

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 127/128 (1946)
Heft: 5

Wettbewerbe

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: 17.11.2024

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

Hier muss man entweder einen im Herzen selbst rasch zerfallenden Körper verwenden oder die bereits oben erwähnten physikalischen Mittel (Wechselströme, lokale Erwärmung und Abkühlung usw.) anwenden. Sehr wichtig ist eine wirksame Herzmassage von aussen, wozu der *Biomotor* geeignet erscheint. Das ist ein glockenförmiger Apparat, der auf den Bauch des Verunfallten aufgeschmalt und in dem abwechslungsweise Ueberdruck und Unterdruck erzeugt wird. Dadurch erreicht man neben intensiver Beatmung durch das Zwerchfell zugleich die gewünschte Herzmassage. Eine Hauptschwierigkeit bei der Rettung von durch Starkstrom Verunfallten ist die kurze hierfür zur Verfügung stehende Zeit von nur 12 bis 15 Minuten. Sie lässt sich durch künstliche Atmung oder andere Mittel etwa verdoppeln, durch die im Körper des Betroffenen ein bescheidener Blutkreislauf aufrecht erhalten wird. Die bisherigen Anleitungen zur Hilfeleistung bei durch elektrischen Strom verursachten Unfällen bleiben uneingeschränkt in Kraft; besonders gilt das von der künstlichen Atmung, die noch nach Stunden Erfolg verspricht. Für die Weiterführung der Untersuchungen ist ein Programm aufgestellt worden mit bestimmten Aufgaben zur Prüfung am Tierexperiment. Das bisher Erreichte berechtigt zur Hoffnung, dass in absehbarer Zeit Mittel und Wege gefunden werden, durch die Scheintote bei elektrischen Unfällen gerettet werden können.

Internationale Ausstellung für Wiederaufbau in Paris. Die Schweiz wird an dieser ersten bedeutenden internationalen Ausstellung der Nachkriegszeit, die in der Zeit vom 31. Mai bis 4. Aug. 1946 stattfindet, offiziell teilnehmen. Im Einverständnis mit der Schweiz. Zentrale für Handelsförderung bittet der S. I. A. alle Organisationen, Bureaux, Industriefirmen und Unternehmungen, die sich für eine Einbeziehung ihrer Erzeugnisse interessieren oder sonst in irgend einer Form an dieser Ausstellung teilnehmen möchten, ihre Vorschläge und Unterlagen in Form von Prospekten, Zeichnungen, Photos, Beschrieben usw. bis zum 11. Febr. 1946 an das Wiederaufbau-Bureau des S. I. A., Tödistr. 1, Zürich; zu senden. Benötigt wird Material für folgende Abteilungen: *Bautechnik* (Baumaschinen, Bauplatzinstallationen, Bauelemente in Beton, Backstein, Eisen, Aluminium, Holz; Bedachungen, Abdichtungen). *Vorfabrizierter Wohnungsbau* (Bausysteme in Holz, Leichtbauplatten, Metalle, fertige Häuser). *Bauausstattung* (Sanitär, elektrische, Heizungs-Installationen, Fenster, Beschläge, Bodenbeläge, Wandbehandlungen, Treppenbau). *Wohnungsausstattung* (Serienmöbel, Kücheneinrichtungen, Beleuchtungskörper, Hausgeräte). — Für sämtliche Abteilungen kommen hauptsächlich industriell erzeugte, exportfähige Produkte in Frage. Gleichzeitig werden Architekten und Ingenieure eingeladen, dem Wiederaufbau-Bureau Vorschläge von neuen industriellen Bausystemen, Typenbauten und typisierten Wohnungsausstattungen bis zum oben erwähnten Datum einzureichen. Sämtliche eingereichten Vorschläge werden von einer Kommission sorgfältig geprüft.

Ein neuer $4/8$ Leichttriebzug der BLS, eine Weiterentwicklung des in Bd. 113, Seite 1* (1939) beschriebenen $1/6$ -Zuges, ist vor kurzem in Betrieb genommen worden. Er hat Drehgestelle mit Torsionsstabfederung und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h.

NEKROLOGE

† **Martin Schröter.** Am 20. November 1945 ist Ing. Martin Schröter, geb. am 2. Februar 1887 zu Zürich, in Bandra nahe von Bombay einem Herzschlag erlegen. Ein Leben ohne Rast und Ruh, wohl das Erbe seines Vaters Prof. Carl Schröter, des Altmeisters der Botanik, hat unerwartet aufgehört.

Schröter hatte die Schulen in Zürich durchlaufen und beschloss seine Studien im Jahre 1910 mit dem Diplom eines Bauingenieurs am Eidg. Polytechnikum. Schon aus jener Zeit kannte man ihn als eine treibende Natur, gehörte er doch zu den Pionieren des Skilaufs. Nach einem Jahr Praxis in der Heimat begann Schröter seinen zweiten Lebensabschnitt in Niederländisch-Indien. Während 22 Jahren arbeitete er auf Java, Celebes und Sumatra in Bahnbau, Hafenbau, Wasserkraft- und kalorischen Anlagen. In seinen leitenden Stellungen wahrheitete es sich, dass zur Ausübung des Ingenieurberufs auch Sprachkenntnisse eine wichtige Rolle spielen.

Die Ausbildung seiner sechs Kinder und die damalige unsichere Marktlage bewogen Schröter, nach der Schweiz zurückzukehren. Von 1933 bis 1939 arbeitete er als örtlicher Bauleiter im Stauseegebiet des Etzelwerkes. Während jener Zeit fand er seine einstigen Studienkameraden wieder, nahm aber auch innige Fühlung mit manchem jüngeren Berufskollegen.

Es gelang ihm indessen nicht, in der Schweiz Fuss zu fassen. Trotz des Krieges begab er sich Ende 1939 mit Frau und den beiden jüngsten Kindern nach Afghanistan, die übrigen Familien-



MARTIN SCHRÖTER

BAU-INGENIEUR

1887

1945

Schröter war der Typus des Auslandschweizers, besonders des Ueberseers, dem auf seinen oft abenteuerlichen Fahrten viel Schönes vergönnt ist, der aber in seinem Familienleben manche Entsagung durchmachen muss. Dazu kann sich auch jene Enttäuschung gesellen, dass es nach jahrelanger Abwesenheit unmöglich ist, in der Heimat einen dauernden Wirkungskreis zu finden. Schröter hat alle diese Phasen durchlebt und sie zu meistern gewusst, dank seiner Unerschrockenheit und seines tiefen religiösen Empfindens.

J. Schneider

Der Schnitter Tod hat unter den Bündner Kollegen aller Jahrgänge eine unerbittliche Ernte gehalten:

† **Martin Peter Enderlin**, Dipl. Kult.-Ing. und Inhaber eines Ingenieur- und Vermessungsbureau in Chur, geb. am 24. Juli 1889, ist am 12. Januar einer kurzen Krankheit erlegen.

† **Gustav Bener**, alt Direktor der Rh. B., geb. am 17. Juli 1873, ist am 25. Januar von längerem, schwerem Leiden erlöst worden.

† **Florian Prader**, Unternehmer, geb. am 10. Oktober 1883, ist am 27. Januar in Zürich entschlafen.

† **Max Danuser**, Ingenieur der Schweiz. Wagonfabrik Schlieren, geb. am 5. Dez. 1900, ist am 29. Januar in seiner Heimat Thuis schwerer Krankheit erlegen.

Ferner ist

† **Alfred Friedrich Schelling**, Dipl. Ing. S. I. A. und G. E. P. in Wildegg, geb. am 20. Dez. 1905, am 21. Januar 1946 und

† **W. Burkhard**, Arch. S. I. A. in Wallisellen (Zürich), geb. am 18. Mai 1897, am 2. Dezember 1945 verschied.

WETTBEWERBE

Vergrosserung der protestantischen Kirche von Champel in Genf. In einem engeren Wettbewerb unter vier eingeladenen Architekten entschied in seiner Sitzung vom 17. September 1945 das Preisgericht, dem als Fachleute die Genfer Architekten F. Gampert als Präsident, J. Duvillard, Ch. Billaud, G. Peyrot angehörten, nur den einen Entwurf von Marcel Bonnard, Arch. (Genf) zu prämiieren (1000 Fr.) und überdies jedem Teilnehmer eine Entschädigung von 500 Fr. zu entrichten. Das Preisgericht empfiehlt im Falle der Ausführung des prämierten Entwurfes, an diesem noch verschiedene Verbesserungen vorzunehmen. Die Entwürfe sind bis zum 16. Februar in der Haute Ecole d'Architecture, Boulevard des Casemates in Genf ausgestellt.

Primarschulhaus «Kügeliloo» in Zürich-Oerlikon. Der Stadtrat von Zürich eröffnet mit Unterstützung durch Bund und Kanton unter den in der Stadt Zürich verbürgerten oder seit mindestens 1. Januar 1945 niedergelassenen Architekten einen öffentlichen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau einer Schulhausanlage auf dem von der Wehntaler-, Kügeliloo-, Regensberger- und Maierstrasse umgrenzten Gebiet. Die Bauten sollen umfassen: ein Schulhaus, eine Turnhalle, ein Tagesheim und verschiedene Anlagen im Freien. Die Bewerber haben abzuliefern: einen Lageplan 1:500, alle Grundrisse und Fassaden sowie die nötigen Schnitte 1:200, eine Vogelperspektive und eine Inhaltsberechnung. Ablieferung bis 15. Mai 1946 an das Hochbauamt der Stadt Zürich, Amthaus IV, 3. Stock, wo auch die Unterlagen gegen Hinterlage von 10 Fr. bezogen werden können; Anfragen

schriftlich bis 25. Februar an den Vorstand des Bauamtes II. Fachleute im Preisgericht sind: Stadtrat H. Oetiker, Vorstand des Bauamtes II, Vorsitzender; A. H. Steiner, Stadtbaumeister; Prof. Dr. W. Dunkel, Arch. (Zürich); Rino Tami, Arch. (Lugano); F. Metzger, Arch. (Zürich). Zur Prämierung von fünf bis sechs Entwürfen stehen 14 000 Fr. zur Verfügung, ausserdem für Ankäufe und Entschädigungen weitere 14 000 Fr.

LITERATUR

Die Wehranlage Port am Ausfluss des Bielersees im Nidau-Büren-Kanal. Bericht der Bauleitung. Quartformat, 75 S., 93 Abb. und viele Tafeln. Bern 1945, Verlag Francke & Cie. Preis geb. 22 Fr.

Im Zusammenhang mit der zweiten Juragewässer-Korrektion wurde in den Jahren 1936 bis 1940 durch den Bund, den Kanton Bern und einige bernische Gemeinden die Wehranlage Port erstellt. Die Bauleitung legt nun in einer mit Plänen und Photographien reich geschmückten, inhaltlich und darstellerisch ausgezeichneten Monographie Bericht ab über Projekt, Bauausführung und Kosten. Auf den 75 Seiten findet der Leser nicht nur eine vollständige Beschreibung der Anlage, sondern eine Anzahl Hinweise auf interessante Einzelheiten mit diesbezüglichen Angaben. In einem besonderen Abschnitt «Einige Erwägungen betreffend die Ausführung grosser Bauten» werden grundsätzliche Fragen über Vergebung, Vertrag, Verhältnis zwischen Bauleitung und Unternehmung, Erfahrungsaustausch usw. aufgeworfen und treffende, zu beherzigende Bemerkungen dazu gemacht. Die Lektüre dieses Berichtes ist jedem, der mit grösseren Bauvorhaben zu tun hat, sei es von der administrativen, sei es von der technischen Seite her, sehr zu empfehlen.

Gerold Schnitter

Time Study and Rate-Fixing. Von Prof. F. Meyenberg. Format 13×21 cm. London WC 2 1945, Verlag Sir Isaac Pitman & Sons Ltd. Preis gebunden 20 sh.

Dieser Schrift liegt eine Vorlesung des Autors vor dem Institute of Economic Engineering zugrunde, in der in fünf Kapiteln die Zeitanalyse, Preisfestsetzung, Ausführung und Anwendung der Zeitstudie, sowie Beispiele behandelt wurden.

Die 215 Seiten starke, sauber gedruckte und mit 63 Figuren und zahlreichen Tabellen ausgestattete Schrift wendet sich an den Techniker, Kaufmann und Betriebsleiter in der Absicht, die Tätigkeit des Zeitstudieningenieurs allen verständlich zu machen und die zahlreichen Quellen von Reibereien zwischen Werkstätte und Bureau zu vermindern. Gerade der psychologische Standpunkt wird weitgehend nach heutigen englischen Gesichtspunkten behandelt, ohne dass dadurch die dem Autor eigene deutsche Gründlichkeit zuschaden käme. Dies macht das Buch neben der vorbildlichen englischen Schreibweise für hiesige Verhältnisse besonders lesenswert.

Im Abschnitt Beispiele werden besonders Dreh-, Bohr- und Schleifarbeiten behandelt und dabei der Aufbau und die Verwendung von Nomogrammen erläutert. Die Tatsache, dass besonders englische Arbeitsverhältnisse, Preise und zum Teil Masse der Arbeit zugrunde liegen, dürfte in keiner Art und Weise störend wirken.

R. Liechty

Sammlung spezifischer Gewichte, sowie Raumgewicht gestapelter Körper mit über 1500 Gewichtsangaben. Von Walter Frey. Zürich 1945, Verlag Gebr. Höhn. Preis Fr. 5.20.

Das gut ausgestattete Bändchen von 56 Seiten enthält in übersichtlicher Zusammenstellung eine grosse Zahl von spezifischen Gewichten. Es bildet so ein wichtiges Nachschlagewerk für alle, die in Industrie, Gewerbe und Handel tätig sind. Red.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Die Geheimnisse der Eisenbahn. Technik und Betrieb der Eisenbahnen. Eine allgemein-verständliche Darstellung unter besonderer Berücksichtigung der schweiz. Verhältnisse. Von J. E. Volmar, E. Labhardt, F. Gerber, M. Hauri, O. Miescher, W. Fischer, H. Eggenberger, R. Zehnder und F. Wanner. 390 S., 210 Bilder und Zeichnungen im Text, 68 Bildtafeln, davon 5 mehrfarbig. Basel 1945, Verlag für Wissenschaft, Technik und Industrie A.-G. Preis geb. Fr. 12.50.

Das Helldunkel. Von den Herren an Bord der Jacht «Rembrandt» geflogene, dem Andenken Spinozas gewidmete Unterhaltungen. Von Emil Baur. 526 S. Zürich 1945, Orell Füssli Verlag. Preis kart. 18 Fr.

Schweiz. Verein von Dampfkessel-Besitzern. 76. Jahresbericht 1944. 65 S., 7 Abb. und IX Zahlentafeln. Zürich 1945, Selbstverlag, Plattenstrasse 77.

Schweizerische Eisenbahnstatistik 1943. Herausgegeben vom Eidg. Amt für Verkehr. 215 S. Bern 1945, Selbstverlag. Preis 5 Fr.

Berichte der eidgenössischen Fabrikinspektoren über ihre Amtstätigkeit im Jahre 1944 und Bericht des Arbeitsarztes des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit für die Zeit von 1942 bis Ende 1944. Veröffentlicht vom eidg. Volkswirtschaftsdepartement. 196 S. mit versch. Abb. Aarau 1945, Verlag H. R. Sauerländer & Co. Preis kart. 3 Fr.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianstr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein Protokoll der Sitzung vom 23. Januar 1946

Nach erfolgter Protokoll-Genehmigung und Umfrage wird das Wort Stadt-Ing. H. Steiner erteilt für das Thema:

Die Neugestaltung des Zürcher Bahnhofquartiers und des Limmat-Ufers

Die fertig ausgearbeitete, vom Stadtrat genehmigte und demnächst zur Abstimmung gelangende Vorlage über die See-Abfluss-Regulierung umfasst auch eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Leonhard- und Bahnhofplatz. Die veralteten Stauwehre am oberen und unteren Mühlesteig und das Nadelwehr beim Drahtschmidli sollen durch eine neue Wehranlage beim Drahtschmidli ersetzt werden, wobei dort die Limmat etwa 2 m höher gestaut werden muss. Beim Central (Leonhardsplatz) sollen durch Zusammenfassen der Haltestellen ähnlich wie beim Bellevue die Umsteigverhältnisse verbessert werden. Limmatquai, Seilergraben und Bahnhofbrücke erhalten durch Verbreiterung die dringend notwendige zweite Fahrbahn. Am Bahnhofplatz soll die durch die enorme Frequenz von Trambahnlinien (12 Linien) verursachte Verkehrsstauung durch eine Unterführung des Autoverkehrs vom oberen Bahnhofquai zur Walchebrücke behoben werden. Diese Unterführung ermöglicht gleichzeitig eine unterirdische Zufahrt in die Kellerräume des geplanten Globus-Neubaues (s. SBZ Bd. 110, S. 10*, 318*). Auf dem westlichen Bahnhofplatz wird durch ordnende Inseln das Manövrieren der Taxis über die ganze Platzfläche verhindert.

Ein Nachteil des Vorschlages ist vor allem das Fehlen zusätzlicher Parkierungsflächen für Autos. Die klaren Ablegungen wurden durch zahlreiche Lichtbilder und Photographien eines Modells ergänzt.

In der Diskussion erläutert Prof. R. Rittmeyer an Hand von Lichtbildern seine «fixe Idee», den Neubau des Globus quer über die Limmat zu stellen, um damit das Bild der Altstadt vom neueren Stadtbild unterhalb der Bahnhofbrücke räumlich abzutrennen (s. SBZ Bd. 122, S. 146* und 236). Stadtbaumeister A. H. Steiner begründet, warum s. Zt. der Vorschlag Rittmeyer abgelehnt werden musste. Arch. Hans Naef legt ein gutes Wort für die Erhaltung des Bahnhofgebäudes ein und Strassenbahn-Ingenieur K. Fiedler begründet einige Bedenken verkehrstechnischer Natur zum Ausbauplan des Leonhardplatzes in der ersten Etappe, während Arch. Peter Meyer die Anlage von Freitreppen zur Limmat vor dem Stadthaus empfiehlt.

Nach Beantwortung der Diskussionsfragen durch den Referenten schloss der Präsident die Sitzung um 22.50 Uhr.

A. v. W.

SVMT SCHWEIZERISCHER VERBAND FÜR DIE MATERIALPRÜFUNGEN DER TECHNIK

130. Diskussionstag

Samstag, 9. Februar 1946, im Auditorium I der E. T. H., Zürich

10.00 h Dr. E. Staudacher, Bauing., Zürich: «Der Holzbau von heute und seine Anforderungen an die Materialqualität».

11.30 h Arch. H. Kühne, EMPA, Zürich: «Anschauliche Verfahren zum Nachweis besonderer Holzigenschaften und Holzfehler».

14.45 h Diskussion.

Der Präsident des SVMT

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

4. Febr. (Montag) Naturforsch. Ges. Zürich. 20.15 h im Aud. II, Hauptgebäude E. T. H. Dr. Armin von Moos, Zürich: «Kohlenstoffvorkommen im Kanton Zürich» (Geologie, Lagerkunde, Entstehung, Abbau 1941/45, Vorräte).

4. Febr. (Montag) Physikal. Ges. Zürich. 20.15 h im Hörsaal 6c des Eidg. Physikgebäudes, Gloriastr. 35. Dr. h. c. F. Schmid, Oberhelfenschwil: «Ist das Zodiaklicht kosmischer oder tellurischer Herkunft?»

6. Febr. (Mittwoch) Geograph.-Ethnograph. Gesellschaft Zürich. 20 h im Aud. II der E. T. H. H. Sturzenegger, Sektionschef der Eidg. Landestopographie, Bern: «Schweiz. Landschaften im topographischen Bild des Grundbuchübersichtsplanes».

6. Febr. (Mittwoch) B. I. A. Basel. 20 h im Restaurant Kunststube, I. Stock. Ing. E. Schnitter: «Das Stauwehr Kembs als Beispiel einer Wiederaufbauarbeit». (Dieser Vortrag dient als Einführung in einen Baustellenbesuch, der am 23. Februar vorgesehen ist).

8. Febr. (Freitag) Sektion Bern des S.I.A. 20 h im Hotel Bristol. Arch. Hermann Baur (Basel): «Architekt und Öffentlichkeit».

9. Febr. (Samstag) E. T. H. Zürich. 11.10 h im Aud. II des Hauptgebäudes. Antrittsvorlesung von P.-D. Ing. Max Troesch: «Benzineinspritzung für Automobilmotoren».