

Muralt, Richard von

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 41

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Eine Verewigung des heutigen Zustandes der Strassenbahn stellt keine moderne Lösung des Verkehrsproblems dar, erklärt Prof. Lambert zum Schluss und fordert ein den Verkehrsbedürfnissen einer mittleren Grosstadt entsprechendes öffentliches Verkehrsmittel mit angemessener Reisegeschwindigkeit, unabhängig vom übrigen Verkehr, mit Direktverbindungen nach wichtigen Aussenbezirken, kurzen Haltestellenabständen und geringer Tiefenlage unter Pflaster. Dieses Verkehrsmittel sollte in der Innenstadt weitgehend allein genügen und diese vom Schienenverkehr befreien. Dadurch sollte dem Auto wieder ausreichende Bewegungsfreiheit gegeben werden und selbst bei ausserordentlichem Umfang das funktionsfähig gebliebene Massenverkehrsmittel die Innenstadt vor dem Erstickern im Verkehr bewahren.

*

Von den Feststellungen 1. bis 14. scheint mir besonders wichtig, dass auch Prof. Lambert Paradeplatz und Hauptbahnhof als Verkehrsschwerpunkte bezeichnet. Die Ausdehnung des Geschäftsviertels nach Westen schafft einen Nebenschwerpunkt Sihlporte, der auf jeden Fall über gute Verkehrsverbindungen verfügt. Zu 5. ist zu bemerken, dass der Verlust an Reisegeschwindigkeit durch die Verflechtungsstellen höchstens $\frac{1}{2}$ bis 1 Minute beträgt und kaum ernstlich ins Gewicht fällt, da es sich für die Aussenbezirke um insgesamt rd. 30 Minuten handelt. Die durchgehende Arbeitszeit muss mit oder ohne Tunnel- oder «Schnellstrassenbahn» doch einmal kommen. Der Zeitverlust in Richtung Heimplatz beim VBZ-Netz kann sofort durch die auch von Lambert vorgeschlagene Führung über Bürkliplatz-Bellevue ausgemerzt werden. Auf die betrieblichen Vorteile der Verflechtung sei nochmals hingewiesen, was auch zu 8. gilt. Das Fahren auf Sicht oder Raumabstand wurde bereits besprochen. Die von Lambert empfohlene Netzerweiterung ist wesentlich durch die beschränkte Leistungsfähigkeit des Signalsystems bedingt. Besser ist es, ein für allemal mit dem Zwitterbegriff «Schnellstrassenbahn» abzufahren, denn die Oberflächenstrecken vor und hinter den Tunneln erlauben nie eine Schnellbahn. Sind es doch dieselben Wagen einer guten Strassenbahn, die nun im Dunkel des Tunnels plötzlich zu Schnellzügen werden sollen! Wertvoll ist die Störfreiheit durch den übrigen Verkehr, was der Strassenbahn auch in Zukunft das Durchkommen im Stadtkern sichert, und das ist die Hauptsache. Der in 13. erwähnte Netzausbau Lamberts wird beim VBZ-Netz leicht erreicht hinsichtlich Leistungsfähigkeit, wenn teilweise der viergleisige Ausbau um die Sihlporte und die wegen besonderer Bauschwierigkeiten fallengelassene Verbindung Parade-Bürkli-Bellevue-Heimplatz aufgenommen wird. Dreiwagenzüge (14) sind kein brauchbares Mittel; auf den Strassen sind sie zu lang für Inseln von 30 m, die Haltezeiten werden länger, da nie alle drei Wagen gleichzeitig abfahrtsbereit sind, dadurch wird die Reisezeit erhöht, ausserdem ist die Uebersicht erschwert, besonders im Tunnel und in Krümmungen.

Die in 14. dargelegten und im Schlussabschnitt betonten Wünsche und Gedanken decken sich mit der den Gutachtern gestellten Aufgabe, Vorschläge für einen Generalverkehrsplan auszuarbeiten. Aber da muss nun doch auch einmal die Kostenfrage gestellt werden. Dann scheidet die U-Bahn sofort aus, denn weder Stadtgrösse noch Aufwendungen können im Ernst diesen Weg empfehlen. Besonders nicht, weil es in Zürich sogar in den Aussenbezirken nicht mehr möglich ist, eigene Bahnkörper auf der Oberfläche kreuzungsfrei anzulegen, wie dies in Stockholm, München, Hamburg und Berlin der Fall ist.

Warum sich nun nicht bescheiden — wir wachsen ja kaum über die Halbmillionenstadt hinaus — und den Weg beschreiten, den Prof. Lambert selbst in seinem Werk über die Nahverkehrsbahnen der Grosstädte²⁾ gewiesen und den das Gutachten K/L durchgeführt hat? Die Tunnelstrecken so kurz wie möglich halten, die Strassenbahn möglichst auf eigenen Bahnkörpern führen, kostspielige Flussunterführungen meiden. Man zeichne sich doch die Tiefenlage von sich unterfahrenden Bahnen und Strassenunterführungen am Bellevue auf. Wo bleibt da die möglichst geringe Tiefenlage? Was leistet der Plan K/L? Mit nur 2,4 km Tunneln, 0,4 km Rampen und 4,1 km eigenen Bahnkörpern werden 10 km Strassen im Stadtkern gleisfrei. Für die Verkehrsknoten legen diese Gutachter brauchbare Lösungen vor, die Kosten halten sich in

²⁾ Ausführlich besprochen in SBZ 1957, Nr. 26, S. 420.

mässigen Grenzen. Warum nun nicht den Weg wie in Basel beschreiten und einmal den Verkehrswissenschaftler mit den Verkehrskennern, in erster Linie der VBZ zusammen den Plan K/L überarbeiten lassen? Selbstverständlich sind noch Verbesserungen möglich und haben uns die letzten fünf Jahre weitere Erkenntnisse gebracht, die auszuwerten sind. Wenn das Gutachten Prof. Lamberts zu diesem Ergebnis führte, wäre es für Zürich wertvoll.

Adresse des Verfassers: Plattenstr. 70, Zürich 32.

MITTEILUNGEN

Persönliches. Ing. E. Binkert, bisher Direktor des Elektrizitätswerkes der Stadt Luzern, ist zum Direktor des E. W. der Stadt Bern gewählt worden. — Ing. C. Mohr, bisher Oberingenieur der Rhätischen Bahn, ist zum Direktor der Emmentalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn, Solothurn-Münster-Bahn und Vereinigte Huttwil-Bahnen gewählt worden, da Dir. K. Braun in den Ruhestand tritt. — Ing. F. Fontana, bisher beim Eidg. Oberbauinspektorat, ist Kantonsingenieur von Solothurn geworden als Nachfolger des altershalber zurücktretenden Kant. Ing. J. Luchsinger. — Zum Präsidenten der schweizerischen Baudirektorenkonferenz ist Regierungsrat Dr. S. Frick (Sankt Gallen) gewählt worden. — Arch. A. Fehlmann, Partner von C. Griot-Weerli, ist Stadtbaumeister von Luzern geworden.

Aktuelle Fragen des Erfindungsschutzes. In diesem Aufsatz sind folgende Druckfehler zu berichtigen: S. 622, rechte Spalte, Zeile 11, soll es heissen «keine» statt «kleine» und Zeile 18 «Veranstaltungen» statt «Voranstellungen».

NEKROLOGE

† **Richard von Muralt**, Arch. S. I. A., G. E. P., von Zürich und Locarno, geb. am 17. August 1882, Eidg. Polytechnikum 1902—06, Inhaber eines Architekturbüros in Zürich und während über zwanzig Jahren Obmann der Zürcherischen Vereinigung für Heimatschutz, ist am 28. Sept. nach kurzem Unwohlsein gestorben.

† **Karl Kraut**, Dipl. Masch. Ing. G. E. P., von Zürich, geboren am 9. August 1895, ETH 1914—21, ist am 3. Oktober 1957 einer Herzkrise erlegen. Er wirkte ein Jahr als Assistent bei Prof. Dr. A. Stodola, arbeitete von 1922 bis 1924 auf der Abteilung für Dieselmotoren bei Gebrüder Sulzer AG. in Winterthur, anschliessend bei De la Vergne Mach. Comp., New York, später bei Sun Shipbuilding Co., Chester (USA) und von 1928 bis 1932 im Büchi-Syndikat in Winterthur. Von 1934 bis 1936 finden wir ihn in der Kriegstechnischen Abteilung in Bern; von 1937 bis 1948 wirkte er als Instruktionsoffizier der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, zuletzt als Oberst, und seit 1949 als Sektionschef wiederum in der Kriegstechnischen Abteilung in Bern.

BUCHBESPRECHUNGEN

VDI-Richtlinie 2034 «Korrosionsschutz für Dampfheizungsanlagen», 16 S. und Abb. Berlin und Köln 1957, Beuth-Vertrieb GmbH. Preis 6 DM.

Im Hinblick auf die grosse Zahl von Dampfheizungsanlagen in industriellen und gewerblichen Betrieben sind Richtlinien für deren Korrosionsschutz sehr erwünscht. Das vorliegende Heft fasst übersichtlich und klar alles Wesentliche hierüber zusammen. Es umschreibt die Grundbegriffe über Korrosion und Steinbildung sowie über die Untersuchungsverfahren der Wasserchemie und schildert dann die Verfahren der Wasseraufbereitung in Abhängigkeit der Wasserbeschaffenheit und der Kesselbauart. Diese wird an zahlreichen Bildern verschiedenster Ausführungsformen erläutert. A. O.

Neuerscheinungen:

Arbeitszeitermittlung für Heizungs-Installationsarbeiten, Heft 2. Von Ing. Friedrich Schleif, 76 S. mit 4 Abb. und 46 Tafeln. Stuttgart 1957, Deutscher Fachschriften- und Fachbuchverlag GmbH. «Die Bauzeitung». Preis DM 5.60.

Die Auswertung von Seismischen Refraktionsmessungen in einem einachsigen inhomogenen Körper mit abgebrochenen Potenzreihen. Von Max Weber. Mitteilungen aus dem Institut für Geophysik Nr. 31. 11 S. Zürich 1957.