Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 41

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

Eine Verewigung des heutigen Zustandes der Strassenbahn stellt keine moderne Lösung des Verkehrsproblems dar, erklärt Prof. Lambert zum Schluss und fordert ein den Verkehrsbedürfnissen einer mittleren Grosstadt entsprechendes öffentliches Verkehrsmittel mit angemessener Reisegeschwindigkeit, unabhängig vom übrigen Verkehr, mit Direktverbindungen nach wichtigen Aussenbezirken, kurzen Haltestellenabständen und geringer Tiefenlage unter Pflaster. Dieses Verkehrsmittel sollte in der Innenstadt weitgehend allein genügen und diese vom Schienenverkehr befreien. Dadurch sollte dem Auto wieder ausreichende Bewegungsfreiheit gegeben werden und selbst bei ausserordentlichem Umfang das funktionsfähig gebliebene Massenverkehrsmittel die Innenstadt vor dem Ersticken im Verkehr bewahren.

*

Von den Feststellungen 1. bis 14. scheint mir besonders wichtig, dass auch Prof. Lambert Paradeplatz und Hauptbahnhof als Verkehrsschwerpunkte bezeichnet. Die Ausdehnung des Geschäftsviertels nach Westen schafft einen Nebenschwerpunkt Sihlporte, der auf jeden Fall über gute Verkehrsverbindungen verfügt. Zu 5. ist zu bemerken, dass der Verlust an Reisegeschwindigkeit durch die Verflechtungsstellen höchstens ½ bis 1 Minute beträgt und kaum ernstlich ins Gewicht fällt, da es sich für die Aussenbezirke um insgesamt rd. 30 Minuten handelt. Die durchgehende Arbeitszeit muss mit oder ohne Tunnel- oder «Schnellstrassenbahn» doch einmal kommen. Der Zeitverlust in Richtung Heimplatz beim VBZ-Netz kann sofort durch die auch von Lambert vorgeschlagene Führung über Bürkliplatz–Bellevue ausgemerzt werden. Auf die betrieblichen Vorteile der Verflechtung sei nochmals hingewiesen, was auch zu 8. gilt. Das Fahren auf Sicht oder Raumabstand wurde bereits besprochen. Die von Lambert empfohlene Netzerweiterung ist wesentlich durch die beschränkte Leistungsfähigkeit des Signalsystems bedingt. Besser ist es, ein für allemal mit dem Zwitterbegriff «Schnellstrassenbahn» abzufahren, denn die Oberflächenstrecken vor und hinter den Tunneln erlauben nie eine Schnellbahn. Sind es doch dieselben Wagen einer guten Strassenbahn, die nun im Dunkel des Tunnels plötzlich zu Schnellzügen werden sollen! Wertvoll ist die Störfreiheit durch den übrigen Verkehr, was der Strassenbahn auch in Zukunft das Durchkommen im Stadtkern sichert, und das ist die Hauptsache. Der in 13. erwähnte Netzausbau Lamberts wird beim VBZ-Netz leicht erreicht hinsichtlich Leistungsfähigkeit, wenn teilweise der viergleisige Ausbau um die Sihlporte und die wegen besonderer Bauschwierigkeiten fallengelassene Verbindung Parade–Bürkli–Bellevue–Heimplatz aufgenommen wird. Dreiwagen-Züge (14) sind kein brauchbares Mittel; auf den Strassen sind sie zu lang für Inseln von 30 m, die Haltezeiten werden länger, da nie alle drei Wagen gleichzeitig abfahrtsbereit sind, dadurch wird die Reisezeit erhöht, ausserdem ist die Uebersicht erschwert, besonders im Tunnel und in Krümmungen.

Die in 14. dargelegten und im Schlussabschnitt betonten Wünsche und Gedanken decken sich mit der den Gutachtern gestellten Aufgabe, Vorschläge für einen Generalverkehrsplan auszuarbeiten. Aber da muss nun doch auch einmal die Kostenfrage gestellt werden. Dann scheidet die U-Bahn sofort aus, denn weder Stadtgrösse noch Aufwendungen können im Ernst diesen Weg empfehlen. Besonders nicht, weil es in Zürich sogar in den Aussenbezirken nicht mehr möglich ist, eigene Bahnkörper auf der Oberfläche kreuzungsfrei anzulegen, wie dies in Stockholm, München, Hamburg und Berlin der Fall ist.

Warum sich nun nicht bescheiden — wir wachsen ja kaum über die Halbmillionenstadt hinaus — und den Weg beschreiten, den Prof. Lambert selbst in seinem Werk über die Nahverkehrsbahnen der Grosstädte [2]) gewiesen und den das Gutachten K/L durchgeführt hat? Die Tunnelstrecken so kurz wie möglich halten, die Strassenbahn möglichst auf eigenen Bahnkörpern führen, kostspielige Flussunterfahrungen meiden. Man zeichne sich doch die Tiefenlage von sich unterfahrenden Bahnen und Strassenunterführungen am Bellevue auf. Wo bleibt da die möglichst geringe Tiefenlage? Was leistet der Plan K/L? Mit nur 2,4 km Tunneln, 0,4 km Rampen und 4,1 km eigenen Bahnkörpern werden 10 km Strassen im Stadtkern gleisfrei. Für die Verkehrsknoten legen diese Gutachter brauchbare Lösungen vor, die Kosten halten sich in mässigen Grenzen. *Warum nun nicht den Weg wie in Basel beschreiten und einmal den Verkehrswissenschafter mit den Verkehrskennern, in erster Linie der VBZ zusammen den Plan K/L überarbeiten lassen?* Selbstverständlich sind noch Verbesserungen möglich und haben uns die letzten fünf Jahre weitere Erkenntnisse gebracht, die auszuwerten sind. Wenn das Gutachten Prof. Lamberts zu diesem Ergebnis führte, wäre es für Zürich wertvoll.

Adresse des Verfassers: Plattenstr. 70, Zürich 32.

[2]) Ausführlich besprochen in SBZ 1957, Nr. 26, S. 420.

MITTEILUNGEN

Persönliches. Ing. *E. Binkert,* bisher Direktor des Elektrizitätswerkes der Stadt Luzern, ist zum Direktor des E. W. der Stadt Bern gewählt worden. — Ing. *C. Mohr,* bisher Oberingenieur der Rhätischen Bahn, ist zum Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn, Solothurn-Münster-Bahn und Vereinigte Huttwil-Bahnen gewählt worden, da Dir. *K. Braun* in den Ruhestand tritt. — Ing. *F. Fontana,* bisher beim Eidg. Oberbauinspektorat, ist Kantonsingenieur von Solothurn geworden als Nachfolger des altershalber zurücktretenden Kant. Ing. *J. Luchsinger.* — Zum Präsidenten der schweizerischen Baudirektorenkonferenz ist Regierungsrat Dr. *S. Frick* (Sankt Gallen) gewählt worden. — Arch. *A. Fehlmann,* Partner von C. Griot-Weerli, ist Stadtbaumeister von Luzern geworden.

Aktuelle Fragen des Erfindungsschutzes. In diesem Aufsatz sind folgende Druckfehler zu berichtigen: S. 622, rechte Spalte, Zeile 11, soll es heissen «keine» statt «kleine» und Zeile 18 «Veranstaltungen» statt «Voranstellungen».

NEKROLOGE

† **Richard von Muralt,** Arch. S. I. A., G. E. P., von Zürich und Locarno, geb. am 17. August 1882, Eidg. Polytechnikum 1902—06, Inhaber eines Architekturbüros in Zürich und während über zwanzig Jahren Obmann der Zürcherischen Vereinigung für Heimatschutz, ist am 28. Sept. nach kurzem Unwohlsein gestorben.

† **Karl Kraut,** Dipl. Masch. Ing. G. E. P., von Zürich, geboren am 9. August 1895, ETH 1914—21, ist am 3. Oktober 1957 einer Herzkrise erlegen. Er wirkte ein Jahr als Assistent bei Prof. Dr. A. Stodola, arbeitete von 1922 bis 1924 auf der Abteilung für Dieselmotoren bei Gebrüder Sulzer AG. in Winterthur, anschliessend bei De la Vergne Mach. Comp., New York, später bei Sun Shipbuilding Co., Chester (USA) und von 1928 bis 1932 im Büchi-Syndikat in Winterthur. Von 1934 bis 1936 finden wir ihn in der Kriegstechnischen Abteilung in Bern; von 1937 bis 1948 wirkte er als Instruktionsoffizier der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, zuletzt als Oberst, und seit 1949 als Sektionschef wiederum in der Kriegstechnischen Abteilung in Bern.

BUCHBESPRECHUNGEN

VDI-Richtlinie 2034 «Korrosionsschutz für Dampfheizungsanlagen». 16 S. und Abb. Berlin und Köln 1957, Beuth-Vertrieb GmbH. Preis 6 DM.

Im Hinblick auf die grosse Zahl von Dampfheizungsanlagen in industriellen und gewerblichen Betrieben sind Richtlinien für deren Korrosionsschutz sehr erwünscht. Das vorliegende Heft fasst übersichtlich und klar alles Wesentliche hierüber zusammen. Es umschreibt die Grundbegriffe über Korrosion und Steinbildung sowie über die Untersuchungsverfahren der Wasserchemie und schildert dann die Verfahren der Wasseraufbereitung in Abhängigkeit der Wasserbeschaffenheit und der Kesselbauart. Diese wird an zahlreichen Bildern verschiedenster Ausführungsformen erläutert. *A. O.*

Neuerscheinungen:

Arbeitszeitermittlung für Heizungs-Installationsarbeiten. Heft 2. Von Ing. *Friedrich Schleif.* 76 S. mit 4 Abb. und 46 Tafeln. Stuttgart 1957, Deutscher Fachzeitschriften- und Fachbuchverlag GmbH. «Die Bauzeitung». Preis DM 5.60.

Die Auswertung von Seismischen Refraktionsmessungen in einem einachsig inhomogenen Körper mit abgebrochenen Potenzreihen. Von *Max Weber.* Mitteilungen aus dem Institut für Geophysik Nr. 31. 11 S. Zürich 1957.

25 Jahre Silikose. Das Krankengut der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt vom 1. Januar 1932 bis 31. Dezember 1956. Von *Rudolfin Lechmann.* Aus der Schweizerischen Unfallversicherugsanstalt Luzern und aus der Zürcherischen Arbeitsgemeinschaft zur Erforschung und Bekämpfung der Silikose. 27 S. Basel 1957, Verlag Benno Schwabe & Co.

Und woher das Geld zum Bauen — Kaufen? 10. Auflage. Von *Fritz Wübbenhorst.* 72 S. Oldenburg 1957, Selbstverlag. Preis 3 DM.

WETTBEWERBE

Primarschulhaus in Vorderthal (SZ). In einem engeren, unter drei Teilnehmern durchgeführten Wettbewerb, fällte das Preisgericht, in welchem H. Rudolph, Architekt, Zürich, und E. Nann, Adjunkt des Kantonsingenieurs Schwyz als Fachrichter wirkten, folgenden Entscheid:

1. Rang: 1. Preis (1100 Fr.) H. Zehnder, Siebnen SZ
2. Rang: 2. Preis (400 Fr.) M. Müller, Lachen SZ
3. Rang: A. Müri, Einsiedeln SZ

Jeder Teilnehmer erhält zusätzlich eine feste Entschädigung von 500 Fr. Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des erstprämierten Projektes mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen.

Schulanlage im «Möösli» in Wallisellen. Die Schulgemeinde Wallisellen führte unter neun eingeladenen Architekten einen beschränkten Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für eine neue Schulanlage im «Möösli» in Wallisellen durch. Das Preisgericht, dem die Architekten Dr. Roland Rohn, Zürich, Hans Meier, Wetzikon, und Werner Stücheli, Zürich, angehörten, hat folgendes Urteil gefällt:

1. Preis (2000 Fr. und Empfehlung zur Ausführung): Daniel Bertin, Wallisellen
2. Preis (1700 Fr.): Kurt Habegger, Wallisellen, in Firma Hans Knecht/Kurt Habegger, Bülach und Eglisau
3. Preis (1500 Fr.): Oskar Bitterli, Zürich
4. Preis (1200 Fr.): Hans Hubacher, Zürich
5. Preis (800 Fr.): Wilhelm von Wartburg, Wallisellen
Ankauf (800 Fr.): Walter Niehus, Zürich

Die Ausstellung der Projekte in der Unterkellerung der Turnhalle des Schulhauses Bürgli, Wallisellen, ist noch an folgenden Tagen geöffnet: Freitag, 11. Okt. von 19—21 h, Samstag, 12. Okt. von 14—18 h, Sonntag, 13. Okt. von 10—12 h.

Reformiertes Kirchgemeindehaus in Münchenstein. Die Kirchenpflege Münchenstein eröffnet unter den in den Kantonen Baselland und Baselstadt seit 1. Januar 1956 niedergelassenen Architekten, sowie den ausserhalb des Kantons wohnhaften Architekten, die im Kanton Baselland heimatberechtigt sind, einen Projektwettbewerb. Dem Preisgericht stehen für die Prämiierung von drei bis vier Entwürfen und für Ankäufe 10 000 Fr. zur Verfügung. Fachleute im Preisgericht: W. Arnold, Liestal; O. Bitterli, Zürich; P. Trüdinger, St. Gallen; Ersatzmann: H. Zaugg, Olten. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von 30 Fr. bei der Gemeindeverwaltung Münchenstein bezogen werden. Einlieferungstermin: 17. Februar 1958. Anfragetermin: 31. Oktober 1957.

ANKÜNDIGUNGEN

Manifestations Le Corbusier à La Chaux-de-Fonds

A l'occasion du soixante-dixième anniversaire de l'architecte Le Corbusier et de sa réception au titre de citoyen d'honneur de sa ville natale, La Chaux-de-Fonds, on organise une importante exposition. Elle sera complètement originale, préparée par Le Corbusier lui-même, et comprendra, outre ses dernières tapisseries, une bibliographie complète, une section biographique, une illustration de son œuvre d'architecte, le «Poème de l'angle droit», qu'il considère comme une de ses œuvres maîtresses, une section intitulée «La jeunesse d'un grand architecte» donnant un aperçu de sa vie suisse et chaux-de-fonnière, laquelle a tout de même duré trente ans. Le vernissage de cette exposition aura lieu le samedi 26 octobre, à 15.30 h au Musée des Beaux-Arts de La Chaux-de-Fonds. Un pré-vernissage aura lieu le samedi 26 octobre, à 10 h, au musée, avec visite commentée, présentation d'un film sur Le Corbusier et la cité radieuse de Marseille, déjeuner offert par la ville de La Chaux-de-Fonds, tour de ville en passant par les lieux qu'a habités le maître, les édifices qu'il a construits dans sa jeunesse (dès dix-huit ans). Au cours de l'exposition, Le Corbusier viendra lui-même recevoir son titre de citoyen d'honneur.

Probleme der Messung der Faserfeinheit

Die Firma N. Zivy & Cie. S. A. führt am *Freitag, 8. Nov.* im Kammermusik-Saal des Kongresshauses in Zürich eine öffentliche Fachtagung durch. Folgende Referate werden vorgetragen: Ing. *H. Kägi,* EMPA St. Gallen: «Die Bedeutung der Faserfeinheitsmessung und der Faserfestigkeit in der Spinnerei»; Ing. *E. Wegmann,* Münster (Elsass): «Einsatz des Micronaire-Prüfgerätes in der Spinnerei»; Ing. *D. Hoffmann,* Firma Zellweger, Uster: «Die Beziehung des Micronaire-Wertes zum Ungleichmässigkeits-Index von Gespinnsten»; Ing. *P. Dubach:* «Einsatz des Optimal-Drehungszählers in der Spinnerei».

Wärme- und Feuchtigkeitswanderung durch die Aussenwände von Bauten

238. Diskussionstag des SVMT, *Samstag, 9. November* im Auditorium I (Hauptgebäude) der ETH Zürich

10.20 Prof. *Ed. Amstutz:* Einführung.
10.30 Dipl. Ing. *P. Haller,* Abteilungsvorsteher der EMPA, Zürich: «Ergebnisse der wärmetechnischen Untersuchungen an den Versuchshäuschen auf dem EMPA-Areal in Schlieren».
13.15 Mittagessen im Restaurant «Königstuhl», Stüssihofstatt 3, anschliessend Fortsetzung der Diskussion.

Schweizerische Gesellschaft für Bodenmechanik und Fundationstechnik

Die Herbsttagung der Gesellschaft, die dem im vergangenen Sommer durchgeführten IV. Internationalen Kongress für Bodenmechanik und Fundationstechnik in London gewidmet sein soll, findet am *Freitag, 8. November,* in Olten, Hotel Schweizerhof, statt.

9.35 P. D. Dr. *A. v. Moos,* Präsident, Zürich: Uebersicht über die Tagung, Bericht über die Beschlüsse des Exekutivkomitees.
10.00 *H. J. Lang,* Ing., Liestal: «Grundlagen und natürliche Bodeneigenschaften».
10.35 *E. Recordon,* ing., Lausanne: «Propriétés mécaniques».
11.10 P. D. Dr. *A. v. Moos:* «Technik der Messungen im Feld und Probeentnahme».
14.00 *H. de Cérenville,* ing., Lausanne: «Fondations autres que fondations sur pieux».
14.35 *U. G. Peter,* Ing., Bern: «Pfähle und Pfahlfundation».
15.10 Prof. *M. Stahel,* ETH, Zürich: «Strassen und Flugpisten».
15.45 *Ch. Schaerer,* Ing., Zürich: «Bodenpressungen auf Bauwerke und Tunnel».
16.45 Prof. *G. Schnitter,* ETH, Zürich: «Erddämme, Böschungen und Einschnitte».
17.20 *A. Wackernagel,* Ing., Basel: «Die in London in der Ausstellung gezeigten Fundationsmethoden und Untersuchungsgeräte».
17.45 *W. Groebli,* Ing., Zürich: «Die Exkursion nach Schottland».

Vorträge

16. Okt. (Mittwoch) S. I. A. Zürich. 20.15 h im Zunfthaus zur Schmiden. Vortrag von Prof. Dr. *E. Vogt,* Vizedirektor des Schweiz. Landesmuseums: «Ueber die Technik vor Jahrtausenden».
17. Okt. (Donnerstag) STV Bern. 20.15 h im Hotel Bristol, grosser Saal. Prof. Dr. *M. Schürer,* Universität Bern: «Technische Hilfsmittel der Astronomie».
19. Okt. (Samstag) Technische Gesellschaft Zürich. Besichtigung der Seifenfabrik Friedrich Steinfels AG., Sammlung 14.30 h Heinrichstrasse 255, Zürich 5. Begrüssung durch Herrn *Friedrich Steinfels,* Filmvorführung: «Vom Oel zur Seife», anschliessend technische Erklärungen durch Dr. chem. *H. Sturm* und gruppenweiser Rundgang durch den Betrieb. Anmeldungen bis Donnerstag, den 17. Oktober, schriftlich oder telephonisch an Dir. E. Wegmann, Dreikönigstrasse 34, Zürich 2 (Tel. Kreispostdirektion 23 01 30 oder privat 25 25 63).

Nachdruck von Bild und Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI