

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 65 (1947)  
**Heft:** 12

## **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:** 19.11.2024

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



Aufstellung der Figur in der  
Axe des Universitäts-Eingangs nach Vorschlag W. S.

Photomontagen



Vorgesehene Aufstellung  
der Figur vor der Ecke des Turnhallen-Baus

kung der Bauetappen ist gut. Die als fraglich beurteilten Baugebiete sind richtigerweise in die letzte Bauetappe verwiesen. Die Erläuterung für die Regelung der Bebauung in den Wohnzonen verdient besondere Beachtung. Das Projekt macht als einziges einen detaillierten und interessanten Vorschlag für die Gestaltung des Dorfkerns, dessen Durchführbarkeit hingegen noch näher geprüft werden müsste. Das Strassennetz, besonders die Verbindung von der Landstrasse bei der Freiämter Mosterei zur Marktgasse ist sorgfältig studiert. Die Unterführung nördlich des Industriegebietes im Zusammenhang mit den örtlichen Verbindungsstrassen nach Hasli und Egg ist grundsätzlich richtig angelegt. Die Offenhaltung des Kirchhügels der protestantischen Kirche gegen Süden ist hervorzuheben. Die Schulen und Kindergärten sind richtig verteilt. Der Marktplatz mit Anlehnung an die Klosterscheune ist am richtigen Ort und bietet baulich gute Gestaltungsmöglichkeiten.

\*

Zur Rangordnung der Projekte wird eine Punktbewertung der verschiedenen Projekte vorgenommen. Sie ergibt die [auf S. 81 lfd. Jahrg. veröffentlichte] Rangliste.

Das Preisgericht:

Präs. J. Strebel (Muri), Arch. E. F. Burckhardt (Zürich), Arch. M. Werner (Zürich), Kant.-Ing. E. Hunziker (Aarau), Rektor A. Sutter (Muri).

## Zur Aufstellung der Plastik «Wehrwille» in Zürich

DK 73(494.34)

An der Ecke der neuen Kantonsschulturnhallen, gegenüber dem Eingang der Zürcher Universität, soll demnächst die für diesen Platz bestimmte Plastik aufgestellt werden. Es handelt sich um die dem Kanton Zürich von der Schweizerischen Landesausstellung 1939 geschenkte Figur «Wehrwille» von Hans Brandenberger in Granit, deren Standort in unmittelbarer Nähe der Hoch- und Mittelschulen durchaus gegeben ist. Unbefriedigend hingegen ist die Aufstellung auf dem engen Platz zwischen der breiten Rämistrasse mit hier besonders grossem Verkehr und den zwei Gebäudetrakten des Turnhallenkomplexes.

Eine Plastik von dieser Grösse (4,50 m hoch), die zudem eine Bewegung festhält, bedarf eines neutralen und möglichst weiten Hintergrundes und sollte nicht vor einer zu kleinen, zudem mit anderen Motiven (Rundfenster, Baum) belasteten Fläche aufgestellt werden. Die aus dem notwendigen Verantwortungsbewusstsein heraus gemachten Versuche über die Aufstellung (provisorischer Sockel) zeigen deutlich, dass der vorgesehene Standort schwerlich befriedigen wird.

Nun ist in dessen unmittelbarer Nähe ein freier Platz, der — ebenfalls im Besitz des Kantons Zürich — für die Aufstellung dieses Standbildes geradezu prädestiniert ist: der Geländestreifen zwischen Gloriastrasse und dem städtischen Wasserreservoir an der Rämistrasse, eine verlorene Ecke des Kantonsspitalareals, die für eine Ueberbauung kaum

je in Frage kommt. Eine Aufstellung von Brandenbergers Plastik an dieser Stelle hat gegenüber der vorgesehenen wesentliche Vorteile: Freie Stellung der hellen Granitfigur, etwas von der Strasse abgerückt, vor der dunkeln Baumgruppe; bessere Sichtbarkeit von drei Seiten (der Standort ist zufällig genau in der verlängerten Axe des Eingangs zur Universität); Verbesserung der Platzwirkung des stadtbaulich nicht sehr glücklichen Verkehrsknotenpunktes.

Die vorhandene Baumgruppe kann durch Anpflanzung weiterer Nadelbäume etwas erweitert, der kleine Vorplatz durch Plattenbelag und Aufstellung zweier Sitzbänke bereichert werden. Der verlorene Winkel zwischen den beiden Turnhallen mag durch vermehrte Anpflanzung belebt, seine nicht betonenswerte Gestaltung damit getarnt werden.

Die angeregte Verbesserung wird allfällig notwendige technische Aenderungen (Versetzen eines Tram-Mastes und dgl.) rechtfertigen und zur Belebung der Umgebung unserer Hochschulen in architektonischer Hinsicht ein Stück beitragen.

W. Silberschmidt

## MITTEILUNGEN

**Zum Ausbau der Limmat für Energienutzung und als Schiffahrtsweg.** Der Linth-Limmatverband hatte bereits im Jahre 1923 einen Wasserwirtschaftsplan für die Strecke vom Walensee bis zur Mündung der Limmat in die Aare aufgestellt, die Gefällstufen festgelegt und Vorschläge für den Ausbau der Kraftwerke sowie für die Schiffbarmachung für Schleppzüge ausgearbeitet. Besondere Massnahmen erforderten dabei die Strecken im Gebiete der Städte Baden und Zürich, in denen eigene Schiffahrtskanäle mit Brücken und Tunnels vorgesehen waren. Die starke bauliche Entwicklung der Gemeinden des Limmattales, vor allem der genannten beiden Städte, hat auf das Offenhalten der für die vorgesehenen Kanäle nötigen Geländestreifen nicht Rücksicht genommen, so dass heute andere Lösungen gesucht werden müssen. Diese ergeben sich auch aus schiffahrtstechnischen Gründen, indem die Schleppzüge inzwischen durch Motorkähne (Normaltypen von 500 bzw. 900 t) verdrängt wurden; diese sind viel weniger als die Schleppzüge und können noch Kurven mit Radien von 200 m gut befahren. Die Binnenschiffahrt erwies sich in den letzten Jahren in Europa als das billigste und als ein äusserst leistungsfähiges Transportmittel, um dessen weiteren Ausbau sich alle Länder bemühen. Ein solcher Ausbau drängt sich nun auch bei uns auf wegen der Notwendigkeit, rasch neue Flusskraftwerke zu erstellen. Man wird also in absehbarer Zeit mit den schweren Motorkähnen bis Brugg gelangen können; und so müssen sich die Gemeinden am Zürichsee, am Walensee und im Limmattal, vor allem aber die Stadt Zürich sehr bald schlüssig werden, ob sie auf alle Zeiten auf eine Schiffahrtsstrasse verzichten wollen oder nicht. Die Beantwortung dieser Frage ist umso dringender, als die Stadt Zürich, gegenwärtig neue Bebauungspläne aufstellt und die SBB die Erweiterung und teilweise Verschiebung des Zürcher Hauptbahnhofs projektiert. Ueber die mit

dieser Entwicklung zusammenhängenden Fragen referierte Obering. *Hans Blattner* an der Mitgliederversammlung des Linth-Limmatverbandes vom 25. Febr. 1947 in Zürich.

**Rohrleitung für Naturgas in U. S. A.** Im Jahre 1943 wurde zwischen den Oelfeldern von Texas und den grossen Städten Philadelphia und New York eine rd. 2000 km lange Oelleitung von 24" Durchmesser in Betrieb genommen, dank der wertvollster Frachtraum auf Eisenbahnen und Schiffen für andere dringend nötige Transporte frei wurde. Parallel dazu ist nun eine zweite Leitung von gleicher Länge und gleichem Durchmesser für die Ueberleitung von Naturgas erstellt worden, die 54 Mio \$ gekostet hat und mit der täglich 5,7 Mio m<sup>3</sup> Gas befördert werden können. Sie ist Eigentum der Tennessee Gas and Transmission Company. Der Betriebsdruck beträgt 53 at. Sie kreuzt 67 Ströme, 24 grosse Flüsse, etwa 300 Hauptstrassen und 62 Bahnliesen. Der Mississippi wird im gleichnamigen Staat in Greenville auf einer bestehenden Brücke überquert, wobei zwecks symmetrischer Belastung der Brücke die Leitung in zwei Stränge von 18"  $\varnothing$  unterteilt wurde. Sechs weitere Ströme werden in der Luft überquert, wozu die Leitung an einem Tragseil aufgehängt und zu beiden Seiten an je einem weiteren Seil gegen seitliches Ausbiegen verspannt ist. Bei den übrigen Gewässern wurde die Leitung auf den Grund gelegt. Besondere Vorkehrungen wurden für das Schweissen der einzelnen Rohrstücke verwendet. Den grössten Teil schweisste man elektrisch, rd 500 km autogen nach einem von der «Linde Air Products Co.» New York, entwickelten Druck-Schweisverfahren. Interessante Einzelheiten, besonders über die Druckschweissung finden sich in «Engineering» vom 31. Jan. 1947.

**Der Heathrow-Flughafen von London.** In einem zusammenfassenden Bericht über die Ingenieurwerke des Jahres 1946 in Grossbritannien in «The Engineer» vom 10. Jan. 1947 finden sich interessante Angaben über diesen Flughafen, der zum Hauptflughafen von London ausgebaut werden soll. Am 1. Jan. 1946 wurde er in noch unvollendetem Zustand dem Ministerium für zivile Luftfahrt übergeben, und seither ist an seinem weitem Ausbau intensiv weitergearbeitet worden. Er befindet sich etwa 22 km in südlicher Richtung vom Zentrum von London entfernt. Die Bauarbeiten wurden im Mai 1944 begonnen; seither sind bereits 3 Mio £ aufgewendet worden. Gegenwärtig bestehen drei Pisten von 92 m Breite und 2750, 1830 und 830 m Länge und teilweise fertiggestellte, 30 m breite Rollwege von insgesamt 7600 m Länge. Die Betonstärke der Hauptpisten beträgt 30 cm. Für den weitem Ausbau sind bereits weitere 6,5 Mio £ bewilligt, während die Kosten für den Vollausbau ohne Hauptempfangsgebäude zu 20 Mio £ geschätzt werden. Mit dem Bau dieses Gebäudes soll nicht vor 1950 begonnen werden. Für den Vollausbau der Pisten rechnet man mit fünf bis zehn Jahren Bauzeit. Er verlangt das Verlegen einer Hauptstrasse und verschiedener Dörfer.

**Die Bau-Messe Bern** hielt am 8. März 1947 unter dem Vorsitz von Reg.-Rat E. Reinhard ihre Generalversammlung ab. Anwesend waren Vertreter des Baugewerbes, der Architektenverbände und der Gewerkschaften. In seinem Schlussreferat konnte der Vorsitzende auf die wachsende Bedeutung der Bau-Messe Bern für Baugewerbe und Bauherrschaft hinweisen. Nicht nur die altbekannten und bewährten, sondern auch neue Baumethoden, Materialien usw. erweckten vermehrte Aufmerksamkeit. Die permanente Ausstellung der Bau-Messe Bern wurde im Geschäftsjahr 1946 von insgesamt 10200 Interessenten besucht.

**Eidg. Technische Hochschule.** Prof. Dr. *Karl Meyer*, ord. Professor für allgemeine Geschichte, ist in den Ruhestand getreten. Seine von jeher um ihrer packenden Darstellung willen] hochgeschätzten Vorlesungen haben in den Kriegsjahren geradezu eine Mission erfüllt, indem sie den Durchhaltewilligen der ungezählten Zuhörer immer wieder stärkten, und besonders uns Schweizern dazu verhalten, das Werden und die Aufgabe unseres Staatswesens klarer zu erkennen und besser zu erfüllen. Wir hoffen, den um das Vaterland hochverdienten Dozenten noch oft vernehmen zu können.

## WETTBEWERBE

**Zentralisierte Betriebsgebäude des Konsumvereins Zürich.** In Berichtigung unserer Angabe auf Seite 128 lfd. Jgs. sei mitgeteilt, dass mit «Deutschlandkurven» kleinste Radien von 35 m (nicht 25 m) erreicht werden können.

## LITERATUR

**Compressoren.** Von A. Albrechts. 164 S. mit 79 Abb. Antwerpen, Brüssel, Gent, Löwen 1946, Uitgeverij. N. V. Standard-Boekhandel. Preis geb. 126 belg. fr.

Das Buch ist in erster Linie für Unterrichtszwecke und Selbststudium bestimmt. Es ist die Wiedergabe des Kursus, den der Verfasser während mehr als zehn Jahren an einer höheren Maschinenbauschule in Belgien gab. Neben grundlegenden Betrachtungen über die Wirkungsweise von Kolben- und Turbokompressoren enthält es zahlreiche Berechnungsbeispiele über den Gebrauch der Formeln und Entropietafeln für Luft, die Professor P. Ostertag, ehemaliger Direktor des kant. Technikums in Winterthur, ausgearbeitet hatte. Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik gestattete die Uebernahme von Abbildungen ihrer Kompressoren.

Die Klarheit in der theoretischen Darstellung darf besonders hervorgehoben werden. Der Verfasser hat sich bemüht, mit Hilfe der physikalischen, mechanischen und thermodynamischen Grundlagen, vor allem die Formeln aufzubauen, die bei der Berechnung der Abmessungen und der Leistungbestimmung von Kompressoren unmittelbar zur Anwendung kommen. Wesentliche Neuerungen konstruktiver oder theoretischer Art enthält das Buch nicht. P. de Fays

**Vom möblierten Zimmer bis zur Wohnung.** Anregungen für das Einrichten von Einzelräumen und Wohnungen. Von Berta Rahm. 166 S. 16×12 cm, mit 230 Zeichnungen der Verfasserin. Zürich 1946, Schweizer Spiegel Verlag. Preis geb. Fr. 8.80.

«Das möblierte Zimmer, netter gestaltet», «das unmöblierte Zimmer, provisorisch möbliert», «Eigene Möbel in einer kleinen Wohnung», «Die Aussteuer» — so heissen einige der Kapitel, die ohne weltanschauliches Pathos aus echter Hilfsbereitschaft in munterem Ton gute und einfallsreiche Ratschläge geben, wie man alte oder hässliche Möbel verbessern und mit neuen ergänzen, und das Vorhandene nett und praktisch gruppieren kann. Dem Büchlein ist weiteste Verbreitung zu wünschen. Peter Meyer

**Vorgespannter Beton.** Von Prof. Dr. M. Ritter und Dr. P. Lardy. Mitteilung Nr. 15 aus dem Institut für Bau-Statik an der E. T. H. Zürich, herausgegeben von Prof. Dr. M. Ritter und Prof. Dr. F. Stüssi. 118 Seiten 15/22 mit 65 Abb. Zürich 1946, Verlag A.-G. Gebr. Leemann & Cie. Preis brosch. 12 Fr.

Während dem Krieg und seinem Eisenmangel hat sich das allgemeine Interesse der Konstrukteure dem vorgespannten Beton zugewandt, der erlaubt, besonders hochwertigen Stahl mit ausserordentlich hohen Beanspruchungen und entsprechender Gewichtseinsparung auszunützen und hierbei trotzdem eine Riss-Sicherheit zu gewährleisten, die bisher im Eisenbetonbau nicht erreicht wurde. Allerdings müssen diese Vorteile durch höhere Kosten der Ausführung und des Materials erkauft werden, was in Zeiten der Stahlknappheit tragbar war und sich auch noch in normalen Zeiten für viele Zwecke rechtfertigen lässt. Es war deshalb für die schweizerische Technik eine volkswirtschaftliche Pflicht, Richtlinien für die Anwendung dieser neuen Bauweise aufzustellen. Diese Aufgabe haben im Auftrag einer Kommission des S. I. A. Prof. Dr. M. Ritter und sein würdiger Nachfolger Prof. Dr. P. Lardy in verdankenswerter Weise übernommen und auf Grund von speziell durchgeführten Versuchen die begleitenden Prinzipien für das Konstruieren mit vorgespanntem Beton in übersichtlicher und gut belegter Weise dargestellt. In der 1946 erschienenen Monographie findet der klar sachliche und streng objektive Geist des im vergangenen Jahre leider verstorbenen, allgemein verehrten Professor Dr. M. Ritter einen letzten Ausdruck.

Zunächst wird die geschichtliche Entwicklung und der heutige Stand der Erkenntnisse zusammengefasst, worauf Theorie und Berechnung mit Berücksichtigung von Schwinden und Kriechen der verwendeten Materialien in allgemeinsten Weise abgeleitet werden und in eine für die numerische Auswertung geeignete Form gebracht werden. Die wichtigsten der Ergebnisse der neuerdings durchgeführten Versuche werden mit der erwünschten Vollständigkeit besprochen und dann mit diesen Grundlagen in knapper Form Richtlinien für die Anwendung des vorgespannten Betons aufgestellt. Der Schlussabschnitt vermittelt einen Ueberblick über die bisherigen Anwendungen der neuen Bauweise mit