

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 76 (1958)  
**Heft:** 19

## **Wettbewerbe**

### **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:** 15.10.2024

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

dere Kurvenformen wie z.B. Klothoiden sind im Längenprofil nicht notwendig). Solche Ausrundungen sind mit Vorteil möglichst in schwache Horizontalkurven zu legen. Zwischen zwei aufeinanderfolgenden Kuppen soll zur Vermeidung von abgeplatteten Stellen, sogenannten Brettern, die Schwingung durchgezogen werden (Ausrundungsradien von der Grössenordnung 50 000 m und mehr). Wie im Grundriss, so sind auch im Längenprofil geringe Neigungsänderungen durch möglichst grosse Ausrundungen (ebenfalls z. B. 50 000 Meter und mehr) auszugleichen. Für das gute Zusammenwirken von Grundriss mit Aufriss sind die besprochenen Methoden anzuwenden.

c) *Quergefälle*. Das Quergefälle der einzelnen Fahrbahn ist durchwegs einseitig auszubilden; das Dachprofil wirkt optisch schlecht und ist überdies gefährlich (Spurwechsel überholender Fahrzeuge). Die Quergefälleübergänge, die Wendelungen, sind stetig durchzubilden durch Drehen der ganzen Strassenfläche um die Mittelaxe (deshalb ausgeglichenes Längenprofil in der Strassen- bzw. Fahrbahnaxe). Die Höhenlinie am kurveninnern Strassenrand als Drehaxe führt zum Flattern der Fahrbahnträger. Eine einseitige Kurvenüberhöhung soll nie auf einer Kuppe beginnen. Es ist dies im weitern auch eine Folge der Regel, dass Horizontalkurven schon vor der Kuppe anzusetzen sind, damit der Fahrer über den Verlauf der Fahrbahn vororientiert wird (Kuppenüberfahrten in Geraden ergeben ein unsicheres Gefühl).

d) *Waldeinfahrten* und *Waldausfahrten* sind ebenfalls in horizontale Bogen zu legen, ansonst sie in der Natur hart wirken. Hohe Dämme machen den Fahrer unsicher; durch Anpflanzungen von Büschen ergibt sich ein Gefühl der mechanischen Sicherheit gegen Abgleiten. Einschnitte im Fels sind durch Anlage von Felsbändern aufzulösen und ebenfalls zu bepflanzen. Auf Leitungsmaste soll Obacht gegeben werden; sie sollen möglichst aus der Fahrbahnrichtung verschwinden. Alle Böschungen und Einschnitte sollen gegen das gewachsene Terrain grosszügig ausgerundet und angepasst werden. Auf die Formen der Wandmauerabschlüsse ist aufzupassen (Keine Burgen und unschöne Abtreppungen!).

\*

Bevor sich der Ingenieur an den «grossen Tisch» setzt, um eine Autobahn zu projektieren, sollte er sich an gebauten Anlagen eine Vorstellung holen und sich daran von der Tiefräumigkeit und der ästhetisch ansprechenden Wirkung solcher Bauobjekte überzeugen. Eine Schulung des räumlichen Gefühls, der Vorstellungsgabe, des «Ingenieur-Auges» und ein Sammeln von Erfahrungen können die Arbeit sehr erleichtern und vervollständigen. Sie kann jedoch niemals die optische, konstruktive Analyse ersetzen. Der Vergleich zwischen Plan und Wirklichkeit an gebauten Anlagen im Ausland (bei uns ist leider noch nichts zu sehen) bietet die einzige Möglichkeit solcher Uebungen. Derartige Reiseausgaben wären sicher wohl investiert, denn solch grossartige Bauten wie die Autobahnen, die Hunderttausenden von Leuten über Jahrzehnte hinweg als Verkehrsweg dienen und die bestaunt oder bekräftelt werden, haben bleibenden Wert, weshalb sich auch ihre räumlich sichere und ästhetische Durchbildung lohnt und kleine Ausgaben dafür rechtfertigt.

Ich hoffe, mit diesen Ausführungen das Interesse und die notwendige Liebe zur Schönheitlichen und damit sicheren Durchbildung solch gewaltiger Bauwerke, wie sie unsere zukünftigen Autobahnen zweifellos darstellen, geweckt zu haben. Für die Autobahn sind auch in ästhetischen und optischen Belangen wir Ingenieure allein verantwortlich, diesmal werden es nicht die Architekten sein!

Adresse des Verfassers beim Titel.

## Wettbewerbe

**Verwaltungs- und Lagergebäude der Compagnie Vaudoise d'Electricité in Morges.** In einem unter Waadtländern durchgeführten Wettbewerb fällt das Preisgericht, worin die Architekten Ch. Brugger, C. Jaccottet, M. Maillard und R. Keller als Ersatzmann mitwirkten, über 14 eingereichte Entwürfe folgenden Entscheid:

1. Preis (5000 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung): M. Piccard, Lausanne
2. Preis (4500 Fr.): J. Serex, Morges
3. Preis (3000 Fr.): A. Mingard, Bussigny
4. Preis (2500 Fr.): C. P. Serex, Morges

Die Ausstellung findet bis zum 11. Mai im Casino Morges statt. Oeffnungszeiten Samstag 14 h bis 17 h, Sonntag 10 h bis 12 h und 14 h bis 17 h.

**Evangelische Kirche in Oberaach TG.** Innert vorgeschriebener Frist sind sieben Projekte eingegangen. Fachleute im Preisgericht: A. Gradmann, Zürich; Prof. Dr. P. Meyer, Zürich; A. Schellenberg, Kreuzlingen. Ergebnis:

1. Preis (1300 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung): W. Gachnang & Sohn, Zürich
2. Preis (1000 Fr.): E. Bosshard, Winterthur
3. Preis (600 Fr.): P. Trüding, St. Gallen
4. Preis (300 Fr.): Gebr. Scherrer, Kreuzlingen
5. Preis (300 Fr.): K. Häberli, Bischofszell

Ausserdem erhält jeder Verfasser eine Entschädigung von 700 Franken.

**Reformiertes Kirchgemeindehaus in Münchenstein (SBZ 1957, Nr. 41, S. 666).** 52 Projekte wurden rechtzeitig eingereicht. Ergebnis:

1. Preis (2500 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung): H. Frey, Olten
2. Preis (2450 Fr.): A. Eichhorn und W. Steib, Mitarbeiter L. Nessi, Zürich
3. Preis (1700 Fr.): Friedli und Kaudmann, Riehen
4. Preis (1350 Fr.): K. Ackermann, Aesch
- Ankauf (800 Fr.): U. Löw und Th. Manz, Basel
- Ankauf (600 Fr.): P. Müller, Liestal, und H. Stöcklin, Lausen
- Ankauf (600 Fr.): R. Rudin, Caslano/Lugano

## Ankündigungen

### Aargauischer Ingenieur- und Architektenverein

Jahresversammlung 1958 in Zofingen, heute, 10. Mai 1958. Programm: 14.30 Sammlung auf dem Kirchplatz in Zofingen; Besichtigung der neuen Bezirksschule. 16.30 Jahresversammlung im Restaurant «Brauerei» (Kirchplatz). Nachher gemütliches Beisammensein. Spezialprogramm für die Damen, die zu diesem Anlass herzlich eingeladen sind: 16.30 bis 17.15 Besichtigung einiger Baudenkmäler in Zofingen.

Der Präsident: H. Zumbach.

### Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner

Die Anlässe der 46. Hauptversammlung der VSS beginnen am Donnerstag, den 29. Mai, in Basel mit einer Fahrt zu den Baustellen der Autobahn Bülh-Appenweier und Weiterfahrt über die kürzlich fertiggestellte Autobahnstrecke nach Baden-Baden; dann auf der Autobahn über Karlsruhe—Stuttgart zum Alaufstieg Wiesensteig, Besichtigung der 1957 fertiggestellten Einrichtungsfahrbahn (Hangstrecke und Lämmerbuckeltunnel); Rückfahrt auf der Autobahn bis Kirchheim/Teck, dann südwärts über Nürtingen nach Reutlingen (Uebernachten). Am Freitag von Reutlingen über Hechingen-Balingen-Rottweil-Donaueschingen nach Schaffhausen, unterwegs kurze Besichtigungen verschiedener Strassenbaustellen und Neubaustrecken. 13.45 h Hauptversammlung im Stadttheater Schaffhausen. Anschliessend Vorführung des neuen Autobahnfilms und Vortrag von Regierungsrat Dr. S. Frick, St. Gallen, Präsident der Schweiz. Baudirektorenkonferenz, über «Rechts- und Finanzierungsprobleme beim Nationalstrassenbau». 16 h Wegfahrt in fünf getrennten Gruppen zu Exkursionen. Abendunterhaltung im Hotel Schaffhauserhof. Am Samstag, den 31. Mai, Fahrt mit zwei Motorschiffen rheinaufwärts; 10.30 h in Stein am Rhein Vortrag durch Ministerialrat Prof. A. Boehringer, Stuttgart, über «Die Beziehungen zwischen Bauherrn und Bauausführenden im modernen Strassenbau» bzw. durch Prof. R. Coquand, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Adjunkt des Direktors für das Strassenwesen, Paris, über «La planification et la construction des autoroutes françaises». Dann längere Rundfahrt, Mittagessen auf dem Schiff, 16.15 h Ankunft in Schaffhausen. — Anmeldung bis 17. Mai an das Sekretariat der VSS, Seefeldstrasse 9, Zürich 8.

### Vortragskalender

12. Mai (Montag). Studiengesellschaft für Personalfragen, Zürich. 20.15 h im Bahnhofbuffet I. Stock, I. Kl., Zürich-Hbf. PD Dr. med. E. Blickensdorfer: «Hinweise für den Personalchef zur Behandlung von seelisch bedingten Krankheiten im Betrieb».

Redaktion: W. Jegner, A. Ostertag, H. Marti, Zürich 2, Dianastrasse 5. Telefon (051) 23 45 07/08.