

# Unterirdische Grossgarage in Los Angeles

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **72 (1954)**

Heft 9

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61150>

## **Nutzungsbedingungen**

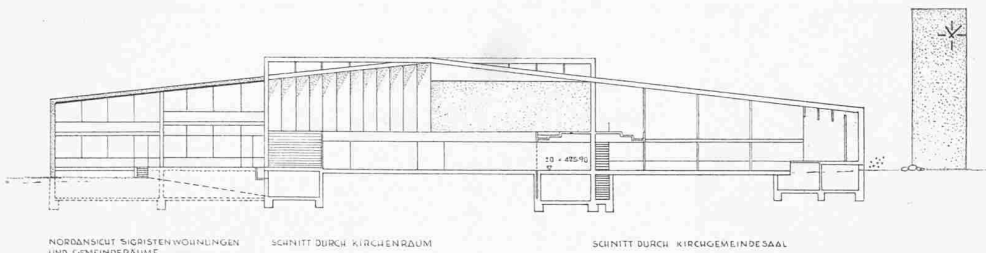
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

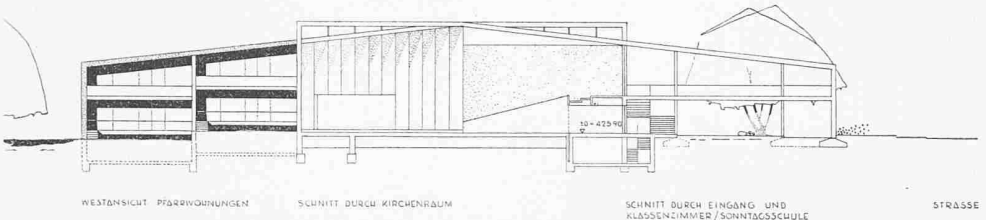
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **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.



Schnitt durch Kirchenraum und Kirchengemeindesaal



Schnitt durch Kirchenraum und Klassenzimmer



Obergeschossgrundriss. Alle Grundrisse, Schnitte und Fassaden im Masstab 1:600

**Wettbewerb im Gut**

Der Wettbewerb wurde unter sechs eingeladenen Architekten durchgeführt. Der Bauplatz ist ein Terrain zwischen der Birmensdorferstrasse und der neuen Gutstrasse, das an einem Grünzug liegt. Für die östliche Grenze waren Umlegungsvorschläge in beschränktem Rahmen zulässig. Das angrenzende Gebiet war generell zu studieren.

Zu studieren waren: Kirche mit 550 bis 600 Sitzplätzen, Platz für rd. 60 Sänger. Erweiterungsmöglichkeit auf 800 Plätze durch Gemeindesaal. Kleines Pfarrzimmer. Turm oder Glockenträger für 4 bis 5stimmiges Geläute.

Kirchengemeindehaus mit Gemeindesaal für rd. 300 bis 350 Sitzplätze mit Konzertbestuhlung oder rd. 200 Sitzplätzen an Tischen, eingebaute Bühne. (Erwünscht war, den Saal für Festgottesdienste als Erweiterung des Kirchenraumes einbeziehen zu können.) 2 Unterrichtszimmer, Sitzungszimmer, 2 Büros für Gemeindedienst. Teeküche. 2 Umkleieräume zur Bühne, Gemeinschaftsraum und Bastel- und Werkraum der jungen Kirche. 2 Pfarrwohnungen, 2 Sigristwohnungen und Nebenräume.

**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Die Vorprüfung hat ergeben, dass kein Projekt derartige Verstösse gegen die Programmbestimmungen aufweist, die den Ausschluss von der Beurteilung rechtfertigten. Verschiedene Projekte haben den westlich des Bauplatzes gelegenen Grünzug in die Projektierung einbezogen; da dadurch aber in keinem Falle eine Beeinträchtigung des Fussgängerverkehrs und damit keine Einengung des Grünzuges resultiert, können diese Vorschläge zur Beurteilung zugelassen werden. Das Preisgericht gelangt nach eingehender Beratung zur Rangfolge und Verteilung der Preissumme (siehe bei den Bildern). Ausserdem erhält jeder Teilnehmer die zugesprochene Entschädigung von 1500 Fr.

Keines der vorliegenden Projekte kann ohne wesentliche Umarbeitung ausgeführt werden. Die wertvollsten Vorschläge sind im Projekt 1 enthalten. Daher empfiehlt das Preisgericht der ausschreibenden Behörde, sich für die weitere Bearbeitung mit dem Verfasser dieses Projektes in Verbindung zu setzen. Zürich, den 12. Dezember 1953.

Das Preisgericht: F. Illi, E. Remund, A. Attinger, die Architekten A. H. Steiner, E. Bosshardt, H. von Meyenburg, W. Stücheli.

**Unterirdische Grossgarage in Los Angeles**

Wie wir der Zeitschrift «La Technique des Travaux» 1953, Nr. 5/6, entnehmen, wurde im Juni 1952 die City Park Garage dem Betrieb übergeben, die in ihrer Art als beispielhaft gelten kann. Die neue Garage wurde im Herzen der Stadt unter einem Park von 120 x 200 m errichtet. Zunächst mussten alle Bäume, Bepflanzungen, Standbilder usw. abgetragen und danach rund 170 000 m<sup>3</sup> Erde bis 10 m Tiefe ausgehoben werden. Die Garage ist dreigeschossig. Jedes Stockwerk hat 20 000 m<sup>2</sup> Fläche. Es können gleichzeitig bis zu 2000 Wagen abgestellt werden. Die Konstruktion in Eisenbeton besteht aus Pflzdecken von 14 cm minimaler Dicke mit insgesamt 264 kreisrunden Pfeilern von 60 cm Ø in 8 m Abstand. Nur die oberste Decke, auf der die gesamte Platzanlage wieder aufgebaut wurde, ist 40 cm stark, so dass die Garage zugleich als Luftschutzraum dienen kann. Das Ventilationssystem erneuert die gesamte Luft innerhalb von 6 Minuten. Unter dem tiefsten Fussboden befinden sich Treibstoff-

behälter und Klärgruben. Das Ein- und Ausfahren erfolgt auf acht Einbahnrampen in Spiralforn mit 9 m Breite und 8÷10 % Gefälle. An der Oberfläche führen parallel zu den den Platz umgebenden Hauptstrassen Zufahrten zu den Rampen, auf denen je bis zu 40 Wagen auf Abfertigung warten können, ohne den Durchgangsverkehr zu hindern. Drei Rolltreppen verbinden die Garage mit dem Platz. Die einfahrenden Automobilisten werden durch Lichtsignale zu dem jeweils freien Parkierungsabschnitt geführt, wo sie ihre Bilette lösen und ihre Wagen zum Abstellen, Waschen, Schmieren usw dem Garagepersonal übergeben. Jedes Stockwerk besitzt zwei voneinander unabhängige Abstellzentren. Die sechs Zentren können gemeinsam bis zu 60 Fahrzeuge pro Minute abfertigen. Das bedeutet, dass in 30 Minuten die gesamte Garage gefüllt bzw. entleert werden kann. Die gesamten Baukosten beliefen sich auf 5 Mio Dollars. In den USA besitzt San Francisco bereits eine unterirdische Garage, für New York und Boston liegen Projekte vor. Das Problem stellt sich mit gleicher Dringlichkeit auch für Paris und andere europäische Grosstädte.

der drei Länder Deutschland, Oesterreich und Schweiz durchgeführt. Der damalige Erfolg bestimmte die Deutsche Gesellschaft für Holzforschung, die Oesterreichische Gesellschaft für Holzforschung und die LIGNUM, eine weitere ähnliche Tagung zu veranstalten, die diesmal in der Schweiz, und zwar vom 20. bis 25. September 1954 in Luzern und Biel, stattfinden wird. In Luzern werden während der ersten beiden Kongresstage forstliche Themen behandelt und auf einer Waldexkursion veranschaulicht. Der anschließende offizielle Tag wird mit einem Besuch der Schweizerischen Ausstellung für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Gartenbau (SLA 1954) in Luzern verbunden. Ihre Fortsetzung findet die Holztagung in Biel — dem Sitz der Schweizerischen Holzfachschule — wo holztechnische Fragen zur Behandlung kommen. Den Abschluss bilden holzfachliche Exkursionen, welche die Teilnehmer nach Bern und Zürich führen. Die Bieler Tagungshälfte ist vorwiegend der rationalen Verwendung des Holzes im Bauwesen gewidmet. Die Referate gliedern sich nach den Teilgebieten Tragkonstruktionen, Holzhausbau und Innenausbau.

**Spannungserhöhung auf der Fernleitung Brauweiler-Rheinau (Mannheim).** Die 1924 bis 1929 erbaute, etwa 600 km lange Leitung des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes von Brauweiler (Ruhrgebiet) nach Bludenz (Vorarlberg) wurde hinsichtlich Gestänge und Leitermaterial für 380 kV ausgelegt, aber vorerst nur für 220 kV isoliert. Nun wurde nach einer Mitteilung in der österreichischen Zeitschrift «Elektrotechnik und Maschinenbau» vom 15. Dez. 1953 der eine Stromkreis der Doppelleitung im 255 km langen Teilstück Brauweiler-Rheinau vorläufig auf 300 kV umgebaut, wodurch die Uebertragungsleistung um 140 000 kW, d. h. um 86 % gesteigert werden konnte.

**Die Internationale Utrechter Frühjahrsmesse** (30. März bis 8. April 1954) bietet auf 2500 m<sup>2</sup> Fläche einen vollständigen Ueberblick über die niederländische Produktion; daneben werden viele ausländische Artikel aus 25 Ländern gezeigt, unter denen West-Deutschland, Grossbritannien, die Schweiz und die USA besonders hervortreten. Die führenden Gruppen sind Textilien, elektrotechnische Haushaltswaren, Spiel-, Glas-, Steingut-, Leder-, Schmuck-, Gold- und Silberwaren, Materialien und Maschinen für die Bauindustrie, den Strassenbau und die Metallindustrie, Verbrennungsmotoren und elektrotechnisches Material für industrielle Zwecke.

**Eine VDI-Tagung «Leichtbau»** wird am 8. und 9. April in Braunschweig in der Pädagogischen Hochschule durchgeführt. Neben den Grundlagen des Leichtbaues werden Beispiele und Konstruktionshinweise aus den verschiedensten Gebieten, wie Flugzeugbau, Fahrzeugbau, Hoch- und Brückenbau, Landmaschinenbau, allgemeiner Maschinenbau und Mastenbau, behandelt. Anmeldungen sind an die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Konstruktions-Ingenieure im VDI, Düsseldorf, Prinz-Georg-Str. 77/79, zu richten.

**Aufruf an die Benützer von Fluoreszenzlampen-Beleuchtung.** Die Benützer solcher Beleuchtungsanlagen werden gebeten, Mängel und Beschwerden sowie Beobachtungen hygienischer und physiologischer Natur zu sammeln und dem Sekretariat des Schweizerischen Beleuchtungskomitee (SBK) zu Händen der Fachgruppe «Licht und Sehen» (Vorsitzender E. Bitterli, Eidg. Fabrikinspektor des III. Kreises, Utoqual 37, Zürich 8) bekanntzugeben.

**Persönliches.** Ing. Hans Etter, a. Präsident der Generaldirektion SBB, in Gümligen, begeht am 4. März in voller ge-

stiger und körperlicher Frische seinen achtzigsten Geburtstag. Unserm hochgeschätzten Kollegen, dem wir so manche wertvolle Auskunft über Menschen und Dinge von einst danken, gratulieren wir zu diesem Ereignis herzlich!

**Experimentelle Bestimmung der Lufttreibungsverluste von Freistrahlturbinenläufern.** In Nr. 8 soll die zweite Gleichung auf S. 98 lauten:

$$l + l_z = 4,19 \cdot c \cdot m \cdot \left[ \frac{d\theta}{dt} \right]'$$

In der darunter stehenden Zeile ist  $l_s$  durch  $l_z$  zu ersetzen.

## NEKROLOGE

In letzter Zeit sind die Nachrufe auf einige liebe Kollegen mit grosser Verspätung erschienen. Es gibt dafür verschiedene Gründe, und soweit sie bei uns liegen, möchten wir uns für die unliebsame Verzögerung in aller Form entschuldigen.

W. J.

† **Arthur Peter**, Dipl. Ing. S. I. A., G. E. P., dessen Tod wir seinerzeit gemeldet hatten, hat im Organ des Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes 1953, Nr. 3, einen lesenswerten Nachruf aus der Feder von Ing. H. Blattner erfahren, dem wir folgendes entnehmen.

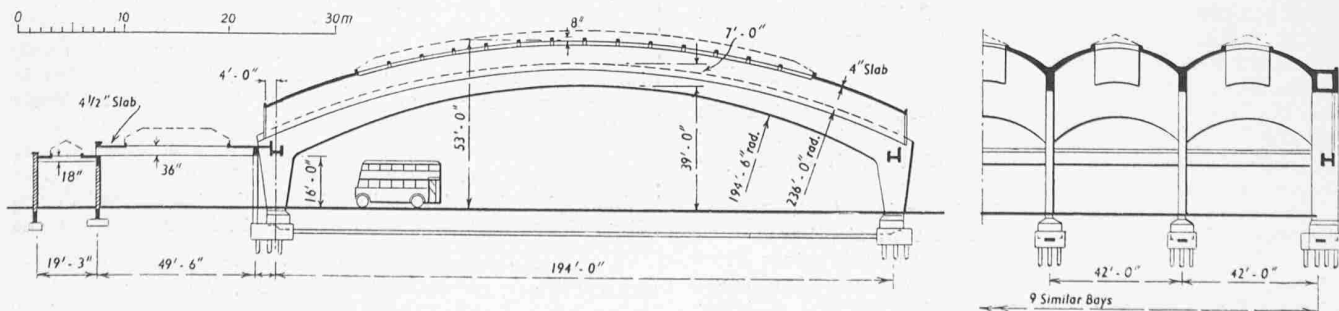
Geboren am 25. April 1882, verbrachte Arthur Peter seine Jugendzeit in Aarberg. Seine praktische Tätigkeit begann er 1905 im Dienste der Vereinigten Kander- und Hagneck-Werk AG. in Bern, 1907 bis 1912 wirkte er als Sektionsingenieur beim Bau der Wasserkraftanlage Augst-Wyhlen, der Firma Conradin Zschokke diente er 1912 bis 1916 zum Teil auf deren Ingenieurbüro in Aarau, zum Teil bei deren Hafengebäuden in Marseille. 1916 bis 1918 amtierte er als Bauleiter der Bernischen Kraftwerke beim Kraftwerkbau Mühleberg, um dann in den Staatsdienst des Kantons Bern überzutreten, dem er in der Folge ununterbrochen während 35 Jahren in vorbildlicher Weise gedient hat. Am 25. Juli 1953 ist er entschlafen.

Als Chef der Juragewässerkorrektion und des Kantonal-Bernischen Wasserrechtsamtes hat sich Ingenieur Peter unermüdlich und trotz vielen Enttäuschungen bis zu seinem Tode seiner Aufgabe gewidmet.

Mit seinem Namen bleibt auch der Bau des neuen Regulierwehres samt Schiffsschleuse in Nidau, erstellt in den Jahren 1936 bis 1940, verknüpft. Das Wehr Port bildet schon den ersten Bestandteil der zweiten Juragewässerkorrektion und der Bericht Peters darüber steht unter dem Eindruck der Hochwasserkatastrophe vom Frühjahr 1944, die verheerender wirkte als das grosse Hochwasser im Sommer 1910. Dieses Ereignis hat einmal mehr die Dringlichkeit und Notwendigkeit der Fortführung der zweiten Juragewässerkorrektion gezeigt, und so warf sich Ing. Peter mit jugendlicher Frische auch auf diese neue Aufgabe, und er hat sich bis in seine letzten Lebenstage mit diesen Fragen beschäftigt.

Daneben lag ihm die Neubearbeitung der Wasserrechtsgesetzgebung des Kantons Bern besonders am Herzen. Seine jahrelangen Bestrebungen wurden von Erfolg gekrönt, hat doch das Bernervolk 1950 dem neuen Gesetz über die Nutzung des Wassers mit imponierender Mehrheit zugestimmt. — Auch im Militärdienst durfte Art.-Oberst Peter auf eine erfolgreiche Karriere zurückblicken, und um den Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband hat er sich ganz besondere Verdienste erworben.

† **Emil Altenburger**, Dipl. Arch. S. I. A., BSA, von Solothurn, geb. am 18. Febr. 1885, hat am 14. Sept. 1953 infolge eines wiederholten Schlaganfalles seine Augen für immer ge-



Bilder 2 und 3. Quer- und Längsschnitt der Garage, Masstab 1:700, nach «The Engineer»