

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 23: **Sonderheft der GEP**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

### **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.

Tabelle 1. Ergebnisse der Swissair in den letzten drei Jahren

Jahr	1967	1968	1969
<b>Verkehrsleistungen:</b>			
Flugstunden	88 911	96 006	104 758
angebotene tkm (in Mio)	651,0	797,7	969,7
ausgelastete tkm (in Mio)	358,2	416,3	523,0
davon: Passagier-tkm	276,1	298,5	346,0
Fracht-tkm	68,6	102,4	159,8
Post-tkm	13,5	15,4	17,2
<b>Auslastungsgrad des regelmässigen</b>			
Linienverkehrs (in %)	55,0	52,2	54,0
Nutzschwelle (in %)	51,8	49,9	49,4
Flugbetriebskosten (Fr./tkm)	0,91	0,85	0,81
Personalbestand am Jahresende	10 356	11 185	12 071
Gesamterträge (in Mio Fr.)	770,8	882,2	1066,9
davon Verkehr	653,5	730,5	883,9

wurde der Aufwand von der allgemeinen Teuerung beeinflusst. Der Einsatz der im Betrieb besonders wirtschaftlichen Flugzeuge des Typs DC-8-62 und DC-9 sowie die günstigere Verteilung der festen Kosten infolge Mehrproduktion ermöglichten jedoch eine Senkung der Gestehungskosten von 0,85 Fr./tkm im Jahre 1968 auf 0,81 Fr./tkm im Berichtsjahr. Die Nutzwelle (durchschnittliche Auslastung, die zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist) konnte von 49,9 auf 49,4 % gesenkt werden. Tabelle 1 zeigt eine Zusammenstellung der Ergebnisse der letzten drei Jahre.

Im Jahr 1969 wurden vier CV-440 Metropolitan, zwei Douglas DC-3 und eine Sud Aviation SE-210 Caravelle aus dem Flugzeugpark verkauft. Dieser setzte sich Ende 1969 aus den in Tabelle 2 aufgeführten Einheiten zusammen. Die vier bestellten DC-9-Flugzeuge sollen bis Ende dieses Jahres vom Herstellerwerk abgeliefert werden; zu diesem Zeitpunkt werden auch die letzten vier Caravelles aus dem Linienverkehr gezogen.

Die Regelmässigkeit des Flugbetriebes wurde durch Nebellagen im Januar und Oktober, starke Schneefälle in den USA im Monat Februar und häufige Streiks von fremdem Bodenpersonal im Ausland beeinträchtigt; dennoch konnten 97,3 % aller geplanten Flüge durchgeführt werden gegenüber 96,3 % im Vorjahr. Auch die Pünktlichkeit der Swissair-Dienste konnte etwas verbessert werden, indem 80,1 % aller Flüge mit nicht mehr als 15 min Verspätung am Zielort eintrafen (Vorjahr 79,2 %).

Die Tatsache, dass die Abfertigungsanlagen zu einem bleibenden Engpass geworden sind, stellt die Swissair – als Abfertigungsagenten auch für alle in Zürich landenden Luftverkehrsgesellschaften ausser der TWA und Charterflüge – vor schwerwiegende Probleme, welche mit der Inbetriebsetzung von Grossraumflugzeugen noch schwieriger wer-

Tabelle 2. Flugzeugpark und bestellte Einheiten der Swissair am 31. Dezember 1969

Flugzeugtyp	Bestand	Bestellt	Spannweite (m)	Länge (m)	Gewicht max. (t)	Passagiere
SE-210 Caravelle	4	—	34,3	32,0	46	81
DC-9-32	17	4	28,5	36,4	49	87
DC-9-33F	1	—	—	—	—	—
CV-990 Coronado	7	—	36,6	42,4	115	100
DC-8-53	2	—	—	—	—	—
DC-8-62	4	1	45,2	48,0	152	155
DC-8-62F	2	—	45,2	48,0	152	141 <sup>1)</sup>
Boeing 747 B	—	2	59,6	70,6	322	353
DC-10-ER	—	6	47,3	54,9	240	253

<sup>1)</sup> Zusätzlich: drei Frachtpaletten

den. Automatisierung und Rationalisierung stellen teilweise Lösungen des Problems dar und wurden deshalb auch mit Nachdruck vorangetrieben.

Im Frühjahr wurde im Rahmen der elektronischen Datenverarbeitung eine automatische Platzreservationsanlage in Betrieb gesetzt. Mit dem «Programmed Airline Reservation System» (PARS) können durch den Duplex-IBM-System/360, Modell-65-Computer ständig 300 000 Buchungsdaten überwacht werden; schrittweise sollen daran alle Swissair-Aussenstationen angeschlossen werden.

Das Jahr 1969 stand auch im Zeichen reger Bautätigkeit, sowohl im Rahmen eigener Bauten, wie auch an Objekten, woran die Swissair beteiligt ist. Darunter sind zu nennen: die Werften, Borddienstgebäude in Zürich und Genf, Energiezentrale, Frachthof, Schulgebäude, Triebwerksprüfstand in Zürich, Ausbau der eigenen Räume in den Flug- und Frachthöfen in Zürich und Basel usw.

Die Hotelknappheit im Raume Zürich veranlasste die Swissair, sich an drei Zürcher Hotels zu beteiligen: «Atlantis», «Zürich» und «International». Zu diesem Zweck wurde die Prohotel, AG für Hotel und Reisen, gegründet. Ausserdem wurde beschlossen, mit vier ausländischen Fluggesellschaften unter dem Namen «European Hotel Corp.» in verschiedenen Grossstädten Europas eine Hotelkette der mittleren Preisklasse zu erstellen. Diese Vorhaben geschehen auch im Hinblick auf den baldigen Einsatz von Grossraumflugzeugen, von dem man eine erhebliche Zunahme der Zimmernachfrage erwartet.

Das grösste Sorgenkind der Swissair sind eindeutig die Anlagen des Flughafens Zürich-Kloten. In den Spitzenzeiten reichen sie bei weitem nicht mehr aus, um den zunehmenden Passagier-, Gepäck- und Frachtfall reibungslos zu bewältigen. Die Anlagen der im Jahre 1958 genehmigten 2. Bauetappe werden bald vollständig dem Betrieb übergeben; sie liegen aber bereits wieder weit hinter den Erfordernissen zurück. Es werden dringend mehr Standplätze für Flugzeuge und neue Abfertigungshallen für die auf Ende der siebziger Jahre auf 10 Mio/Jahr geschätzte Passagierzahl benötigt.

Das Zürcher Volk wird bald entscheiden müssen, ob es den Flughafen in Kloten weiterhin als Säule der örtlichen, kantonalen und nationalen Volkswirtschaft erhalten will, ob es die bisherigen, riesigen Anstrengungen und Investitionen in ihrem ganzen Werte beibehalten oder entwerfen will. Da Zürich-Kloten zugleich der Heimatflughafen und der wichtigste Stützpunkt der Swissair ist, bedeutet dieser Volksentscheid auch für unsere nationale Fluggesellschaft den Wendepunkt zwischen schwerwiegender Hemmung ihrer Tätigkeiten und gesunder Weiterentwicklung. Dem dynamischen Unternehmen ist eine eindeutig bejahende Entscheidung zu gönnen! *M. Künzler*

## Umschau

**Moderne Methoden der Vermessung.** Dieser Vortrag, den Prof. Rudolf Conzett am GEP-Kurs 1969 gehalten hat, ist in der «Schweiz. Zeitschrift für Vermessung, Photogrammetrie und Kulturtechnik» 1970, Nr. 5, veröffentlicht worden. DK 526

**Persönliches.** Nach 22jähriger Tätigkeit als Berater der «Major Projects Administration» des Ministeriums für öffentliche Arbeiten der Syrischen Arabischen Republik wurde unser Kollege *Eduard Gruner*, Basel, bei seinem Besuch in Damascus anfangs Mai 1970 zum Ehrenmitglied des Syndikates der Ingenieure der S.A.R. ernannt. Die International beratenden Ingenieure sind stolz auf diese ihm

zu Teil gewordene Ehre und hoffen, dass sie auch in der Schweiz gebührend gewürdigt wird. — Der Regierungsrat des Kantons Bern hat unsern SIA-Kollegen *Dénes Szerdahelyi* ermächtigt, inskünftig den Namen *Denis Serdaly* zu tragen. DK 92

**Ein flexibler britischer Fertighaustyp**, der bereits in verschiedenen Ländern des Kontinents erstellt wurde, u. a. in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Belgien und Österreich, findet jetzt in der Schweiz einen Markt. Die Lieferungen, die im Jahre 1968 mit Aufträgen aus Lugano und dem Kanton Fribourg begannen, erstrecken sich inzwischen auf Basel, St. Gallen und Luzern. Die Häuser – Bungalows mit zwei, drei oder vier Schlafzimmern – eignen sich für Repräsentativzwecke und als Ferienwohnungen. Wo sie erstellt werden, wird zunächst ein Modellhaus errichtet, und der Bau selbst des grössten Typs dauert nur ein paar Wochen. Sie werden häufig über einem Kellerfundament mit Garage errichtet. DK 728.002.22

## Wettbewerbe

**Centro postale regionale in Bellinzona** (SBZ 1970, H. 18, S. 407). Die drei höchstrangierten Entwürfe sind abgebildet in der «Rivista Tecnica della Svizzera Italiana» vom 30. April 1970, die auch den Bericht des Preisgerichts wiedergibt.

**Künstlerische Ausschmückung des Gemeinderatssaales von Lugano.** In diesem Wettbewerb wurden 36 Entwürfe eingereicht, die folgendes Preisgericht beurteilt hat: Sergio Pagnamenta, Aldo Patocchi, Aurelio Longoni, Gianfranco Rossi, Giuseppe Martinola, Marco Gambazzi, Pietro Salati. Ergebnis:  
1. Preis (7000 Fr.) Willy Nussbaum, San Nazzaro  
2. Preis (5000 Fr.) Alberto Salvioni, Rovio  
3. Preis (3000 Fr.) Nag Arnoldi, Lugano  
4. Preis (2000 Fr.) Sergio Emery, Paradiso  
5. Preis (1000 Fr.) Mimo Rissone, Viganello

**Katholisches Pfarreizentrum für das Furttal** (SBZ 1970, H. 1, S. 14). Es wurden 13 Projekte beurteilt. Wegen Verstössen gegen die schwierig auszulegenden Bauvorschriften und das Wettbewerbsprogramm mussten neun Arbeiten von einer Preiszuteilung ausgeschlossen werden. Die vier für die Prämierung verbleibenden Projekte wurden teilweise in der Rangordnung zurückgesetzt. In Anbetracht der hohen Qualität einzelner Entwürfe, denen keine Preise zuerkannt werden durften, hat das Preisgericht die Preissumme zu Gunsten der Ankaufsumme um 6000 Fr. reduziert. Es verblieben somit 12 000 Fr. für Preise und 8000 Fr. für Ankäufe, die folgendermassen verteilt wurden:

1. Preis (5000 Fr.) Benedikt Huber, Zürich
2. Preis (3000 Fr.) R. Mathys, Zürich
3. Preis (2500 Fr.) Jost Felber, Watt
4. Preis (1500 Fr.) Willi Egli u. Ewald Viquerat, Zürich
1. Ankauf (5000 Fr.) Urs Burkard u. Adrian Meyer, Baden
2. Ankauf (2000 Fr.) Manuel Pauli, Zürich
3. Ankauf (1000 Fr.) Hanns A. Brüttsch, Edwin A. Bernet, Zug

Das Preisgericht beantragt, die Verfasser des 1. Preises und des 1. Ankaufes zu einer Überarbeitung einzuladen. Projektaussstellung im Pfarrsaal, Schulstrasse 112, in Regensdorf, bis 11. Juni: 19.30 bis 21 h, samstags 16 bis 21 h, sonntags 9 bis 12 h und 15 bis 18 h.

**Gemeindehaus in Effretikon** (SBZ 1969, H. 45, S. 895). Auf Grund des Wettbewerbsergebnisses wurden die Architekten Niklaus Koromzay, Kloten (1. Preis), Bert Braendle, Pfungen (2. Preis) und Tanner u. Löttscher, Winterthur (Ankauf) zur Überarbeitung ihrer Entwürfe und einer Kostenschätzung eingeladen. Dieser Überarbeitung lagen ein überarbeitetes Bauprogramm sowie eine neue Situation (mit besserer Entwicklungsmöglichkeit für das Zentrum) zugrunde. Für alle drei überarbeiteten Projekte ergaben sich annähernd gleiche Gebäude-

kosten. Die Expertenkommission empfiehlt dem Gemeinderat das Projekt der Architekten *Tanner u. Löttscher* zur Weiterbearbeitung. Die Projektausstellung hat bereits stattgefunden.

**Primarschulanlage Rickenbach bei Olten.** Beschränkter Projektwettbewerb unter sieben mit je 800 Fr. fest entschädigten Eingeladenen. Architekten im Preisgericht waren: Kantonsbaumeister *Max Jeltsch*, Solothurn, *Max Ziegler*, Zürich, und *Hans Gübelin*, Luzern. Ergebnis:

1. Preis (2000 Fr.) Rhiner & Hochuli, Dulliken
2. Preis (1800 Fr.) H. & H. G. Frey, Olten
3. Preis (1000 Fr.) Hans Zaugg, Olten
4. Preis (600 Fr.) Rusterholz & Vonesch, Wangen

Die Projekte werden vom 6. bis 20. Juni 1970 in der Turnhalle Rickenbach ausgestellt. Öffnungszeiten: Montag bis Samstag 18 bis 21 h, Sonntag 10 bis 12 h.

**Schulhaus und Turnhalle in Gränichen AG.** Es erfolgte ein Projektwettbewerb auf Einladung unter fünf Architekten. Ergebnis:

1. Preis (2200 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung)  
W. Hunziker und F. Widmer, Brugg
  2. Preis (2000 Fr.) Willy Blattner, Gränichen
  3. Preis (1800 Fr.) Richard, Christoph und Peter Beriger, Wohlen
- Jeder Teilnehmer wurde mit je 1200 Fr. fest entschädigt. Architekten im Preisgericht: Jul. Bachmann, Aarau; R. Lienhard, Kantonsbaumeister, Aarau.

## Bulletin Technique de la Suisse Romande

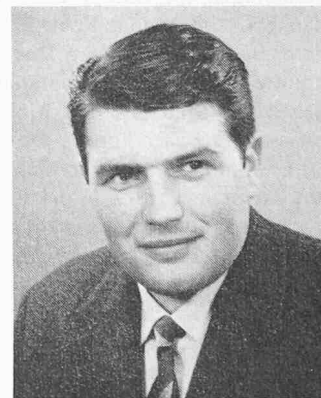
### Inhaltsverzeichnis von Heft 11, 1970

	Seite
Les turbines Kaplan de la centrale de Feistritz (Autriche) et leur réglage. Par G. Hausmann et A. Tschumy . . . . .	151
La Fédération européenne des associations nationales d'ingénieurs. Par F. Warner . . . . .	160
Carnet des concours . . . . .	161
L'examen des éprouvettes de béton . . . . .	161
Les congrès . . . . .	162
L'isolation thermique des immeubles . . . . .	162

## Mitteilungen aus dem SIA

### Neuer Generalsekretär des SIA

Am 19. Mai 1970 hat der neu gewählte Generalsekretär des SIA, *Ulrich Zürcher*, geb. 1931, Dr. sc. techn., dipl. Forst-Ing. ETH/SIA/GEP, seine Tätigkeit aufgenommen. Dr. Zürcher war bisher Sektionschef an der Eidg. Anstalt für das forstliche Versuchswesen, einer Annexanstalt der ETH-Zürich. Er bearbeitete Fragen der Planung und Organisation. Dr. Zürcher wirkte 1965 als Experte in Pakistan. 1968 erstellte er im Auftrag des ORL-Institutes das Leitbild Wald. Dr. Zürcher wohnt in Kappel am Albis und ist dort Gemeindevorstand.



Central-Comité des SIA

### Sektionen Aargau und Baden, Podiumsgespräch

Am Dienstag, 16. Juni 1970, von 17.15 bis 19.15 h, führen die beiden Sektionen auf Schloss Habsburg (Rittersaal) ein Podiumsgespräch über folgendes Thema durch: «Die Aufgabe des Architekten bei der Planung und Realisierung öffentlicher Bauvorhaben». Die Redner sind: *R. Lienhard*, Kantonsbaumeister, Aarau; *Dr. Beda Hauser*, Gemeindeammann, Obersiggenthal; *Jul. Bachmann*, Arch. SIA, Aarau; *Hs. Kuhn*, Arch., Brugg (Gesprächsleiter). Den Schluss bildet eine allgemeine Diskussion.

Das Gespräch soll dazu dienen, die Erwartungen, die der öffentliche Bauherr in den Architekten setzt, zu formulieren und die Berufsrolle des Architekten zu umschreiben. Ausser den Mitgliedern der Sektionen Aargau und Baden sind auch Behördemitglieder und weitere Interessenten eingeladen.