

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87 (1969)
Heft: 8

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

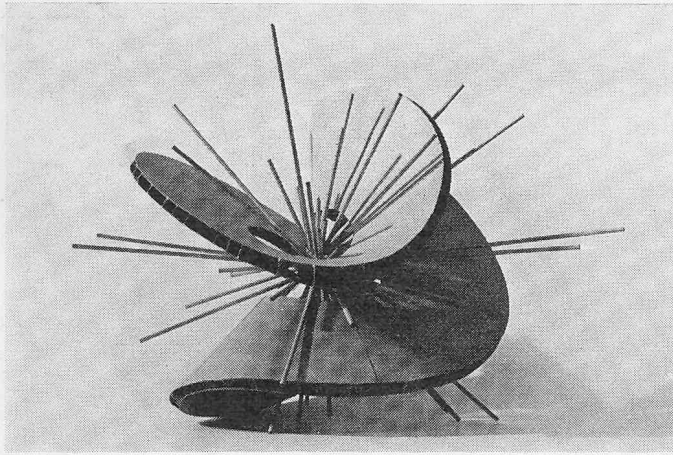
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 15.05.2025

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



5. Preis (2500 Fr.) Alex Frey, Rheinfelden

Die Weiterbearbeitung des Projektes hat nach Meinung des Preisgerichtes keine bessere und reifere Lösung ergeben, im Gegenteil. Der neue Stangenkern ist wohl dynamischer als der frühere, vermag aber nicht zu überzeugen. Die Stangen sind zu dünn, so dass kein Dialog mit der grossflächigen Schleife entsteht. Der Materialwechsel wird bedauert. Die Farbe ist unglücklich gewählt und trägt dazu bei, den Entwurf ins Dekorative abgleiten zu lassen.

Umschau

Von der Londoner U-Bahn-Strecke. Der nördlichste Teil der neuen U-Bahn-Strecke von London, der «Victoria-Linie», wurde am 1. Sept. 1968 dem Verkehr übergeben. Es ist der Abschnitt Walthamstow—Highbury. Die gesamte Strecke Walthamstow—Victoria wird im Frühjahr 1969 in Betrieb genommen, während die südliche Weiterführung bis Brixton erst 1972 fertiggestellt sein wird. Mit dem Bau dieser 22,5 km langen Strecke wurde 1962 begonnen. Ihre Gesamtkosten werden sich auf etwa 80 Mio £ belaufen. Von Anfang an stand fest, dass die Einnahmen aus der Personenbeförderung zwar reichlich über den Betriebskosten liegen, aber keine wirtschaftlich vertretbare Rendite abwerfen werden. Hingegen war der Bau im gesamten öffentlichen Interesse gerechtfertigt. Die Strecke ist nicht nur billiger als jede Alternative, sondern sie zu bauen war auch wirtschaftlicher als der Verzicht darauf, wenn man die Zeitvergeudung mit ihrem wirklichen Wert einsetzt. Mit 25 000 Fahrgästen stündlich in jeder Richtung entspricht ihre Spitzenleistung der Beförderungsleistung von elf Autostrassen, und ihre sechzehn Stationen bieten vierzehn Umsteigemöglichkeiten mit anderen U-Bahnlinien und elf Übergänge zu verschiedenen Bahnhöfen der Britischen Eisenbahnen, darunter insbesondere vier grosse Hauptstrecken-Endbahnhöfe: Victoria, Euston, King's Cross und St. Pancras. Die Automation des Zugbetriebes und der Fahrkartenkontrolle wird die Betriebskosten auf der neuen Linie stark herabsetzen. Die Züge werden selbsttätig durch verschlüsselte, von den Fahrschienen aufgenommene Signale gesteuert; einen letzten menschlichen Eingriff nimmt ein einziger «Zugbegleiter» vor, der das Öffnen und Schliessen der Wagentüren in den Stationen steuert; bei Ausfall der Automatik kann er den Zug auch mit herabgesetzter Geschwindigkeit von Hand fahren. Die herkömmlichen Stellwerkwärter werden durch «Fahrdienstleiter» in einer einzigen zentralen Zugleitungsstelle ersetzt. Die automatische Ausgabe, Kontrolle und Entgegennahme magnetisch kodierter Fahrkarten wird wahrscheinlich auf das gesamte Netz der Londoner Verkehrsbetriebe ausgedehnt. Fahrkartenschalterbeamte und Kontrollure werden dann nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt. Auch werden durch die automatische Fahrkartenkontrolle Schwarzfahrten praktisch ausgeschlossen, die gegenwärtig die Londoner Verkehrsbetriebe jährlich etwa 1 Mio £ kosten. Unmittelbar nach Beendigung des Tunnelbaues für die Streckenverlängerung Victoria—Brixton im Jahre 1970 hoffen die Londoner Verkehrsbetriebe, die Arbeiten an einer neuen Ost—West-Verbindung, der «Fleet-Linie», aufnehmen zu können, die im rechten Winkel zur «Victoria-Linie» in Höhe der Station «Green Park» verläuft. Der erste Abschnitt der «Fleet-Linie» (Baker Street-Strand) ermöglicht den Übergang auf sieben andere U-Bahnlinien Londons.

DK 625.42

Die Übernahme der EPUL durch den Bund (SBZ 1968, S. 383 und 850). Das Zustandekommen des Referendums gegen das Bundesgesetz über die Eidg. Techn. Hochschulen (SBZ 1969, S. 47) erfordert eine provisorische Ordnung für die Verwaltung der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne, die der Bund gemäss der von den eidgenössischen Räten genehmigten Vereinbarung vom 14. März 1968 zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Waadt auf den 1. Januar 1969 übernommen hat. Der Bundesrat hat eine entsprechende *Übergangsregelung* beschlossen. Zur Sicherstellung der Koordination zwischen den beiden Hochschulen, jedoch unter Wahrung ihrer Eigenart, wird die Leitung der ETH Lausanne während der Übergangsperiode dem Schweizerischen Schulrat übertragen. Dieser hat fortan den Direktor der ETH Lausanne zu den Sitzungen mit beratender Stimme beizuziehen. Eine Wahl als Mitglied ist noch nicht möglich, weil der im neuen Gesetz vorgesehene erweiterte Hochschulrat vorläufig noch nicht bestellt werden kann. Die dem Bundesrat und dem Schulrat gemäss dem geltenden ETH-Gesetz und den dazu ergangenen Ausführungserlassen zustehenden Befugnisse finden sinngemäss auch auf die ETH Lausanne Anwendung. Um den Charakter der ETH Lausanne als eine der ETH Zürich gleichgeordnete Anstalt zu unterstreichen und um administrative Umtriebe zu vermeiden, wird dem Schulrat die Kompetenz eingeräumt, bestimmte Verwaltungsbefugnisse dem Direktor der ETH Lausanne zur selbständigen Erledigung zu übertragen. Im übrigen finden auf die ETH Lausanne die bisherigen, vom Kanton Waadt erlassenen Vorschriften Anwendung, soweit sie nicht der zwischen Bund und diesem Kanton abgeschlossenen Vereinbarung betreffend die Übernahme der EPUL widersprechen. Für die ETH Zürich bleiben die geltenden gesetzlichen Bestimmungen weiterhin in Kraft. Der Bundesratsbeschluss enthält grundsätzlich keine neuen materiellen Bestimmungen. Damit bleibt der Charakter einer lediglich durch die Umstände bedingten Übergangsordnung gewahrt, die einer endgültigen gesetzlichen Regelung in keiner Weise vorgreift.

DK 378.962.008

Der Flughafen Zürich wies auch im Jahre 1968 eine anhaltend starke Zunahme des Verkehrs auf. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der Starte und Landungen im gewerbsmässigen Verkehr um 6,1 % zugenommen. 84 % aller Bewegungen des Linienverkehrs erfolgten mit Strahlflugzeugen; im Jahre 1967 waren es 74 %. Es sind im Durchschnitt täglich 231 Flugzeuge gelandet oder gestartet. Von der Gesamtzahl der Passagiere entfielen 3 220 600 auf den Linien- und 243 713 auf den Bedarfsverkehr. Die höchste Zahl von Fluggästen wurde am 25. Juli erreicht. Sie betrug 15 675 Passagiere. Der Tagesdurchschnitt belief sich auf 9465; im Jahre 1967 waren es 8505. Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse des gewerbsmässigen Verkehrs in den Jahren 1967 und 1968.

DK 656.71

Tabelle 1. Verkehrsergebnisse des Flughafens Zürich in den Jahren 1967 und 1968

Jahr	1967	1968	Zunahme in %
Bewegungen	79 609	84 498	6,1
Passagiere:			
Eigenverkehr	2 807 539	3 149 504	12,2
direkter Transit	296 650	314 809	6,1
gesamt	3 104 189	3 464 313	11,6
Fracht (in t):			
Linienverkehr	—	64 200	—
Bedarfsverkehr	—	1 804	—
gesamt	51 059	66 004	29,3
Post (in t):			
ankommend	—	2 688	—
abgehend	—	2 991	—
gesamt	5 173	5 679	9,8

Grosse Meerwasser-Entsalzungsanlage für Griechenland. Wer Griechenland kennt oder auch nur als Urlauber erlebt hat, weiss, wie gross dort der Wassermangel ist. 8,6 Mio Hellenen leben heute auf dem meerumschlungenen Festland und den vielen Inseln (Gesamtfläche 130 918 km², davon 25 484 km² Inseln). Wenig Wald, viel kahler Fels — das sind die Kennzeichen dieses alten europäischen Kulturbodens. Der Mangel an Wasserkraften ist

ein Hemmnis für die Industrialisierung. Die Landwirtschaft muss weitgehend durch künstliche Bewässerung gefördert und die Trinkwasserversorgung in Stadt und Land verbessert werden. Vorhandene Brunnen und Wassertransporte zu Schiff decken nur den allernötigsten Bedarf. Syros ist das Verwaltungszentrum der Kykladen, der grössten Gruppe der ägäischen Inseln. Die alte Hafen- und Handelsmetropole Hermoupolis ist die Hauptstadt von Syros, zählt heute 18 000 Einwohner und wird als eine der schönsten griechischen Städte viel gerühmt. Sie thront auf zwei steilen Hügeln. Dort wird die **DEMAG-Elektrometallurgie GmbH**, Duisburg, eine Meerwasser-Entsalzungsanlage erstellen. Die geplante Anlage soll an der Küste am Stadtrand von Hermoupolis entstehen und täglich 1000 m³ Trinkwasser erzeugen. Es handelt sich um einen Auftrag für die schlüsselfertige Herstellung und Übergabe der Anlage unter Einbeziehung der Ausbildung und Einweisung des benötigten Personals. Einen Teil der Fertigung wird die DEMAG als Unteraufträge an griechische Firmen weitergeben. Der Auftragswert liegt bei etwa 2 Mio DM. Die Meerwasser-Entsalzungsanlage von Hermoupolis wird die erste Grossanlage dieser Art in Griechenland und auch die einzige sein, die ausschliesslich für die Trinkwasserversorgung bereitsteht. Bisher gibt es nur einige kleinere Anlagen auf Inseln, so auf Patmos, die die Sonnenenergie zur Erzeugung von Trinkwasser nutzen.

DK 663.632.6

Schallschutz im Hochbau. Über dieses Thema hat die Schweizerische Vereinigung für Gesundheitstechnik (SVG) am 3. Mai 1968 in Fribourg unter dem Präsidium von Gesundheitsinspektor W. Hess, Zürich, eine Fachtagung durchgeführt. Die dort gehaltenen Referate sind nun als Nr. 10 in der Schriftenreihe im der SVG erschienen. Die 32 Seiten umfassende Druckschrift im Format A4 mit über 80 Abbildungen dürfte Architekten, Ingenieure, Baubehörden, Wohnbaugenossenschaften und weitere am Wohnungsbau beteiligte Kreise interessieren. Es werden hier die wichtigsten Aspekte des Schallschutzes im Hochbau behandelt, und zwar: Quellen und Ermittlung des Lärms, *Nouvelles connaissances dans le domaine de l'acoustique des salles*, Anforderungen an die Schallisolierung in Wohnungen, Schallschutzmassnahmen bei Sanitär- und Heizungsinstallationen, Lärmbekämpfung bei der Planung grösserer Überbauungen, Schallschutzmassnahmen in bestehenden Gebäuden, Ergebnisse über Trittschall- und Luftschallmessungen an Neubauten in der Stadt Zürich. Dieses Heft ist zu beziehen bei der SVG, Postfach 305, 8035 Zürich, zum Preise von Fr. 19.50 für SVG-Mitglieder und Fr. 24.— für Nichtmitglieder.

DK 699.844

Persönliches. Unser Kollege *Emil Schubiger* hat drei langjährige, leitende Mitarbeiter seines Ingenieurbüros zu Teilhabern einer Kollektivgesellschaft ernannt: Seinen Sohn *Stephan Schubiger*, der Praxisjahre in den USA, Genf und Kopenhagen verbrachte, und dessen zwei Studienkameraden *Werner Streich*, ehemaliger Mitarbeiter von Prof. Schnitter, und *Hans Birrer*, der früher in Genf und Rom tätig war. Letzterer leitet das Luzerner Büro. Alle drei sind diplomierte Ing. ETH, Mitglieder des SIA und der GEP. Der im Handelsregister eingetragene Name lautet: Schubiger & Cie., Bauingenieure, Zürich und Luzern, Tätigkeitsgebiet Brücken-, Hoch- und Tiefbau, schwierige Fundationen. DK 92

Schweiz. Bauzeitung. Folgende alte Jahrgänge sind abzugeben: 1911 bis 1916, 1918 bis 1925, 1931 bis 1941. Adresse: H. Meyer-Reinhardt, 3000 Bern, Monbijoustrasse 69. DK 05

Nekrologe

† **Walter Gut**, Bau-Ing. SIA, von Affoltern a. A., wurde am 2. Jan. 1897 geboren. Im Jahre 1917 erwarb er das Diplom der Abteilung für Tiefbau des Kant. Technikums Burgdorf. Nachdem er bei Vermessungen und beim Bau von Strassen, Wasserversorgungen, Stollen und einem Kraftwerk in der Schweiz tätig gewesen war, ging er 1923 zur Compagnie Générale d'Electricité in Paris, wo er zunächst für Projekte von Wasserkraftwerken und später von industriellen Anlagen tätig war. 1929 wurde er Leiter von Projektarbeiten der Forces Motrices du Béarn in den Pyrenäen, und anschliessend arbeitete er in verschiedenen Ingenieurbüros in Paris an Projekten für Wasserkraftwerke, Schiffahrtsanlagen und Wasserversorgung. Ganz besonders widmete er sich zu wieder-

holten Malen dem Studium des Canal des Deux-Mers zur Verbindung des Atlantiks mit dem Mittelmeer.

Während des Zweiten Weltkrieges kehrte unser Kollege in die Schweiz zurück, wo er während vier Jahren in der Hydraulik AG (Dr. J. Büchi) vor allem mit der Bauleitung des Kraftwerks Mörel beschäftigt war. Nach kürzerer Zusammenarbeit mit Hans Blattner trat Walter Gut 1946 in die Dienste der Elektro-Watt in Zürich, wo er seine reiche berufliche Erfahrung auf mannigfachen Gebieten zur vollen Entfaltung bringen konnte: Projektierung von Neu-Rheinfelden, Unterengadiner und Resia-Kraftwerke, Kraftwerke Wassen und Mauvoisin, Misoixer Kraftwerke. Später umfasste sein Arbeitsgebiet weniger einzelne Bauten als ganze Komplexe, wie zum Beispiel Submissionswesen, Kontakt mit Berufsverbänden, Organisation der Zementkontrolle usw. Ganz besonders war er zuletzt durch die Koordination der Arbeiten für den Rangierbahnhof Limmattal der SBB in Anspruch genommen.

Die Bekanntschaft mit dem nunmehr Heimgegangenen habe ich anlässlich einer Studienreise zu oberitalienischen Kraftwerken gemacht, die er vorzüglich vorbereitet und geleitet hat. Später führte er eine ähnliche Fahrt ins französische Zentralmassiv durch; über beide Themenkreise hat er hier in den Jahrgängen 1955 und 1956 ausführlich und sorgfältig berichtet. Umsicht und Gewissenhaftigkeit waren wohl seine hervorstechendsten Charakterzüge; auf Walter Gut konnte man sich unbedingt verlassen. Darüber hinaus aber eignete ihm eine tiefe Innerlichkeit und ein fester Glaube, die ihn zu einem treuen Freund werden liessen. Darum hinterlässt auch sein unerwarteter Tod am 2. November 1968 eine schmerzliche Lücke.

W. J.

† **Hans Gisler**, Bildhauer, GEP, von Zürich, geboren am 17. Mai 1889, Eidg. Polytechnikum Abtlg. I 1907 bis 1908, bis 1922 selbständiger Bildhauer, dann Assistent von Prof. Graf an der ETH und Lehrbeauftragter für Zeichnen und Modellieren, seit 1947 Professor, ist am 9. Februar in Zürich gestorben.

† **Piero Nessi**, Bau-Ing., GEP, von Locarno, geboren am 22. Sept. 1892, ETH 1912 bis 1917 mit Unterbruch, in Massagno/Lugano, ist am 9. Februar gestorben.

† **Robert Polla**, a. SBB-Bau-Ingenieur SIA in Lausanne, geboren 1882, ist im Januar 1969 gestorben.

† **Arthur Weidmann**, dipl. Ing., SIA, GEP, von Zürich, geboren am 15. April 1887, Eidg. Polytechnikum 1906 bis 1910, früher beratender Ingenieur in Zürich, besonders mit Seilbahnbau beschäftigt, ist am 31. Januar 1969 einer kurzen Krankheit erlegen.

Buchbesprechungen

Beton-Kalender 1969. Taschenbuch für Beton- und Stahlbetonbau sowie die verwandten Fächer, 58. Jahrgang. Format DIN A 6, 1600 S. Berlin, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis (Teile I und II zusammen) geb. Leinen 28 DM, Leder 46 DM.

Mit dem Jahrgang 1969 hat Prof. Dr.-Ing. *Gotthard Franz*, Inhaber des Lehrstuhls für Beton- und Stahlbetonbau an der Universität Karlsruhe, die Schriftleitung des Beton-Kalenders übernommen. Neue Autoren konnten als Mitarbeiter gewonnen werden: Prof. Dr.-Ing. *H. Duddeck*, Braunschweig, hat den Abschnitt «Statik der Stabwerke» vollständig neu bearbeitet. Dr.-Ing. *H. Bechert*, Stuttgart, legt eine Neufassung des Abschnittes «Massivbrücken» vor. Erstmals erscheinen, gesammelt in einem Jahrgang des Beton-Kalenders, sowohl die vielbenutzten Tafeln für vier-, als auch dreiseitig gelagerte Rechteckplatten von Prof. Dipl.-Ing. Dr. *F. Czerny*, Wien. Zur Information bringt der Jahrgang 1969 den Entwurf der Neufassung der DIN 1045, Beton- und Stahlbetonbau, Bemessung und Ausführung, Ausgabe März 1968 ein-



WALTER GUT

Bau-Ing.

1897

1968