

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 29

## 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**

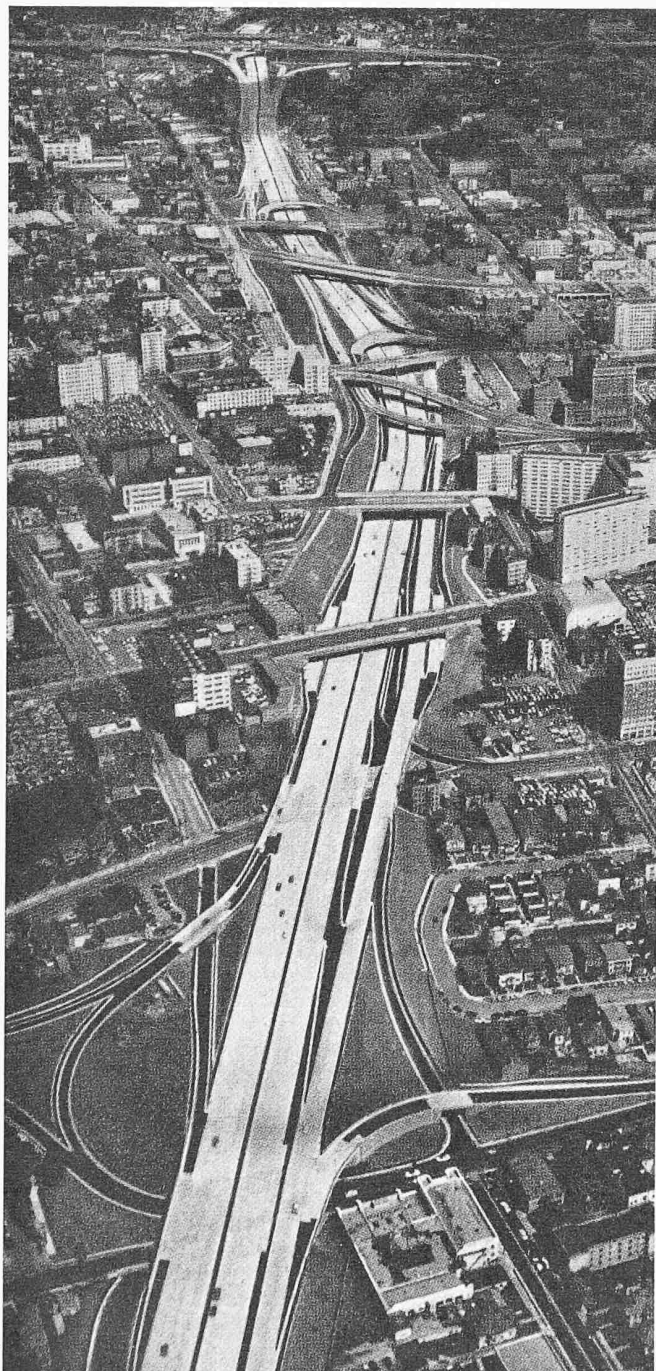
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.03.2025

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

keit» gemeint ist. Spezifisch türkisch ist die Tradition des Nomadenzeltes, und von daher die Vorliebe für leichte Pavillons mit zentralem Grundriss, für zarte bis gebrechliche Gebilde, die nicht auf monumentale Körperlichkeit ausgehen, dazu eine Ornamentik, die ihre ursprünglichen Tiermotive bis ins Ungegenständliche stilisiert. Alle diese Strömungen fließen in der Architektur Sinans zusammen und bilden eine neue, spezifisch osmanische Formenwelt, die uns hier eindringlich in Bild und Wort vorgeführt wird. Sinans Werk ist für die türkische Architektur recht eigentlich massgebend geblieben.

Das 1953 erschienene Buch «Türkische Moscheen» von Frau Ulya Vogt-Göknil (besprochen in SBZ 1953, Nr. 46, S. 684) behandelt sein Thema über einen grösseren Zeitraum hin, so dass dort die Leistung Sinans nicht eingehend gezeigt werden kann; die beiden Publikationen ergänzen sich somit aufs beste, und an beiden ist lobend hervorzuheben, dass die hervorragend schönen Aufnahmen in scharfem Kunstdruck, und nicht in dem für detailreiche Architekturaufnahmen zu weichen Tiefdruck wiedergegeben sind. P. M.



Der Downtown-Abschnitt der neuen Ausfallstrasse von Los Angeles

## MITTEILUNGEN

**Die Elektrifizierung Griechenlands** wird im «Bulletin de la Suisse Romande» vom 3. März 1956 eingehend geschildert. Vor wenigen Jahren entfiel auf den Kopf der Bevölkerung ein jährlicher Verbrauch an elektrischer Energie von kaum 100 kWh. Die im Gebiet von Athen-Piräus errichteten thermischen Kraftwerke mit einer Gesamtleistung von 130 000 kW belieferten die in diesem Landesteil konzentrierten Industrien und deckten den Energiebedarf der genannten Stadt. Im Landesinnern verteilt fanden sich kleine Dieselzentralen, die tagsüber Strom an Oelpressen, Sägereien und ähnliche kleine Betriebe abgaben und abends während einiger Stunden Häuser und Läden mit Licht versorgten. Heizkohle und flüssige Brennstoffe mussten importiert werden, wodurch die ohnehin passive Aussenhandelsbilanz des Landes noch verschlechtert wurde. Im Lauf der letzten zehn Jahre durchgeführte Nachforschungen nach ausbauwürdigen, inländischen Energiequellen ergaben, dass aus den Wasserläufen jährlich mindestens 6 Mld kWh gewonnen werden können. Auch wurden Braunkohlevorkommen von über 3 Mld t ermittelt, die bei der bereits in ausgedehntem Masse betriebenen Gewinnung von Eisenerz, Pyrit, Magnesium, Chrom, Nickel und Bauxit günstige Verwendung finden dürften. Die im Jahre 1950 gegründete «Entreprise Publique d'Electricité» setzte sich die Nutzbarmachung dieser Energiequellen zur Förderung der griechischen Wirtschaft zum Ziel. Mit Unterstützung des Auslandes und Beiziehung der «EBASCO Services Inc. New York» wurde ein erstes Programm aufgestellt, welches den Bau von Kraftwerken mit einer Totalleistung von 545 MW vorsah. Die Verwirklichung dieses Programms ist in zwei Etappen vorgesehen. In der ersten, 5 Jahre dauernden und soeben zu Ende gehenden Etappe wurden drei hydroelektrische und eine thermoelektrische Anlage mit einer Gesamtleistung von 175 MW erstellt. In der zweiten Etappe ist der Bau von drei weiteren Werken (zwei hydroelektrische und eine thermische Anlage) mit einer Gesamtleistung von 370 MW beabsichtigt. In der Reihenfolge ihrer Inbetriebsetzung wurden in der ersten Etappe folgende Werke erstellt:

Thermische Zentrale Aliveri (auf der Insel Euböa)	Lstg. 80 MW
Wasserkraftzentrale Louros (Westgriechenl.)	Lstg. 5 MW
Wasserkraftzentrale Agra (Macedonien)	Lstg. 40 MW
Wasserkraftzentrale Ladon (Peloponnes)	Lstg. 50 MW

Gleichzeitig wurden ein die Zentralen Aliveri, Agra und Ladon verbindendes 150-kV-Hochspannungsnetz von 1300 km Länge und ein 15-kV-Verteilnetz erstellt. Die zweite Etappe sieht die Erstellung folgender Werke vor:

Wasserkraftzentrale Megdova (in Thessalien)	Lstg. 120 MW (im Bau)
Wasserkraftzentrale Acheloos	Lstg. 200 MW
Thermische Zentrale Ptolemais	Lstg. 65 MW

**Grosszügige Ausfallstrasse in Los Angeles.** Mit 2,25 Mio Einwohnern ist Los Angeles zur drittgrössten Stadt der USA geworden. Es wird dort seit sieben Jahren an einer 37 km langen Ausfallstrasse vom Stadtzentrum zur Küste (Hafen San Pedro) gebaut, deren Gesamtkosten auf 100 Mio Dollars veranschlagt sind. Man rechnet mit noch fünf weiteren Baujahren. Der Hauptteil der Kosten und des Zeitaufwandes entfiel auf den Abschnitt im Stadtinnern, wo die neue Strasse an eine vierstöckige Hauptstrassenkreuzung anschliesst und Kunstbauten, insbesondere Ueberführungen von Stadtstrassen, in grosser Anzahl notwendig machte. Die schwierigste Strecke von 5 km Länge ist fertiggestellt, zwei weitere Abschnitte von zusammen 7 km befinden sich im Bau, zusätzliche 7 km sind zum Bau freigegeben, der Rest ist praktisch fertig projiziert; auch die Verhandlungen zwischen Stadt und Staat konnten abgeschlossen werden. Auf der innersten Stadtstrecke beträgt der mittlere tägliche Verkehr bereits 125 000 Wagen. Die Strasse erhält im Stadtbereich acht, ausserhalb sechs Fahrspuren, die durch einen Mittelstreifen getrennt sind. Die Abbildung, die wir «Engineering News-Record» vom 31. März 1955 entnehmen, zeigt, dass eine technisch vollkommene Lösung nicht unbedingt auch schön sein muss. Interessant ist auch, dass die Kosten für den Landerwerb den weitaus grössten Anteil an den Gesamtkosten ausmachen, trotz der Kompliziertheit der Bauten.

**Falsch angewandte Vorspannung einer Betonkonstruktion beim Bau des Senders Felsberg (Saargebiet)** führte zu einem schweren Bauunfall, der zwar glücklicherweise keine Verletzten forderte, aber die völlige Zerstörung der dünnen, zweiachsig gekrümmten Dachschele des Gebäudes zur Folge hatte. Der Projektverfasser hatte mangels genügender Fachkenntnisse das System der Vorspannung falsch angewandt. Daraufhin wurde Ing. Freyssinet beauftragt, den Schaden zu beheben, wobei die stehengebliebenen Teile des Gebäudes möglichst weitgehend weiterverwendet werden sollten. Diese Forderung und die sehr kurze zur Verfügung stehende Zeit bis zum Einbruch des Winters führten zu originellen Lösungen der vielfältigen Probleme, die sich freilich, wie Freyssinet selbst sagt, bei genügend Zeit zum Durchprojektieren oder gar bei einem Neubau wesentlich glücklicher und weniger aufwendig hätten lösen lassen. Freyssinet berichtet in «Travaux» vom Februar 1956 ausführlich an Hand zahlreicher instruktiver Bilder von den Unfallursachen, seinen Ueberlegungen und den getroffenen Massnahmen. Der Aufsatz ist unbedingt lesenswert.

Eine **Stierkampfarena** wurde in Toulouse in kürzester Zeit mit Hilfe von vorfabrizierten Teilen hergestellt. Lediglich die tragenden Stützen wurden an Ort und Stelle gegossen. Die von dem Architekten J. Montier und dem Ingenieur J. Baretts entworfene und berechnete Arena hat einen Aussendurchmesser von 90 m, während der Durchmesser der eigentlichen Fläche 45 m beträgt. Geboten werden 12 500 Sitzplätze, davon 3900 im Schatten, 3800 in Sonne und Schatten, 4800 in der Sonne. Die Plätze werden über insgesamt 13, ebenfalls aus vorfabrizierten Teilen bestehende Treppen erreicht. Die oberste Sitzreihe liegt 14,60 m über der Kampfbahn. Unter den Tribünen sind die üblichen Räume für Publikum, Veranstalter und Tiere angeordnet. «Techniques et Architecture» bringt in der 14. Serie, Heft 9/10, Fotos und Detailzeichnungen zu diesem Bau.

Dem **Zylinderverschleiss im Dieselmotor** kommt wegen erhöhter Schnellläufigkeit und erhöhter thermischer Beanspruchung wachsende Bedeutung zu. Er gefährdet die Betriebssicherheit, beeinflusst den Wirkungsgrad und erfordert zeitraubende und kostspielige Ueberholungen. Dr. H. L. Hokkel, Mannheim, untersucht in der «Motortechnischen Zeitschrift» 1956, Nr. 6, die Verschleissursachen sowie die Wirkung von Massnahmen zur Verschleissverringerung. Unter diesen hat sich insbesondere die Hartverchromung der Laufbüchse gut bewährt, seit es gelungen ist, die Herstellung solcher Büchsen zu beherrschen. Die Abnützungen sind hier wesentlich kleiner als bei legierten, unvergüteten und vergüteten Schleudergussbüchsen. Die Unterschiede sind bei erhöhtem Schwefelgehalt des Treibstoffes ganz besonders gross.

**Persönliches.** Nach 35jähriger Tätigkeit ist Kantonsingenieur Dr. N. Reichlin in Schwyz am 1. Juli aus Gesundheitsrücksichten zurückgetreten. Unsere herzlichen Glückwünsche begleiten den liebenswürdigen, vornehm gesinnten Kollegen in seinen Ruhestand! Nachfolger ist Dipl. Ing. G. E. P. Eugen Beeler, sein langjähriger Adjunkt. — Heute feiert Ing. Karl Schneider, a. Direktor der Eidg. Landestopographie, in voller Gesundheit seinen 70. Geburtstag. Wir wünschen unserm lieben G. E. P.-Kollegen, Mitglied des Ausschusses von 1933 bis 1956, weiterhin ein glückliches otium!

## NEKROLOGE

† **Theodor Hünérwadel** ist am 16. Februar 1864 in Lenzburg geboren. Er hat nach Beendigung der Schulen in Dresden und Berlin an den Technischen Hochschulen Architektur studiert und arbeitete kurze Zeit in Zürich, von wo aus er, nachdem er bei einem Wettbewerb den ersten Preis davongetragen hatte, in das Bauamt von Sofia berufen wurde. Das Stadthaus von Sofia erstand nach seinen Plänen, und massgebend war er bei der Grundrissgestaltung des Sobranjpalastes beteiligt. Nach Westeuropa zurückgekehrt, wirkte er zuerst in Wiesbaden, dann in Oerlikon, bis er, ebenfalls auf dem Berufswege, in das Hochbauamt der Stadt Basel eintrat, in dem er zuerst als Hochbauinspektor, später als Kantonsbaumeister von 1900 bis 1936 in pflichtbewusster, getreuer Arbeit eine Unsumme an kleinen und grossen Leistungen vollbrachte. Gerade dem Kleinen, dem Unscheinbaren, für das er wohl nie besondern Dank erntete,

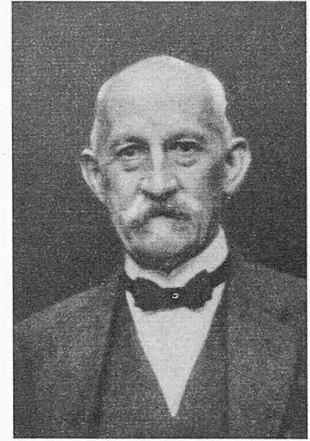
oblag er mit der gleichen vorbildlichen Gewissenhaftigkeit, dem gleichen Verantwortungsgefühl wie den grossen Aufgaben. Zahlreich sind die Kommissionen, denen er jahrzehntelang angehörte, Heimatschutz, Denkmalpflege, Kunstkredit, und ebenso zahlreich die Wettbewerbe, bei denen er als Preisrichter wirkte. Sein fachgerechtes, ruhig abwägendes Urteil hatte in manchen heiklen Fragen Gewicht.

So wesentlich in seinem täglichen Arbeitspensum die Beschäftigung mit Detailfragen war, so sehr freute er sich über das Wachsen sichtbarer schöpferischer Werke, und mit heimlichem, niemals eingestandenem Stolz mochte es ihn erfüllen, wenn seine Bauten langsam heraufstiegen, das Insel- und Thiersteinerschulhaus, dann als markanter Bau die Töchter- schule am Kohlenberg. Die letztgenannte, wie alle andern Bauten, ein Dokument seiner zurückhaltenden Art: zur Zeit des Jugendstils entworfen, erstand an diesem im Stadtbild wesentlichen Punkt ein Bau, der zeitbedingt Modisches bewusst mied, doch auf massvolle Art sachlich-modern wirkte.

So entstanden auch die Bauten der Universität, die Chemische, die Physikalische Anstalt, das Anatomiegebäude, das Geographische Institut im umgebauten Bernoullianum, die Sternwarte. Auch städtische Badeanstalten, als letzte das Gartenbad Eglisee, entstanden unter ihm, und städtebauliche Probleme wie die Rheinschanze, die Schifflande wurden unter seiner Leitung gelöst. Gründlich und eingehend wie seine ganze Arbeitsweise betrieb er weitläufige frühe Vorstudien für die Neubauten des Kollegengebäudes und des Kunstmuseums, für Bürgerspital und Börse, die dann bei der Ausführung durch andere Hand in manchem als ideelle oder praktische Grundlagen dienen konnten. Wenn endlich das Kantonale Chemische Laboratorium, das Pharmazeutische Institut, Hilfsspital und Bauten der Heil- und Pflegeanstalt Friedmatt, Erweiterung der Universitätsbibliothek, Umbau des Museums an der Augustinergasse genannt werden, so sind im Kreis der Arbeiten Theodor Hünérwadels die nach aussen sichtbarsten angeführt.

Durch ihre Unauffälligkeit, ihre Gedicgenheit, ihre im Detail musterhafte Anlage geben seine Werke Zeugnis einer untadeligen Haltung, einer Mentalität, die der Heimgang dieses Menschen nun ehren heisst. Masshalten entsprach seinem innersten Wesen, und so war er, der Basler gewordene Nichtbasler, in Erfüllung seiner Lebensaufgabe doch schicksalsmässig an dem richtigen Orte geblieben, hatte aus seiner Güte heraus geschenkt und gegeben und ein Amt verwaltet, in dem er nie verknöcherte: Zu sehen, wie er die künstlerischen Strömungen der Gegenwart durchaus unvoreingenommen verfolgte, sich auch extremen Werken der Architektur, der Malerei und Plastik öffnete (ohne im eigenen Schaffen von der einmal eingeschlagenen Linie abzugehen, was ihm als modische Inkonsequenz vorgekommen wäre), zählt zu den vielen wesentlichen Seiten, die jene erfuhren, die ihm im Leben nahestehen durften.

Im hohen Alter von 92 Jahren ist alt-Kantonsbaumeister Hünérwadel am 4. Juli gestorben. Seine Lebensgefährtin ist ihm im Tode vorausgegangen, und ein Weiterleben ohne sie wäre eigentlich gar nicht denkbar gewesen: so in inniger Treue waren sich die beiden verbunden, die zusammen und in unalltäglichem körperlichem Wohlbefinden und in geistiger Regsamkeit alt werden durften. Nicht nur die goldene, die diamantene, sogar die eiserne Hochzeit konnten sie feiern, umgeben von Kindern, Kindeskindern und Urenkeln, und von einem Kreis von Verwandten und Freunden, die in das gastliche Haus an der Sommergasse mit Wärme und Liebenswürdigkeit aufgenommen wurden. Eine Familientradition setzte sich dort fort, die den beiden, der gleichen Familie angehörenden Gatten seit frühesten Kinderzeiten zur Selbstverständlichkeit geworden war. Beide entstammten einem



TH. HÜNERWADEL

Architekt

1864

1956