

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 37: **SIA Generalversammlung Luzern**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

henden und den Fussgängerverkehr. Heute ist dies nicht der Fall (vgl. Bild 2). Nach der Studie, wie sie in Bild 3 enthalten ist, könnte unter Beibehaltung der heute vorhandenen Anzahl Parkplätze durch eine bessere Organisation vor dem Kunst- und Kongresshaus ein grosser Platz am See geschaffen werden, der vornehmlich dem Fussgänger reserviert wäre und nur bei festlichen Anlässen (Musikfestwochen usw.) und vom Schiffszubringerdienst befahren werden müsste. Die angestellten Untersuchungen haben aber gezeigt, dass sich die westliche Platzumgestaltung (rollender Verkehr) für sich allein durchführen lässt, ohne dass damit eine Neugestaltung der übrigen Platzeile präjudiziert würde. Der in Bild 3 enthaltene Vorschlag für den Umbau des Platzes östlich der Linie Bahnhofshauptausgang - Dampfschiffstation wird deshalb nicht Gegenstand der Kreditvorlage sein, da zu hoffen ist, dass der noch durchzuführende Ideenwettbewerb hierfür noch bessere Lösungen zeigen wird.

Kosten

Die Kosten für den Ausbau des Platzteils für den rollenden Verkehr werden auf 3,9 Mio Fr. veranschlagt. Der hohe Aufwand ist bedingt durch die sehr schlechten Baugrundverhältnisse, die umfangreichen Leitungsverlegungen und den teuren Landerwerb.

Stadtbaumeister Max Türler

ist mit dem 30. Juni 1957 infolge Erreichung der Altersgrenze von seinem Amte zurückgetreten, in dem er seit 1933 gewirkt hat.

Seine Jugendzeit in Schaffhausen gab ihm früh die Liebe zu den Schönheiten seiner Vaterstadt und damit wohl zu architektonischer Schönheit und architektonischem Schaffen überhaupt. Prominente Lehrer in München und Stuttgart haben diese Liebe grösser werden lassen: Paul Bonatz, Schmitt-henner, Fiechter, Theodor Fischer. Dem Diplom in Stuttgart, 1919, folgte anregende, praktische Betätigung in Chur, Sankt Gallen, Den Haag und während sechs Jahren, unter Prof. Abel, im Hochbauamt von Köln. Diese Stadt wurde ihm zum beglückenden Erlebnis, aus der er, mit allen Berufsidealen, auch seine lebenswürdige Lebensgefährtin im Jahre 1931 zu uns nach Luzern brachte. Hier übernahm er das neugeschaffene Bebauungsplan-Bureau und wurde er am 1. Januar 1933 zum Stadtbaumeister gewählt.

Max Türler hat sich seine Stellung erkämpfen müssen: Als Nichtluzerner, als Nichtpolitiker in unserer traditionell politischen Stadt und als feinfühler Idealist. Aber er hat sich sehr rasch in die Probleme eingelebt.

Das Wirken des Stadtbaumeisters liegt nicht im «Bauen». Das würden seine Kollegen nicht gerne sehen. Es liegt im Planen, im Aufstellen der Grundlagen der baulichen Weiterentwicklung der Stadt im Zusammenhang mit den Aussengemeinden, der Regionalplanung Zentralschweiz sowie der Landesplanung überhaupt. Diese Sisyphusarbeit in unserer so bewegten Zeit wird vom Uneingeweihten kaum erkannt, es sei denn anlässlich zeitweiliger Namensnennung als Leiter oder Mitarbeiter in ungezählten Kommissionen und Preisgerichten. Wenn Max Türler in unserer Stadt nicht zum grossen Bauen kam, so hat er doch seinen Kollegen grosse Bauaufgaben vorbereitet: Schulhäuser, Strandbad, Spiel- und Sportplätze. Und wenn er in der Zeit seines Wirkens einige kleinere Bauaufgaben selbst verwirklichen durfte, so hat er das mit viel Liebe und Feingefühl getan. Ich möchte ganz besonders die lebenswürdige Seeufer-Gestaltung des «Trottlis» erwähnen. Wenn diese in absehbarer Zeit dem Verkehr weichen muss, wollen wir hoffen, dass sie in ähnlicher Gestaltung gegen den See verschoben werde.

Im Oktober 1953 hat der Stadtrat von Luzern, wohl etwas verspätet, die «Kommission zur Schutze der Altstadt» geschaffen und Stadtbaumeister Türler zu deren Vorsitzendem ernannt. Die «Altstadt» Luzerns ist zugleich deren Geschäftszentrum. Sie umfasst als solches einen verhältnismässig grossen Teil der Stadt, im Gegensatz zu Zürich und Basel. Daraus ergaben und ergeben sich Widersprüche bei Um- und Neubauten zwischen dem Willen zur Erhaltung des Alten und der Forderung neuzeitlichen Gestaltens, die Kompromissen rufen mussten. Widersprüche, die in der Kommission selber

zum Austrag kamen und Türlers starken, persönlichen Einsatz forderten. Kurz vor dem Rücktritt von Stadtbaumeister Türler hat die Kommission dem Stadtrat einen Tätigkeitsbericht und Richtlinien zur Schaffung «rechtlicher Grundlagen zur Erhaltung der Altstadt» unterbreitet: Eine Arbeit Türlers, von allen Kommissionsmitgliedern gutgeheissen und unterzeichnet.

Diese Festnummer ziert ein Aufsatz aus Max Türlers Feder über die Erhaltung und Restaurierung wichtiger Baudenkmäler in Luzern — Aufgaben, die ihm je und je am Herzen lagen und denen er seinen ganzen Einsatz geschenkt hat. Er wird ihnen als Mitglied der einschlägigen Kommissionen und als Beauftragter der Stadt weiter dienen. Wenn Max Türler, wie ich glauben möchte, den Vorsitz der «Altstadtkommission» beibehält, so mag er seine zu Luzern gefasste Liebe weiterhin, unbeschwert, betätigen. *Carl Griot-Weerli*

BUCHBESPRECHUNGEN

Neuzeitlicher Stahlhochbau. Von *Curt F. Kollbrunner*. Heft Nr. 22 der Mitteilungen über Forschung und Konstruktion im Stahlbau, herausgegeben von der AG. Conrad Zschokke, Döttingen. 56 S. mit Abb. Zürich 1957, Verlag Leemann. Preis geb. Fr. 7.30.

Der Autor zeigt die Vorteile des Baustoffes Stahl im Hochbau und seine Anwendung für Hallen und Skelettbauten. Der Korrosion und dem Feuer kann durch geeignete Anstriche und feuerhemmende Verkleidungen begegnet werden. Die Behandlung der Stabilitätsprobleme ist bedingt durch das Bestreben, immer schlanker und dünner zu konstruieren. Die Zukunft sollte es ermöglichen, den Charakter der Stahlbauweise noch mehr hervorzuheben. Der Stahl als Baustoff muss bewusst betont und architektonisch zur Geltung gebracht werden. Ausländische Beispiele zeigen sichtbare, tragende Aussenstützen ausserhalb des verkleideten Raumes. — Ein vollständiges Literaturverzeichnis der vom Verfasser herausgegebenen Publikationen über Stahlhochbauten und Stabilitätsprobleme weist Interessenten den Weg, um sich in dieses wichtige Anwendungsgebiet des Stahlbaues zu vertiefen.

Dipl. Ing. *W. Kollros*, Luzern

Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Band III. Herausgegeben vom *Eidg. Amt für Verkehr*. Gesamtedaktion René Thiessing. 529 S. mit Abb. Frauenfeld 1957, Verlag Huber & Co. Preis geb. Fr. 33.15.

Der sehnlichst erwartete, nun vorliegende dritte Band umfasst das Rollmaterial der Normal- und Schmalspurbahnen. Er ist bis zum Jahre 1956 ergänzt und gliedert sich sinngemäss in Dampflokomotiven (Dipl. Ing. *H. Nyffenegger*, SLM, Winterthur), elektrische Triebfahrzeuge (Prof. Dr. *Karl Sachs*, Zürich, und Dr. h. c. *Franz Gerber*, Bern), Diesel-Triebfahrzeuge (Dipl. Ing. *Oscar Schlöpfer*, Gebr. Sulzer AG., Winterthur) und Triebfahrzeuge mit anderen Antriebsarten (verschiedene Verfasser). Ein zweiter, von *Fritz Halm*, SBB, Bern, verfasster Teil, behandelt sehr ausführlich die zahlreichen Probleme der Eisenbahnwagen (Zweckbestimmung, Einteilung, Konstruktion, Ausgestaltung usw.). In einem dritten Teil beschreiben verschiedene Fachleute die besondern Ausrüstungen der Fahrzeuge, so Beleuchtung, Heizung und Lüftung der Wagen (Dr. sc. techn. *Erwin Meyer*, SBB, Zürich), die Bremsen (Dipl. Ing. *Albert Nievergelt* und *Alfred Keller*, SBB, Bern) und den Fahrzeugunterhalt (Dipl. Ing. *Robert Egger* und Dipl. Ing. *Paul Winter*, SBB, Bern).

Die Verzögerung in der Herausgabe dieses Bandes ergab sich aus der Schwierigkeit der Textbeschaffung. Das Rollmaterial erfährt gegenwärtig eine durchgehende Erneuerung. Die Darstellung musste dem neuesten Stand entsprechen. So war eine wiederholte Ergänzung des Textes notwendig. Sie hat sich gelohnt. Denn nun bietet das Werk in der vorliegenden Form eine vollständige Uebersicht von Entwicklung und Stand bis zum Jahre 1956 und damit ein imponantes Bild der gewaltigen technischen Arbeit, die in einem Zeitraum von wenig mehr als hundert Jahren geleistet worden ist.

Das allgemeine Interesse dürfte wohl in erster Linie bei den Triebfahrzeugen liegen. Hier haben sich denn auch je und je die grössten technischen Probleme gestellt. Schon frühzeitig tauchen bei den Dampflokomotiven schweizerische Konstruktionen auf (Escher Wyss 1856, Werkstätte Olten 1865, Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik 1874). Sie haben sich bald

von ausländischen Vorbildern frei gemacht, und es sind Typen entstanden, die den besondern Verhältnissen der Netze unserer Bahngesellschaften entsprachen. Unter ihnen hat die Gott-hardbahn naturgemäss eine besondere Stellung eingenommen. So stellen z. B. die Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotiven, die 1894 von der SLM in Winterthur für sie gebaut worden waren, eine Spitzenleistung dar, die sich weitherum bahnbrechend ausgewirkt hat. Aus neuerer Zeit sind u. a. die Dampfturbinenlokomotive von Escher Wyss (Zoelly) und die 60-atü-Hochdruck-Lokomotive der SLM als beachtenswerte Versuche zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu erwähnen.

Die Entwicklung der elektrischen Triebfahrzeuge erfolgte ausschliesslich in der Schweiz, wobei ursprünglich das Drehstromsystem mit polumschaltbaren Motoren von Brown Boveri angewendet wurde, dem bald nachher das Einphasen-Wechselstromsystem der Maschinenfabrik Oerlikon folgte. Mit Spannung verfolgt man die lebendige Schilderung des mühsamen und enttäuschungsreichen Werdeganges der Anfangszeiten sowie die unablässigen Bemühungen zur Verbesserung der Fahreigenschaften, der Leistungen, der Wirtschaftlichkeit und der Betriebssicherheit bis zum beachtlich hohen Stand, der heute erreicht ist.

An dieser Stelle sei dem älteren der beiden Verfasser, Prof. Dr. K. Sachs, eine besondere Anerkennung ausgesprochen. Er hat den ganzen Werdegang der elektrischen Traktion aus eigener Mitarbeit von Anfang an und in vorderster Linie miterlebt; er hat es dank seiner Lehrtätigkeit an der ETH und seinem mannigfachen schriftstellerischen Wirken auch meisterhaft verstanden, das Wesentliche auf engem Raum in anregender Art zusammenzufassen. Es ist überhaupt für das ganze Werk kennzeichnend, dass nur bestausgewiesene Fachleute mit umfassender Erfahrung und genauer Kenntnis der Probleme und der jeweiligen getroffenen Lösungen mit der Bearbeitung der einzelnen Teile betraut worden sind. Dadurch gewann die Darstellung an Sachlichkeit, Zuverlässigkeit, Wirklichkeitsnähe und unterscheidet sie sich vorteilhaft von den meisten Sammelwerken, hinter denen kein eigenes Miterleben spürbar ist.

Was aber der Leser kaum beurteilen kann, das ist die ungeheure Arbeit, deren es bedurfte, um die verschiedenen Beiträge mit der sehr reichen und schönen Sammlung von Bildern termingemäss zu beschaffen und zu einem organischen Ganzen zusammenzufügen. Diese Arbeit bewältigte mit Geschick, grosser Ausdauer und feiner Einfühlung René Thiessing, in dessen Händen die Gesamtedaktion lag. Ebenso hohe Anerkennung verdient die Verlagsfirma Huber & Co. AG. in Frauenfeld für die schöne, höchsten Ansprüchen gerecht werdende Ausführung, die wegen den zahlreichen Tabellen, Textbildern, Bildtafeln und Plänen (im Anhang) keineswegs leichte Probleme stellte. Dass bei der Bearbeitung eines solchen Werkes auch die Fachliteratur beigezogen worden ist, geht aus den vielen Hinweisen auf frühere Veröffentlichungen hervor, unter denen diejenigen in der Schweiz. Bauzeitung besonders häufig sind. Sie ermöglichen dem Leser das Eingehen auf Einzelfragen, die im Text nur angedeutet sind.

Der vorliegende dritte Band wird allen am Eisenbahnwesen Interessierten Freude bereiten. Er ist vorzüglich geeignet, das Verständnis für die Aufgaben, die Leistungen und die Grenzen der Schweizer Bahnen zu vertiefen und das Vertrauen in sie zu festigen. Möge ihm weiteste Verbreitung zuteil werden!

A. O.

Neuerscheinungen:

Statistisches Jahrbuch 1956 der Schweiz. Bundesbahnen, 40 S. Bern 1956, Selbstverlag.

Modules d'élasticité statique et dynamique des bétons et mortiers. Résistance à la compression et à la traction. Par R. Dantinne, 16 pages avec figures. Liège 1957, éditeur Université de Liège.

Relations entre la déformation permanente dans un essai de traction simple et le fluage des aciers à la température ordinaire. Par Kazimierz Gamski. Postface par M. F. Campus, 121 pages avec figures. Liège 1957, éditeur Université de Liège.

L'avenir de la Belgique en péril. Par F. Campus, 4 pages. Extrait de la Revue Universelle des Mines, 9^e Série, tome XII, no. 6, 1956.

Application du compteur électronique à la mesure de la vitesse de propagation des ondes de chocs dans les matériaux. Par R. Dantinne. Détermination de la fréquence fondamentale des vibrations longitudinales. Par K. Gamski, 18 pages avec figures. Bruxelles 1956, extrait de la revue «Science et Technique».

WETTBEWERBE

Brücke über das Alzettetal in der Stadt Luxemburg (SBZ 1957, S. 577). Der Inhaber eines schweizerischen Ingenieurbüros schreibt uns: «Wir gestatten uns, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass wir die Grundlagen dieses Wettbewerbs an Ort und Stelle überprüft und auch mit ortsansässigen Kollegen besprochen haben. Nach unserem Dafürhalten sollten alle Schweizer Kollegen davon abgehalten werden, die Unterlagen zu beziehen und am Wettbewerb teilzunehmen. Die nach den schweizerischen Normen massgebenden Grundbedingungen werden in keiner Weise eingehalten. Die Anonymität der Bewerber ist nicht gewahrt, Preise sind keine vorgesehen, ein Preisgericht ist nicht ernannt. Irgend eine Gewähr, wie und nach welchen Gesichtspunkten die Projekte bzw. die Angebote beurteilt werden sollen, besteht nicht. Es ist deshalb ohne weiteres möglich, dass alle eingehenden Angebote unberücksichtigt bleiben und schliesslich die Wettbewerbsentwürfe nur als Grundlage für ein eigenes Projekt der staatlichen Instanzen herangezogen werden.»

NEKROLOGE

† **Fritz Ringwald**, Ing. S. I. A. in Luzern, Vizepräsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Zentralschweizerischen Kraftwerke, der auch in zahlreichen andern Industrie- und Elektrizitätsunternehmungen an führender Stelle stand und ausserdem im Luzerner Kunst- und Gesellschaftsleben eine markante Persönlichkeit war, ist am 2. September in seinem 84. Lebensjahr entschlafen.

ANKÜNDIGUNGEN

Jahresversammlung der Gas- und Wasserfachmänner

Der Schweiz. Verein von Gas- und Wasserfachmännern (SVGW) führt seine Jahresversammlung vom 12. bis 14. Oktober in Lausanne durch, gemäss folgendem Programm:

Samstag, 12. Oktober 1957

- 11.00 Versammlung des SVGW zur Behandlung der statutarischen Geschäfte im Grill-Room des Palais de Beaulieu, Comptoir Suisse.
- 14.45 Abfahrt vom Garten des Palais de Beaulieu zur wahlweisen Besichtigung des Gaswerks oder der Wasserversorgung.

Sonntag, 13. Oktober 1957

- 9.30 Jahresversammlung des SVGW im Theatersaal des Palais de Beaulieu, Comptoir Suisse, mit Vorträgen von Dir. H. Schellenberg, Gaswerk der Stadt Zürich: «Orientierung über die Tätigkeit des Installationslaboratoriums des Gaswerks und der Wasserversorgung der Stadt Zürich», und J. Rossier, ingénieur du Service des Eaux de la ville de Lausanne: «Rationalisation de la distribution d'eau à Lausanne».
- 19.00 Bankett und Abendunterhaltung im Saal des Grand Restaurant du Palais de Beaulieu, Comptoir Suisse, avenue Gindroz.

Montag, 14. Oktober 1957

- 10.00 Abfahrt von Ouchy nach Vevey und Chillon.
- 12.40 Mittagessen im Casino de Vevey.
- 14.50 Seerundfahrt.
- 16.30 Ankunft in Ouchy.

Anmeldung bis 1. Oktober an «Service du Gaz de la ville de Lausanne».

Vorträge

- 19. Sept. (Donnerstag) STV Sektion Zürich, 20 h im Kongresshaus Zürich, Eingang U. Ing. M. Spescha, Menziken: «Leichtmetall im Hochbau».

Nachdruck von Bild oder Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI