Zum Rücktritt von Baudirektor Max von Tobel

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91 (1973)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-71851

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Resumen

El presente trabajo se refiere a la determinación teórica de la seguridad contra el descarrilamiento de vehículos ferroviarios. Todos los datos que influencian la seguridad contra el descarrilamiento vienen detallados, especificados en fórmulas y referenciados a la carga sobre los ejes; de ahí se obtiene un proceso sencillo para la aplicación del sistema de cálculo.

Las dos primeras partes de este trabajo tratan de la seguridad contra el descarrilamiento de vehículos de adhesión, la tercera se refiere a la influencia adicional en los ferrocarriles de cremallera, y la cuarta parte presenta un ejemplo de este procedimiento de cálculo.

Adresse des Verfassers: *Hans-Hermann Pribnow*, Dipl.-Ing., in Firma Schindler Waggon AG, 4133 Pratteln.

Zum Rücktritt von Baudirektor Max von Tobel

DK 62

Der Direktor der eidg. Bauten, dipl. Architekt BSA/SIA *Max von Tobel,* ist altershalber von seinem Posten zurückgetreten. 1907 als Bürger von Hombrechtikon ZH und Bern geboren, studierte er 1926–1930 Architektur an der ETH Zürich. Nach einem Aufenthalt bei den Architekten Le Corbusier und P. Jeanneret in Paris, wo er das Projekt für den Schweizer Pavillon an der Cité Universitaire in Paris bearbeitete, war er 14 Jahre in der Privatwirtschaft tätig; er befasste sich vorwiegend mit Wohn-, Industrie- und Verwaltungsbauten. 1946 trat er in die Sektion Hochbau der Generaldirektion SBB ein, die er von 1949 bis zu seinem Übertritt in die Direktion der eidg. Bauten im Jahre 1962 leitete. Am 1. April 1963 erfolgte seine Wahl zum Direktor der eidg. Bauten.

In seiner zehnjährigen Amtszeit hatte sich Baudirektor von Tobel mit einer Reihe grosser Bauaufgaben zu befassen: PTT-Zentren Lausanne-Gare, Bern-Schanzenpost, Bern-Ostermundigen; Zollanlage Chiasso; Alkohollager Daillens; Neubau Botschaft London; Verwaltungsgebäude der Generaldirektion PTT in Bern und des Bundes an der Taubenhalde in Bern; landwirtschaftliche Forschungsanstalten in Zürich-Reckenholz, Grangeneuve FR und Changins VD; drei Armeemotorfahrzeugparks und mehrere unterirdische Anlagen; Waffenplätze Bure, Bremgarten AG, Drognens FR, Wangen a. A. und Isone. Die gewichtigsten Bauaufgaben dieser Zeit betrafen den Weiterausbau der ETH Zürich und der mit ihr verbundenen Anstalten im ETH-Zentrum auf dem Hönggerberg, in Würenlingen, Villigen und Dübendorf sowie den Ausbau der ETH Lausanne und die Schaffung ihrer neuen Anlagen in Ecublens. Für diese Aufgaben haben die Eidgenössischen Räte in den Jahren 1963 bis 1970 Kredite im Betrag von rund 880 Mio Fr. bewilligt, während eine weitere Kreditvorlage von rund 583 Mio Fr. eben im Ständerat behandelt worden ist.

Nebst der Bewältigung dieses Bauvolumens hat sich Baudirektor von Tobel zielbewusst für eine zeit- und kostensparende Rationalisierung im Bauwesen eingesetzt. Im technischen Sektor entstanden Typenpläne für Laborgebäude, Kasernen- und Ausbildungsanlagen, Lager- und Mehrzweckhallen, unter- und oberirdische Munitionsmagazine, geschützte Operationstrakte, Sendeanlagen und Telefonzentralen der PTT usw. Im administrativen Sektor erfolgte die Einführung des Baukostenplanes (welcher eine einheitliche Gliederung und bessere Transparenz der Baukosten ermöglicht) und der Normpositionenkataloge (Vereinfachung der Ausschreibung und der Abrechnung). Ferner war Baudirektor von Tobel massgebend an der Ausarbeitung der neuen Submissionsverordnung des Bundes vom 31.3.1971 beteiligt, die zu einer fühlbaren Liberalisierung der Wettbewerbsbedingungen und zu einer weitgehenden Gleichstellung der vergebenden Stellen des Bundes mit privaten Bauherren führte.

Die Bemühungen des scheidenden Baudirektors um eine bessere Koordination des Bauwesens des Bundes führten 1968 zur Schaffung der Konferenz der Bauorgane des Bundes, die er seither präsidierte. Ferner wirkte er bei der Revision verschiedener Normen und Richtlinien von Fachverbänden persönlich mit.

Vorschau auf die Elektrizitätsversorgung der Schweiz 1972-1980

DK 620.9

Seit zehn Jahren orientieren die grossen Produktionswerke der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft Behörden und Öffentlichkeit in bestimmten Zeitabständen über den gegenwärtigen Stand und die Massnahmen, die zur langfristigen Bedarfsdeckung an elektrischer Energie notwendig sind. Im Jahre 1963 wurde der erste derartige Informationsbericht vorgelegt.[1]) Zu den zehn Werken, die ihn verfasst hatten, gehören die sechs Überlandwerke Aare-Tessin (ATEL), Bernische Kraftwerke (BKW), Centralschweizerische Kraftwerke (CKW), Elektrizitätsgesellschaft Laufenburg (EGL), SA l'Energie de l'Ouest-Suisse (EOS), Nordostschweizerische Kraftwerke (NOK) und die drei Städtewerke Basel, Bern und Zürich sowie die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Nach weiteren ergänzenden Berichten, welche in den Jahren 1965 und 1968 erschienen sind, liegt nun der *vierte Bericht* vor. Darin wird die Untersuchung über den voraussichtlichen Elektrizitätsverbrauch und dessen Deckung fortgeführt. Die Studie erstreckt sich über einen Zeitraum, der bis ins Jahr 1980 reicht und sehr konkrete Probleme bringen wird.

Betrachtet man den Verbrauchszuwachs in den letzten zehn Jahren, so liegen die Durchschnittswerte des jährlichen Anstiegs für die ganzen Jahre bei 4,5%, für die Winterhalbjahre bei 5,1% und für die Sommerhalbjahre bei 4,1%. Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen ist es gegeben, auch in den nächsten Jahren mit Zuwachsraten zwischen 5 und 5,5% für die Winterhalbjahre und zwischen 4 und 4,5% für die Sommerhalbjahre zu rechnen. Wesentlichste Einflussgrösse auf die Nachfrage nach elektrischer Energie wird die allgemeine Entwicklung der schweizerischen Volkswirtschaft sein. Von erheblicher Bedeutung ist sodann die Preisentwicklung substitutiv verwendbarer anderer Energieträger, der Zwang zur Rationalisierung in der Industrie wie auch der steigende Verbrauch in den Haushalten als Folge des höheren Lebensstandards und der höheren persönlichen Bedürfnisse. Nicht zuletzt ist auch auf die sehr hohe Steigerungsrate des Elektrizitätsverbrauchs im Dienstleistungssektor hinzuweisen.

[1]) Er erschien unter dem Titel: Über die Eingliederung der ersten Atomkraftwerke in die Schweizerische Energiewirtschaft in SBZ *81* (1963) H. 52, S. 907-910.