dipl. Ing. *E. Lanker*, Bern

**Baumaschinen-Fibel. Praktischer Ratgeber für Baugewerbe und Baumaschinisten.** Von *Peter Kluth*, 4. Auflage. 447 S. mit 249 Abb. 37 Typentafeln und 13 Tabellen. Wiesbaden-Berlin 1956, Bauverlag GmbH. Preis in Plastikeinband 9 DM.

Nahezu den doppelten Umfang hat die neubearbeitete Ausgabe der «Baumaschinen-Fibel» angenommen. Die Erweiterung ergab sich in erster Linie daraus, dass die zahlreichen, erst in den letzten Jahren neu entwickelten oder zur allgemeinen Anwendung gelangten Maschinen beschrieben werden. So hat der Verfasser insbesondere die Abschnitte «Erdbau- und Strassenbaumaschinen» wesentlich erweitert. Neu hinzu kamen ferner Lader, Schrapper, Druckluft-Fördergeräte und Verputzmaschinen. Dementsprechend wurden auch die Typentafeln beträchtlich ergänzt. Unter Hinweis auf unsere frühere Besprechung (SBZ 1953, S. 55) kann die Fibel bestens empfohlen werden; sie ist so abgefasst, dass sie nicht nur vom erfahrenen Polier, sondern auch von angelernten Kräften verstanden wird.

**Neuerscheinungen:**

**Automatic Control.** By the Editors of *Scientific American*. 146 pages. New York 1956, published by Simon and Schuster Inc.

**Vorläufige Richtlinien für Berechnung, Ausführung und bauliche Durchbildung von gleitfesten Schraubenverbindungen (HV-Verbindungen).** Herausgegeben vom *Deutschen Ausschuss für Stahlbau*. 18 S. mit Abb. Köln 1956, Stahlbau-Verlag GmbH.

**Momenten-Einflusszahlen für Durchlaufträger mit beliebigen Stützweiten.** Von *H. Graudenz*. 90 S. mit Abb. und Zahlentafeln. Berlin 1956, Springer-Verlag. Preis geh. DM 7.50.

**Die Berechnung mehrfach abgespannter Mastgruppen.** Von *Kurt Miesel*. Forschungshefte aus dem Gebiete des Stahlbaus, Heft 12. 43 S. mit Abb. Köln 1956, Stahlbau-Verlags-GmbH. Preis geh. DM 13.50.

**Impianto idroelettrico Piave-Boite-Maè-Vajont.** Herausgegeben von der *Società Adriatica di Elettricità*. 487 S. mit Abb. Venezia 1956, Selbstverlag.

## MITTEILUNGEN AUS DER G.E.P.

*An die Mitglieder der G. E. P.*

Wir erlauben uns, Ihnen einen kleinen Bericht über das zu geben, was die *Studentische Direkthilfe* bis heute *für die ungarischen Flüchtlingsstudenten* getan hat. Es sind gegen 300 Studenten von uns aufgenommen worden. Etwa 130 davon studieren bereits am Poly, ungefähr 60 an der Universität. Weitere rd. 60 absolvieren einen von der Direkthilfe organisierten und finanzierten Vorbereitungskurs für die ETH-Aufnahmeprüfung, 30 andere einen solchen Kurs an der Oberrealschule Zürich. Zehn studieren am Technikum und vereinzelte an der Kunstgewerbeschule und an Privatschulen.

Die Studenten an der ETH sind erst als Fachhörer aufgenommen, da an sie die gleichen Studienanforderungen gestellt werden wie an gewöhnliche Studenten. Wir bemühen uns, aus unsern ungarischen Kommilitonen reguläre Studierende zu machen. Ueber die definitive Aufnahme dieser Studenten wird dann wie in andern Fällen durch die Abteilungskonferenzen und das Rektorat entschieden. Jedem ungarischen Studenten wird von den Fachvereinen ein Schweizer als Betreuer in persönlichen und studienmässigen Angelegenheiten zugeteilt.

Für die Sicherstellung des Lebensunterhaltes wurde eine für alle Flüchtlingsstudenten in Zürich gleiche Regelung getroffen. Nach Möglichkeit werden ihnen Freiplätze für Kost und Logis vermittelt. In den Fällen, wo das nicht möglich ist, erhält der ungarische Student ein Barstipendium. Für Wohnung, Frühstück, Mittagessen, Abendessen und Kleider ist je ein uns genügend erscheinender monatlicher Betrag festgesetzt worden. Hat z. B. ein Student einen Freiplatz für Zimmer und Frühstück, so werden vom Barstipendium die entsprechenden Beträge abgezogen. In der Meinung, dass jeder Student in der Lage ist, sicher diesen Betrag selbst zu verdienen, werden 35 Franken vom gesamten berechneten Stipendium abgezogen. Ausserdem wird in den Monaten April, August, September das Stipendium nicht ausbezahlt, da der Student während der Semesterferien Gelegenheit hat, seinen Lebensunterhalt selbst zu verdienen.

Um etwas zu verdienen, braucht es aber *Arbeitsplätze*. Deshalb appellieren wir noch einmal an die Grosszügigkeit der G. E. P.-Mitglieder mit der Bitte: stellen Sie uns Arbeitsplätze zur Verfügung.

Wir wünschen nicht nur, dass der ungarische Student arbeitet, um Geld zu verdienen, sondern ebenso, damit er sich in der Schweiz mit dem Land, den Leuten und ihrer Lebensart vertraut machen kann. Sie gehen sicher mit uns einig, dass es vielleicht noch wichtiger ist, dem ungarischen Studenten unsere Gesellschaftsform der Demokratie nahezubringen, als ihm Fachwissen zu vermitteln. Schliesslich könnten diese Studenten einmal zur Elite der ungarischen Nation gehören und einen massgebenden Einfluss auf die Form eines befreiten ungarischen Staates haben. Wir glauben, dass es unsere Pflicht ist, ihnen das Vorbild der Schweiz zu vermitteln. Wir sind uns bewusst, dass es nicht leicht sein wird, die ungarischen Studenten in den Arbeitsprozess einzugliedern, dass auch Enttäuschungen möglich sind, wofür man aber angesichts der Verhältnisse in Ungarn einiges Verständnis aufbringen kann. Und wir glauben, dass man trotz dieses Risikos alle Anstrengungen im genannten Sinne auf sich nehmen muss, und dass sie sich auf lange Sicht lohnen werden. Deshalb richten wir den dringenden Appell an Sie, uns, wenn immer möglich, Arbeitsplätze irgendwelcher Art zu vermitteln.

Angebote sind zu richten an: *Arbeitsvermittlung der Studentischen Direkthilfe* (Frl. T. Steiner), Dr.-Faust-Gasse, Zürich 1, Tel. (051) 32 92 87, womöglich mit Angabe ob ganztags, halbtags oder abends, sowie Angabe der Periode (sofort = Frühlingsferien, Sommerferien usw.). Meldungen sind nicht nur aus Zürich, sondern aus der ganzen Schweiz erwünscht; sie werden der in Betracht fallenden Hochschule zugeleitet.

Für die von den Mitgliedern der G. E. P. geleisteten Spenden und Patenschaften, die eine hocherfreuliche Summe ausmachen, lässt die studentische Direkthilfe recht herzlich danken.

Der Präsident des VSETH: *Hans Jürg Stocker*, cand phys.

## WETTBEWERBE

**Städtebauliche Gestaltung der äusseren Vorstadt in Schaffhausen.** Ideenwettbewerb. Ausschreibende Behörde ist der Stadtrat von Schaffhausen in Verbindung mit dem Bankrat der Schaffhauser Kantonalbank. Teilnahmeberechtigt sind Fachleute, die seit mindestens 1. Jan. 1955 im Kanton Schaffhausen niedergelassen sind oder in der Schweiz wohnen und das Schaffhauser Kantonsbürgerrecht besitzen, ebenso unselbständig Erwerbende, sofern sie eine schriftliche Einwilligung ihres Chefs beibringen. Architekten im Preisgericht sind: G. Haug, Stadtbaumeister, Schaffhausen, W. Henne, Schaffhausen, W. Niehus, Zürich, H. Reinhard, Bern, M. Kopp, Zürich, als Ersatzmann. 20 000 Fr. stehen für 4 bis 5 Preise und 5000 Franken für Ankäufe zur Verfügung. Zu bearbeiten sind: Situationsplan 1:200, Grundrisse des Unter-, Erd- und 1. Obergeschosses 1:200, Fassaden 1:200, Schnitte 1:200, Nutzflächenzusammenstellung, Modell 1:200. Zu studieren sind: Ueberbauung des Areals mit Einbezug eines neuen Bankgebäudes. Anfragetermin: 30. April 1957, Abgabetermin: 15. August 1957. Die Unterlagen sind bei der Städtischen Bauverwaltung (Stadthaus, 3. Stock, Büro 17) gegen Hinterlage von 100 Fr. zu beziehen.

**Handels-Hochschule auf dem Kirchhofergut in St. Gallen.** Projektwettbewerb, eröffnet vom Regierungsrat und vom Stadtrat St. Gallen unter den in der Schweiz heimatberech-