

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **102 (1984)**

Heft 49: **Zur Eröffnung des Loppertunnels - N8**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

Nekrologe

Peter Meyer zum Gedenken

Kurz vor seinem 90. Geburtstag verstarb Dipl.-Arch. und Kunsthistoriker Peter Meyer, der zweifellos zu den bedeutendsten Schweizer Kunsthistorikern der neueren Zeit gehörte. Generationen von Schülern an der ETHZ und an der Universität Zürich wurden von ihm geprägt. Viele Jahre lang wirkte er als Redaktor der Zeitschrift «Werk» und war einer der profiliertesten Mitarbeiter der «Schweizerischen Bauzeitung». Zahlreiche Publikationen machten ihn weit über die Schweiz hinaus als erstrangigen Fachmann – etwa auf dem Gebiet der Buchmalerei – bekannt. Als scharf argumentierender Architektur- und Kunstkritiker erhob er seine Stimme und wurde – in ausgesprochenen Bewunderung oder erbitterter Gegnerschaft – überall gehört und ernstgenommen.

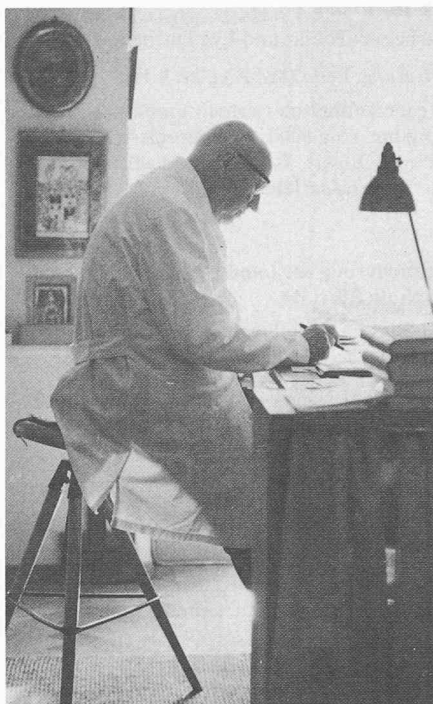
Peter Meyer wurde 1894 als Sohn des Schweizer Landschaftsmalers Carl Theodor Meyer in München geboren, väterlicherseits ein Nachkomme der in der Humanistenzeit in Basel berühmten Familie Meyer zum Pfeil; auch verbanden ihn verwandtschaftliche Beziehungen mit der Basler Familie Merian. In München studierte Peter Meyer Architektur an der Technischen Hochschule, sein hauptsächlicher Lehrer war Theodor Fischer, mit dem er stets in freundschaftlicher Verbindung blieb.

Nach dem Ersten Weltkrieg kehrte Peter Meyer zusammen mit seinen Eltern in die Schweiz zurück. Als Architekt arbeitete er im Architekturbüro Johannes Meier in Wetzikon, «dann aber kam ich immer mehr ins Literarische». Seit etwa 1924 entfaltete PM eine ihm bald ausschliesslich beschäftigende kunstwissenschaftliche Forschungs- und Publikationstätigkeit. Vorgängig und mit dieser verbunden waren grosse systematische Reisen nach fast allen europäischen Ländern, wobei besonders der systematischen Bereisung von Griechenland und Frankreich eine Schlüsselbedeutung zukam: «Anschaffungen fürs Leben.»

Peter Meyer war ein glänzender Beobachter, was sich in seinen treffenden Formulierungen ebenso äusserte wie in seinen brillanten Zeichnungen. Enorme Arbeitskraft und persönliche Disziplin vereinten sich mit absoluter Stilsicherheit, aber auch mit einer menschlichen Largeheit, die auf seine bayrischen Jugendjahre zurückging.

Peter Meyers wissenschaftliche Leistung auf dem Gebiet der Kunstgeschichte ist beeindruckend: eine neue und überzeugende Ordnung der mittelalterlichen europäischen Baukunst ist ihm zu verdanken, eine neue Theorie der Gotik. Selbst wenn heute mancherorts (wie mir scheint zu Unrecht) die «Stilkunstgeschichte» als überholt betrachtet wird, in einer kristallklaren Weise, wie sie Peter Meyer ohne Theoretisieren dargestellt hat, wird sie auch künftig unentbehrlich sein. Nicht umsonst steht seine «Europäische Kunstgeschichte» in allen wichtigen Bibliotheken, sie wurde sogar ins Polnische übersetzt.

Besondere Leistungen erbrachte Peter



Meyer auf dem Gebiet der Erforschung der Ornamentik und – damit verwandt – der Buchmalerei. Für seine Bearbeitung des «Book of Kells» erhielt er den Ehrendoktor der Universität Dublin. Überragendes, was man in voller Tragweite vielleicht erst später erkennen wird, leistete er auf dem Gebiet der Architekturkritik: Mit grosser Strenge und Klarheit setzte er sich stets von neuem mit den zeitlosen Problemen der Architektur, ihrem Verhältnis zur Monumentalität, zum Historischen, zum Menschen, auseinander. In diesem Zusammenhang dürfte PM einer der ersten Architekturhistoriker gewesen sein, die schon in den dreissiger Jahren die Qualitäten von Jugendstil und Historismus wiederentdeckten und auf diese hinwiesen.

Peter Meyer war universal gebildet, bei Anerkennung und Würdigung des Nationalen von europäischem Weitblick, auf die «unlösbare Verflochtenheit aller europäischen Völker» gerichtet: Dante war ihm ebenso vertraut wie die französische Hochgotik, die Schriften von Jakob Burckhardt ebenso wie die Bauten von Theodor Fischer.

1934 habilitierte sich Peter Meyer an der ETH, 1943 doktorierte er an der Universität Zürich bei Arnold von Salis («Zur Formenlehre und Syntax des Griechischen Ornaments»), 1951 wurde er zum a.o. Professor an der ETH Zürich ernannt und 1956 erfolgte seine Wahl zum Extraordinarius für Kunstgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit an der Universität Zürich; 1964 trat er in den Ruhestand.

Seine Strenge und Kompromisslosigkeit in wissenschaftlichen Fragen und staatspolitischen Überzeugungen hat diesen umfassend gebildeten und von Herzensgüte bestimmten Mann bisweilen als streitbaren Zeitgenossen erscheinen lassen, was das Format, das Profil und die Brillanz seiner Persönlichkeit nur unterstreichen kann. *Hans Jakob Wörner*

Ein Band mit Aufsätzen von PM aus den Jahren 1921 bis 1974, herausgegeben von Dr. H.J. Wörner, wird demnächst erscheinen.

Preise

Preise der Fritz-Schumacher-Stiftung

Auf Beschluss des Kuratoriums der Fritz-Schumacher-Stiftung verleiht der Präsident der Universität Hannover, Prof. Heinrich Seidel, folgende von der Stiftung F.V.S. zu Hamburg zur Verfügung gestellte Auszeichnungen für das Jahr 1984:

Die *Heinrich-Tessenow-Medaille* in Gold an Prof. Dipl.-Ing. Architekt *Joachim Schürmann*, Köln, und je einen *Fritz-Schumacher-Preis* von je 20 000 DM an Architekt *Ralph Erskine*, Drottningholm (Schweden), und an Prof. Dr. Dr. h.c. *Roland Rainer*, Wien.

Joachim Schürmann erhält die *Heinrich-Tessenow-Medaille* für seine beispielhaften Bauten mannigfacher Art, u.a. für das Wohnviertel um St. Martin in Köln und den zur Ausführung bestimmten Entwurf für die Erweiterung des Bundestages in Bonn.

Roland Rainer, Wien, ist durch zahlreiche und hervorragende städtebauliche Arbeiten, insbesondere durch Siedlungen in Flachbauweise, wie durch fachliche Veröffentlichungen zur Stadtentwicklung hervorgetreten und in der internationalen Fachwelt bekannt geworden.

Ralph Erskine hat sich durch seine schöpferischen Arbeiten auf dem Gebiete der Architektur und des Städtebaus hervorgetan und auf die Architekturentwicklung in den europäischen Ländern massgeblichen Einfluss ausgeübt.

Die drei Reisestipendien zu je 2250 DM erhalten in diesem Jahr Frau cand. Arch. *Renate Lütge*, Braunschweig, *Roberto Briccola*, dipl. Arch., ETH Giubiasco, Schweiz, und Herr *Søren Olsen*, Kopenhagen (Dänemark).

Persönlich

Winterthur: Neuer Stadtbaumeister

Der Stadtrat von Winterthur hat *Ulrich Scheibler*, dipl. Arch. ETH/SIA, zum Stadtbaumeister gewählt. Als Nachfolger des in den Ruhestand tretenden Karl Keller, dipl. Arch. ETH/SIA, wird er sein Amt voraussichtlich am 1. Juni 1985 antreten.

Ulrich Scheibler ist Bürger von Winterthur, diplomierte 1960 an der ETH Zürich und führt das von seinem Vater Franz Scheibler übernommene Architekturbüro seit 1960 als Teilhaber und seit 1962 als Inhaber. Am Technikum Winterthur betreute er während zwei Jahren einen Lehrauftrag für Entwurf und Konstruktion an der Abteilung Hochbau. Seit 1972 Vorstandsmitglied des Technischen Vereins und der SIA-Sektion Winterthur wurde er 1977 Obmann der Gruppe der Architekten, Bau- und Kulturingenieure GAI, die im Hinblick auf die neue Bauordnung der Stadt zwölf Winterthurer Quartierstudien von 29 Architekten und Ingenieuren nach mehr als zwei Jahren freiwilliger Arbeit ausstellte und der Stadt als Grundlage für Planung und Städtebau gratis zur Verfügung stellte.

SIA-Fachgruppen

FMB: Tätigkeit 1985

In seiner Sitzung vom 5.11.84 befasste sich das Büro der FMB mit der Tätigkeit im Jahr 1985, basierend auf einer Standortbestimmung.

Die Tagung vom 5.9.84 an der ETH hat gezeigt, dass der Begriff «Projektmanagement» (PM) unterschiedlich und widersprüchlich verstanden wird. Es gilt deshalb Klarheit zu schaffen. Soweit PM die Steuerung und Koordination der am Bau Beteiligten betrifft, sollen die Leistungen in den LHO 102, 103 und 108 enthalten sein. PM umfasst aber auch zusätzliche Leistungen, – vor allem für komplexere Projekte – deren Honorierung vertraglich speziell zu vereinbaren ist.

Eine Arbeitsgruppe wird ein Papier zu diesem Thema vorbereiten, welches dem Vorstand vorgelegt und die Grundlage einer Herbsttagung bilden wird.

Die GV findet am 21. März 1985 statt und wird den Abschluss einer Tagung bilden, welche das Institut für Bauplanung und Baubetrieb an der ETH mit der FMB zusammen am 20./21.3.85 durchführt. An diesen 2 Tagen wird die Bauprojektorganisation an praktischen Beispielen gezeigt. Nach Kurzreferaten und einem Panel dienen sie kleinen Arbeitsgruppen als Thema für Übungszwecke.

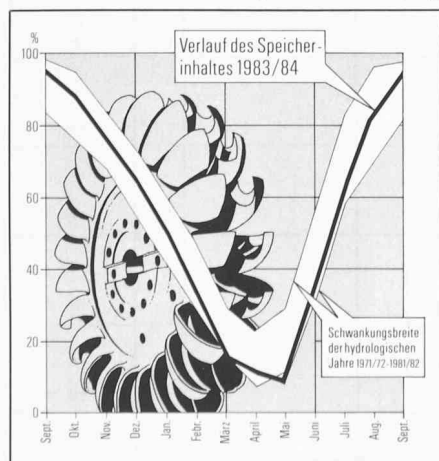
Eine Arbeitsgruppe Innovation hat einige Themen für die Weiterbearbeitung ausgewählt (PM für kleinere Objekte / Transparenz im Projektablauf / Wir bauen zu teuer!).

Der Vorstand der FMB ersucht alle Mitglieder, Ideen und Anregungen sowohl zum Thema Innovation wie auch zur Tätigkeit der FMB bekanntzugeben.

Umschau

Füllungsgrad der Stauseen

(VSE). Aus den rund 100 Schweizer Stauseen stammen gegen 40% der jährlichen inländischen Elektrizitätsproduktion. Da der Strom nicht lagerbar ist, bilden die Staubecken eine wichtige Energiereserve, die vor allem zur Deckung des Spitzenbedarfs im Winter herangezogen wird. Je nach Jahreszeit schwankt diese Reserve allerdings ganz erheblich. So waren beispielsweise Anfang



Schweizer Ingenieur und Architekt

Einbanddecken

Der abgeschlossene Jahrgang unserer Zeitschrift kann bei Herrn Walter Braunschweiler, Hottingerstrasse 67, 8032 Zürich, Tel. 01/251 08 72, gebunden werden lassen. Die Einbände werden nur noch in einer Farbe hergestellt. Die Konditionen für das Binden lauten wie folgt:

Einbanddecken: Schwarz mit Goldprägung (ohne Signet), inkl. Decke und Kosten für das Einbinden.

Fr. 72.– plus Versandkosten

Decken: Fr. 20.– plus Versandkosten

Für die früheren Jahrgänge der «Schweizerischen Bauzeitung» sind die Einbanddecken weiterhin lieferbar. Ebenso werden die Einbände älterer Jahrgänge in den Farben Dunkelrot und Hellblau weiter ausgeführt.

Sammelmappen: mit Stabmechanik für die Aufbewahrung der Hefte im Laufe des Jahres, schwarz, mit Goldprägung, liefert die Buchbinderei: J. Vuichoud, Grand-Rue 100, 1820 Montreux, Tel. 021/61 23 27.

Oktober 1983 (Beginn des Winterhalbjahres 1983/84) die Staubecken wie üblich zu rund 95% gefüllt, danach sank der durchschnittliche Wasserstand der Stauseen (Füllungsgrad) bis Ende März – witterungsbedingt und infolge starker Verbrauchszunahme – aber auf den ungewöhnlich niedrigen Wert von 15,5% (Vorjahr 22,0%). Weil die Schneeschmelze heuer verspätet einsetzte, fiel der Füllungsgrad Ende Mai gar auf ein Rekordtief von 9,4%. Die 10%-Marke wurde in den letzten zehn Jahren nur einmal, und zwar im April 1972 (damaliger Füllungsgrad 7,6%), unterschritten. Heute sind die Stauseen dank dem regnerischen September wieder zu 94% gefüllt, was der langjährigen Norm entspricht.

Bulgarien: 27% Atomstrom

Die bulgarischen Kernkraftwerke mit einer Gesamtkapazität von 1760 MW trugen 1982 rund 11 Mia kWh oder 26,6% zur gesamten Stromproduktion des Landes bei. Bulgarien weist damit den höchsten Atomstromanteil des Ostblocks auf. Er liegt knapp unter dem schweizerischen, der sich 1982 auf 27,3% belief. (SVA)

Grössere Sicherheit im Verkehr

(pd). Nach Ansicht des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr Litra haben wir heute im Verkehrswesen eine paradoxe Situation: Die Schäden an Mensch und Umwelt (Baumsterben, Atemwegkrankungen, Unfälle, Verletzungen usw.) nehmen zu, gleichzeitig aber stagniert praktisch die Zahl der Passagiere der öffentlichen Verkehrsmittel und die von den Bahnen transportierte Gütermenge. Dabei könnte gerade der sichere, umweltfreundliche und energiesparende öffentliche Verkehr die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt entscheidend verringern. Offensichtlich wird in der Förderung des öffentlichen Verkehrs noch zu wenig getan, andernfalls müssten die Frequenzen und die transportierte Gütermenge ansteigen. Tatsächlich beförderten aufgrund der neuesten verkehrstatistischen Zahlen – gemäss dem soeben erschienenen Vademecum «Der öffentliche Verkehr 1984» – alle öffentlichen Verkehrsmittel 1983 zwar nach wie vor die respektable Zahl von 1324 Millionen Passagieren und bewältigten im Güterverkehr die beachtliche Menge von 42,3 Millionen Ton-

nen. Im Jahre 1982 hingegen waren es 1332 Millionen Passagiere und 42,8 Millionen Tonnen. Demgegenüber hat der motorisierte Privatverkehr auch im letzten Jahr erneut zugenommen: Die Zahl der Reisenden stieg von 5931 Millionen im Jahre 1982 auf 6023 Millionen im letzten Jahr, und der Güterverkehr erhöhte sein Volumen von 297 Millionen Tonnen auf 303 Millionen. Diese Entwicklung ist auch aus der Sicht der Verkehrssicherheit nicht sinnvoll. Wie aus dem Litra-Vademecum hervorgeht, reisen die Passagiere – unter Berücksichtigung der jährlichen Fahrleistungen der einzelnen Verkehrsträger – in den öffentlichen Verkehrsmitteln 71mal sicherer als in privaten Verkehrsmitteln. Die grössere Sicherheit verursacht weniger soziale Kosten und erspart viel Leid und Schmerzen der Betroffenen und ihrer Angehörigen bei Verkehrsunfällen. Wie dem Vademecum weiter entnommen werden kann, wurde in den letzten Jahren 3–5mal mehr Geld für die Infrastruktur des Privatverkehrs als für jene des öffentlichen Schienenverkehrs ausgegeben (siehe Grafik). Wissenswertes findet der interessierte Leser im Vademecum auch über die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs als Auftraggeber für die Privatwirtschaft, den Energieverbrauch der einzelnen Verkehrsmittel, die Zahl der Bahnhöfe und Stationen, die Netzlänge und anderes mehr. Die wissenswerten Daten und Fakten sind übersichtlich und leicht erfassbar dargestellt. Die handliche Publikation richtet sich an alle am Verkehrswesen und Umweltschutz Interessierte. Das Vademecum kann – solange Vorrat – kostenlos gegen ein mit 35 Rappen frankiertes und adressiertes Couvert bezogen werden beim Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra, Postfach 2295, 3001 Bern.

Infrastrukturinvestitionen

