

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 78 (1960)  
**Heft:** 5

## **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>**

erschöpfende Behandlung auf. Die Darstellung bewegt sich im Rahmen des heutigen Standes der Technik und benutzt die Erkenntnisse neuzeitlicher Forschung. Zahlreiche Diagramme und Zahlentafeln bereichern den Textteil. Eine ausgewählte Sammlung von richtungsweisendem Schrifttum ergänzt vorteilhaft die behandelten Fragen. Lobend erwähnt sei noch die vorzügliche Ausstattung des Handbuches in Druck und Bildwiedergabe durch den Verlag.

Der erste Band des «Handbuch der Giesserei-Technik» stellt ein schönes Beispiel einer fachlichen Gemeinschaftsarbeit dar. Seine Anschaffung kann allen Giessereifachleuten oder sonstwie mit dem Giessereiwesen verbundenen Kreisen bestens empfohlen werden.

Dr.-Ing. F. Eisermann, Winterthur

**Hochspannungstechnik.** Von A. Roth. Vierte Auflage. 756 S. mit 735 Abb. und 95 Zahlentafeln. Wien 1959, Springer-Verlag. Preis geb. 168 SFr.

Wenn ein Werk, das sich im Kreise der Fachleute seit vielen Jahren eines ausgezeichneten Rufes erfreut, vollständig neu bearbeitet und zum vierten Mal aufgelegt wird, so bietet es einen ausgesprochenen Reiz, den Punkten nachzugehen, in denen es sich von seinen Vorgängern unterscheidet.

Durch die Aufgabe, die sich der Verfasser von Anfang an gestellt hat, ist der Umfang des behandelten Stoffgebietes gegeben; eine Veranlassung, seine bewährte gedankliche Gliederung zu ändern, besteht augenscheinlich nicht. Innerhalb dieses Rahmens haben die Kapitel, in denen die Isolierstoffe und ihre Kombinationen behandelt werden, die intensivste Neubearbeitung erfahren. Fast die ganze Erweiterung des Buchumfanges ist durch sie bedingt. Darin spiegelt sich die gewaltige Entwicklung wider, welche dieses Gebiet in den letzten zehn Jahren, besonders im Sektor Kunststoffe, erfahren hat. Wenn diese Entwicklung auch noch keineswegs abgeschlossen ist und daher im Laufe der nächsten Jahre mit einiger Wahrscheinlichkeit neue Gesichtspunkte auftauchen werden, so werden diese Kapitel dank der Klarheit ihrer Fassung doch einen besonderen Wert als Ueberblick über das Bestehende und als Urteilsgrundlage für das Neue behalten.

Auch die übrigen Teile des Werkes lassen deutliche Spuren einer neuerlichen sorgfältigen und kritischen Durcharbeitung erkennen. Wir heben besonders die praktisch wichtigen Abschnitte über Ferroresonanz, Ueberspannungen im praktischen Betrieb, Stossprüfung von Wicklungen, synthetische Schalterprüfmethoden und über die Ausführung von Wechselstrom-Hochspannungs-Maschinen, -Apparaten und -Anlagen hervor. Dass auch das Kapitel über Gleichstrom-Hochspannung eine wesentliche Erweiterung erfahren hat, ist angesichts der intensiven Entwicklung auf diesem Gebiet wohl begründet.

Wenn die Hochspannungstechnik auch nur ein Teilgebiet der Elektrotechnik bildet, so stellen sich in ihr doch eine solche Menge von Einzelproblemen, dass es ausgeschlossen ist, in einem Buch von vernünftigen Umfang alle restlos zu behandeln. Wichtig ist, dass sie hervorgehoben und in den richtigen Zusammenhang gestellt werden. Wenn dann wie hier ein reichdotiertes Literaturverzeichnis dem Leser die nötigen Anhaltspunkte dazu vermittelt, dass er in konkreten Fällen leicht eingehendere Publikationen über seine Probleme finden kann, so hat das umfassendere Buch seine Aufgabe erfüllt. Was an dem vorliegenden Werk immer wieder besticht, ist die glückliche Verbindung eines weiten Ueberblicks mit klarer theoretischer Einsicht, wo sich eine solche vertreten lässt, und reicher praktischer Erfahrung. Dass ein Mann, welcher in seiner Firma die höchste Verantwortung trägt und im Bereich der internationalen elektrischen Gremien überaus aktiv tätig ist, es versteht, ein solches Werk auf der Höhe der Zeit zu halten, verdient höchste Anerkennung.

G. Courvoisier, dipl. El.-Ing., Baden

## Mitteilungen

Ein selbständiges Heiz- und Maschinenamt bei der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich ist mit Wirkung ab 1. Januar 1960 geschaffen worden. Dieses Amt

übernimmt bei der Baudirektion grundsätzlich alle Geschäfte zur Behandlung, die Anlagen der Heizungs-, Maschinen- und Elektrotechnik zum Gegenstand haben. Es sind dies insbesondere die Projektierung und die Ueberwachung der Ausführung und des Betriebes von: wärme-, kälte- und lüftungstechnischen sowie mechanischen Einrichtungen; Küchen- und Wäschereinrichtungen; Hochspannungs-, Niederspannungs- und Schwachstromanlagen. Ferner sind dem Amt folgende Obliegenheiten übertragen: Aufsicht über die Handhabung der kantonalen Verordnung über Personen- und Warenaufzüge; Begutachtung von Projekten, Durchführung von Abnahmekontrollen und Prüfung von Abrechnungen subventionsberechtigter technischer Einrichtungen; Anschaffung und Kontrolle des Brennmaterials für die Staatsgebäude.

**Eidg. Technische Hochschule.** Rektoratssekretär Dr. Martin Meyer wird auf den 31. März 1960 zurücktreten, um die Leitung des «Philipp-Albert-Stapfer-Hauses» auf Schloss Lenzburg zu übernehmen. Als Nachfolger wurde Dr. Werner Backes, bisher Lehrer an der Verkehrsschule in Luzern, gewählt. — Prof. E. Ramser wird am 1. April 1961 (nicht 1960, wie irrtümlich gemeldet) in den Ruhestand treten. — Der Bundesrat hat mit Amtsantritt auf den 1. April 1960 gewählt: Dr. Walter Hältg, von Basel und Herrenhof TG, zurzeit Leiter des physikalischen Laboratoriums von Brown, Boveri in Baden, Mitarbeiter der Reaktor AG. und Lehrbeauftragter für den Unterricht in Reaktortechnik an der ETH, als ordentlichen Professor für Reaktortechnik; Titularprofessor Dr. Fritz Ruch, von Engi GL, zurzeit Privatdozent, als ausserordentlichen Professor für allgemeine Botanik, insbesondere Zytologie; Dr. Heinz Kern, von Bülach, zurzeit Privatdozent, als ausserordentlichen Professor für spezielle Botanik, insbesondere Kryptogamenkunde und Pflanzpathologie.

**Persönliches.** Auf Einladung der Nationalchinesischen Regierung wird sich Ing. M. Wegenstein, Zürich, im Februar in Taiwan (Formosa) aufhalten zur Begutachtung städtischer und industrieller Wasserversorgungs- und Abwasserreinigungs-Projekte. — Als Brückeningenieur des kantonalen Tiefbauamtes Zürich ist R. Schiltknecht, dipl. Ing., gewählt worden. — Der Stadtrat von Zürich hat Dr. iur. W. Latscha zum Direktor der Verkehrsbetriebe gewählt.

**Betonstrassenbeläge.** Unter Leitung der Betonstrassen AG. in Wildegg sind im Jahre 1959 in der Schweiz 827 000 m<sup>2</sup> ausgeführt worden, wovon 146 000 m<sup>2</sup> im Flughafen Genf-Cointrin und 158 000 m<sup>2</sup> im Flughafen Zürich-Kloten, 66 000 m<sup>2</sup> an der Lukmanier- und der Bernhardinstrasse und 44 000 m<sup>2</sup> an solothurnischen Hauptstrassen. 24 000 m<sup>2</sup> waadtländischer Strassen und Wege erhielten ebenfalls solche Beläge, wie schliesslich auch eidgenössische Bauten, für welche 250 000 m<sup>2</sup> ausgeführt wurden.

**A<sup>3</sup>E<sup>2</sup>PUL** (Association Amicale des Anciens Elèves de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Lausanne). Die im Kanton Genf ansässigen Ehemaligen haben am 14. Januar ihr erstes Treffen veranstaltet und eine Ortsgruppe Genf der A<sup>3</sup>E<sup>2</sup>PUL gegründet, zu deren Präsident Paul M. Haenni gewählt wurde. Adresse: Acube (Genève), 25 av. Riant-Parc, Genève.

## Wettbewerbe

**Katholische Kirche mit Pfarrhaus in Rudolfstetten AG.** Eingegangen sind die Projekte von fünf eingeladenen Architekten. Die Expertenkommission, umfassend die Architekten Hanns A. Brütsch, Zug, Jos. Schütz, Zürich, und O. Sperisen, Solothurn, empfiehlt der Gemeinde, den Verfasser vor Projekt Nr. 1, Arch. Hermann Baur, Basel, mit der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe zu beauftragen.

**Katholische Kapelle mit Vereinssaal und Pfarr-Wohnungen in Ins BE.** Eingegangen sind die Projekte von vier eingeladenen Architekten. Die Expertenkommission, zusammengesetzt aus den Architekten Hanns A. Brütsch, Zug, Dr. E. Knapfer, Zürich, und W. Peterhans, Bern, empfiehlt der Gemeinde, den Verfasser von Projekt Nr. 1, Arch.

Walter Rigert, Lyss, mit der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe zu beauftragen.

**Genie-Kaserne Bremgarten AG** (SBZ 1959, Heft 26, S. 421). Das Preisgericht fällte nach mehrtägigen Beratungen unter 135 eingegangenen Entwürfen folgenden Entscheidung:

1. Preis 6000 Fr. (mit Empfehlung zur Ausführung)  
Rudolf & Esther Guyer, Rifferswil/ZH  
Manuel Pauli & August Volland, Zürich 8.
2. Preis 5500 Fr. Louis Perriard und Walter Gautschi, Zollikerberg.
3. Preis 5000 Fr. Philipp Bridel, Mitarbeiter: H. Elmer, Zürich.
4. Preis 4000 Fr. Sigmund Widmer und Karl Gisel, Zürich.
5. Preis 3000 Fr. Christof Bresch, Anton Schneiter und René Walder, Zürich.
6. Preis 2500 Fr. P. Dorer, P. Steger und M. Dieterle. Mitarbeiter: H. Grau, Zürich.
7. Preis 2000 Fr. Gebr. Pfister, Zürich. Mitarbeiter: Ed. Waldvogel und Heinrich Zünd, Zürich.
1. Ankauf 1500 Fr. Heinz Hess, Hansrudolf Leemann und Martin Weber, Kopenhagen.
2. Ankauf 1500 Fr. Werner Francescon und Marcel Gaschen Genf.
3. Ankauf 1250 Fr. Werner Schindler und Ed. Furrer, Biel.
4. Ankauf 1250 Fr. Otto Glaus, Bert Allemann und Max Buhofer, Zürich.
5. Ankauf 1250 Fr. Rudolf Benteli und Daniel Reist, Bern.
6. Ankauf 1250 Fr. Heinrich Bräm, Zürich.

Sämtliche Entwürfe sind vom 3. bis mit 16. Febr. 1960, je von 10—19 Uhr werktags und von 10—17 Uhr sonntags im PTT-Gebäude, Viktoriaplatz in Bern (Tram Nr. 9 ab Hauptbahnhof) ausgestellt.

## Mitteilungen aus dem S. I. A.

**Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein**  
Vereinsversammlung vom 13. Januar 1960

Früher pflegten viele S. I. A.-Sektionen, vor allem Zürich und Bern, im Vereinsorgan regelmässig Protokolle ihrer Sitzungen erscheinen zu lassen. Diese zur Orientierung der Mitglieder so nützliche Praxis ist leider aus der Mode gekommen — vielleicht auch eine Folge der Hochkonjunktur. Da die Z. I. A. - Versammlung vom 13. Januar ein Thema von höchster Wichtigkeit betraf, haben wir durch den Planungsfachmann W. Gelpke ein Protokoll anfertigen lassen, welches also nicht als vereinsoffiziell zu gelten hat, für dessen Korrektheit wir aber volle Gewähr übernehmen.

Red.

Herr Hans Aregger, Präsident der technischen Kommission für den Generalverkehrsplan, vertrat den offiziellen Standpunkt der planenden Instanzen über den

### Generalverkehrsplan der Stadt Zürich

Die Zuhörer füllten die Schmiedstube bis auf den letzten Platz und wurden am Schluss des Abends Zeugen einer Diskussion, deren ungewohnte Lebhaftigkeit, ja Schärfe, der Tragweite des Themas entsprach.

Einleitend definierte der Redner den Begriff Generalverkehrsplan als das Zusammenspiel aller Verkehrsträger und -arten kollektiver und privater Natur, einschliesslich des Fussgängers. Dass dieser Plan jedoch kein starres, für Jahrzehnte richtungweisendes Gebilde sein kann, zeigten ausgezeichnete Lichtbilder über die statistisch erfassbare Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Region und die jede Prognose in kürzester Zeit überholende Zunahme der Motorfahrzeuge. Die notwendigerweise flexible Planung bewertet wohl frühere Erkenntnisse, wie z. B. die Ergebnisse des Stadtplanungswettbewerbes von 1915/18 oder der beiden Verkehrsgutachten Kremer-Leibbrand und Pirath-Feuchtinger, muss sich jedoch laufend neuen Bedürfnissen anpassen, die wie der Bundesbeschluss zum Bau von Nationalstrassen die Aufgabenstellung grundsätzlich verändern können.

Eine City, die grossenteils nach dem Masstab des Pferdewagens konzipiert ist, könnte nur durch unserer Generation sowohl wirtschaftlich wie auch architektonisch unzumutbare Eingriffe dem ungeheuren Bedürfnis nach Verkehrsraum gerecht werden. Man muss sich damit abfinden, dass in Zukunft nur der Ausbau des öffentlichen

Verkehrsmittels die restlose Verstopfung und schliesslich Entwertung der Innenstadt verhindern kann, während dem Automobilisten die Unbequemlichkeit eines um wenige Minuten längeren Fussweges zwischen Parkplatz und Arbeitsplatz oder Einkaufsort zugemutet werden muss.

Dieser logischen und gut dokumentierten Darstellung der Ausgangslage folgte die Schilderung der geplanten Sanierungsmassnahmen, welche der Redner gemäss seiner Definition der Generalverkehrsplanung unterteilte.

Der kollektive Verkehr soll durch *Tieferlegen der Strassenbahn* in der City gelöst werden. Eine derartige Unterpflasterbahn genügt für eine Stadt von der Grössenordnung Zürichs. Eigentliche Untergrundbahnen sind nur für Grosstädte von mehr als einer Million Einwohnern wirtschaftlich. Ueber die Linienführung erfuhren man nur, dass sie zur Zeit studiert werde, im Einzelnen jedoch noch nicht festgelegt sei.

Ebenfalls studiert wird das *städtische Strassennetz*, die Verkehrsführung an den einzelnen Plätzen sowie ein grosser und eventuell ein kleiner Cityring zur Entlastung der Innenstadt. Die Linienführung ist ebenfalls noch nicht festgelegt.

Auch an die *Bedürfnisse des Fussgängers* wird gedacht; über konkrete Massnahmen hat sich der Referent nicht geäussert.

Umso ausführlicher wurde die *Planung der Expressstrassen* behandelt. Schöne farbige Lichtbilder des schon von der Ausstellung «Stadtstrassen der Zukunft» her bekannten Modells<sup>1)</sup> erläuterten die Linienführung. Diese Expressstrassen können ihre Aufgabe jedoch nur erfüllen, wenn der Zielverkehr im Bereich der City auch aufgenommen werden kann, was die Schaffung von zusätzlichem Parkraum bedingt. In einer fernen 2. Etappe denkt man auch an die Schaffung eines Entlastungsnetzes, wobei ein die City umschliessender Ring durch einen parallelen, dem heutigen Bahntrasse folgenden Tunnel mit Oerlikon verbunden würde.

H. Aregger schloss seine Ausführungen, die in sachlicher Hinsicht seiner Definition der umfassenden Aufgabe des Generalverkehrsplanes leider nicht ganz entsprachen, mit einem Zitat von Gottfried Keller, das die Schönheit Zürichs, seines strahlenden Sees und seiner klaren Flüsse preist.

In der anschliessenden *Diskussion* befassten sich verschiedene kritische Stimmen mit der offensichtlichen Einseitigkeit der offiziellen Verkehrsplanung.

Ing. K. Fiedler wies darauf hin, dass die Verbindung der Autobahnen durch eine Ringstrasse, wie sie im offiziellen Projekt als ferne zweite Etappe vorgesehen ist, den Verkehrsbedürfnissen der Stadt besser gerecht würde als die Sihl-Expressstrasse und deshalb zuerst gebaut werden sollte. Die Sihlhochstrasse sei nur aus der Vogelperspektive gezeigt worden, aus der Perspektive des Fussgängers betrachtet hätte diese bis 40 m breite Betonplatte eine ganz andere Wirkung! — Dass der Verbindungsast Nord mit 4 % Steigung durch den Tunnel auf den Milchbuck hinauf und dann der Ueberlandstrasse folgend wieder talwärts geführt werde, ergebe eine Berg- und Talbahn, die den primären Anforderungen an eine rationelle Linienführung widerspreche, wie sie z. B. beim Eisenbahnbau selbstverständlich sei und andernorts vom Autobahnbau übernommen werde. Ausserdem stiegen die Kosten für die Lüftung im Quadrat zur Steigung.

Noch grundsätzlicherer Art waren die Ausführungen von Arch. Rolf Meyer, der über grosse Erfahrung als Planungsfachmann verfügt, als Bearbeiter des Zonenplanes von Zürich die speziellen Probleme der Stadt kennt und als Mitglied der technischen Kommission für den Generalverkehrsplan mit den offiziellen Planungsmethoden bestens vertraut ist. Da er als Vertreter des Z. I. A. in diese Kommission gewählt wurde, fühlt er sich verpflichtet, vor dem Z. I. A. Rechenschaft abzulegen.

Ausgehend von der Definition des Referenten Aregger betonte Rolf Meyer, dass man zwar stets von Generalverkehrsplan spricht, jedoch *ein Element, die Expressstrassen, definitiv festlegt, bevor man über die anderen, mindestens gleichwertigen Elemente überhaupt etwas weiss*. So ist man auch in der Techn. Kommission mehrheitlich der Auffassung, dass zuerst der öffentliche Verkehr gelöst werden müsse, da dieser auch später den Hauptanteil am Verkehr trägt und damit die drohende Abwanderung vom Kern und die Entwertung der City verhindern kann. Dies hinderte jedoch nicht, für die Sihlhochstrasse bereits einen Projekt-

<sup>1)</sup> Siehe SBZ 1959, H. 38, S. 617. Ausführliche Arbeiten über die geplanten Expressstrassen in der Stadt Zürich sind veröffentlicht in «Strasse und Verkehr» 1959, Heft 13.