

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 20

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.

Auch wenn es sich nicht um eine eigentlich städtische Angelegenheit handelt, unsere Bevölkerung hat für Schul- und Verwaltungspaläste so grosse Summen aufgewendet, dass es ihr auch möglich sein sollte, für ein Kunsthaus eine radikale, neuzeitliche und grosszügige Lösung zu finanzieren, die in positivem Geist weit in eine bessere Zukunft weist.

Alb. Jenny, Arch., Zürich

\*

Wiewohl die Gestaltung von Heimplatz und Umgebung vom «Zähringer-Durchbruch» kaum beeinflusst wird, geben wir in diesem Zusammenhang noch einer Äusserung in der NZZ vom 30. Oktober d. J. umso lieber Kenntnis, als wir ihr restlos zustimmen.

#### Der Zähringer-Durchstich

Sanierung der Altstadt ist seit vielen Jahren das Programm politischer Parteien der Stadt Zürich. Neuerdings, bei Ablehnung des Zähringerdurchstiches durch den Regierungsrat, hat im Ratsaal und in der Presse die Altstadtanierung wieder ihr Echo gefunden.

Für das seit Jahrzehnten vorliegende Strassenprojekt, den Zähringerdurchstich — eine Strasse vom Pfauen zum Predigerplatz<sup>1)</sup> — sollten durch den Regierungsrat Baulinien genehmigt werden. Ein Altstadtteil zwischen Predigerkirche und Neumarkt wäre dadurch dem Abbruch geweiht worden. Durch den Durchstoss der Zähringerstrasse würde in den Neumarkt eine 80 m breite Bresche gerissen (Baulinienabstand 25 bis 30 m, Hausblocktiefen  $2 \times 15$  m, hintere Gebäudeabstände  $2 \times 10$  m). Das östlich dieser neuen Verkehrsachse verbleibende Altstadt-Rudiment hätte keinerlei Bestand mehr.

Nehmen wir uns einmal eine Stunde Zeit und bummeln wir durch dieses «sanierungsbedürftige» Neumarktquartier, trinken nach dem Rundgang in dem neuhergerichteten Gärtchen der «Eintracht» einen Schoppen und stellen uns diesen 80 m breiten Strassendurchbruch vor. Ich bin der festen Ueberzeugung, dass jeder, der sich in dieses Idyll, diese Gottfried-Keller-Stimmung, einzufühlen imstande ist, findet, dass gerade der Neumarkt einer der breitesten Altstadtstrassenräume, mit seinen gut unterhaltenen Bürgerhäusern wohl einer der lebensfähigsten Altstadtteile Zürichs ist. Ueberlege Dir bei Deinem Rundgang, ob alle diese Leute wirklich so bedauernswerte «Altstadtbewohner» sind, wie Du dies gelegentlich in den Zeitungen liest. Sicher ist, dass es keine falsche Romantik ist, die Dir dieses Quartier lebenswert macht. Man ist wirklich versucht, einmal seine Bude in einen solchen Altstadtthof zu verlegen. Gewiss eine andere Wohnsituation als am Zürichberg mit seiner Aussichtslage, ganz anders diese räumlich begrenzte Umgebung, diese geschlossenen Bilder, diese Verbundenheit mit seinem Nachbarn. Mit dem besten Willen kannst Du die Bewohner dieser Häuser Dir nicht in den zu erstellenden Geschäfts- und Wohnhäusern an der neuen Verkehrsstrasse vorstellen. Es müssten andere, «Grossbetriebe», diese neugeschaffenen Häuser der Geschäftsstrasse füllen. Für die heutigen Anwohner wäre ein Liegenschaftenerwerb, ja nur die Miete in den Neubauten der neuen Strasse untragbar; sie passten auch so gar nicht in die neue Situation. Alle diese vielen Altstadtbewohner am Neumarkt, der Predigerasse und an den idyllischen Innenhöfen würden nicht nur ihre engere Heimat, sondern ihr Wirkungsgebiet, ihre Existenz verlieren. Der kleine Ladenbesitzer, der Handwerker mit seiner Budik im Hof, sie alle würden enturzelt, um eben der Geschäftshausstrasse Platz zu machen.

Nebenbei bemerkt ist die Schaffung einer solchen neuen Geschäftshausstrasse zum mindesten fragwürdig. Diese Umstellung der Struktur unserer lebensfähigen Altstadtquartiere ist gegen unser Empfinden gerichtet. Sicher gibt es Altstadtteile, die sanierungsbedürftig sind, aber auch hier suche man dem selbständigen Bürger sein Grundeigentum mit seinem Kleinbetrieb zu erhalten, denn gerade in der Erhaltung des selbständigen Bürgers liegt die unschätzbare Stärke unserer Demokratie.

Nun ist dieses Zähringerdurchstich-Projekt seinerzeit gar nicht der Notwendigkeit der Altstadtsanierung entsprungen, sondern man wollte eine Verkehrsverbindung von Hottingen mit dem Stadtteil ennet der Sihl. Dieses Strassenprojekt hatte ehe- dem seine Berechtigung. Nachdem aber das Tiefbauamt der Stadt

<sup>1)</sup> Vgl. die Wettbewerbspäne von 1919 in Bd. 74, S. 121\* ff. Red.

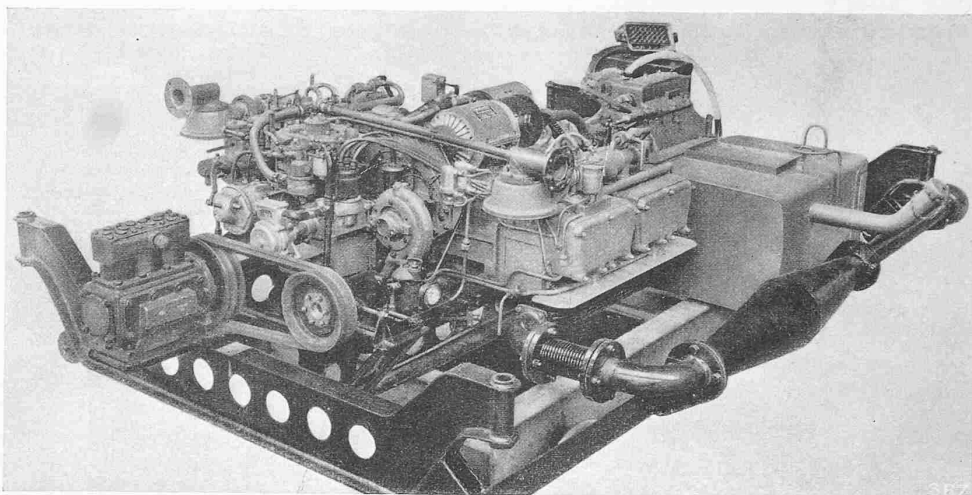


Abb. 2. Motorengruppe der Triebwagen München-Tegernsee, mit zwei Achtzylinder-Boxermotoren

Zürich die grosszügige Umgestaltung des Platzes beim «Central» in Verbindung mit dem Limmatquaiusbau, der neuen Bahnhofbrücke und der Weinbergstrasse, einen der wichtigsten Verkehrsplätze, projektiert und gleichzeitig eine Lösung ohne Abbruch der Häuser am Niederdorfingang als vorläufig erste Etappe mit guten Verkehrsverhältnissen schon in Angriff genommen hat, ist eine neue Verkehrssituation geschaffen worden. Regierungsrat Dr. Corrodi hat im Kantonsrat überzeugend diese neue Verkehrsführung vom Heimplatz über den auf Kosten des Hirschengrabens verbreiterten Seilergraben zum Central, über die Bahnhofbrücke, mit Ausstrahlungen gegen die Ausfallstrassen jenseits der Sihl, und die Ueberlegenheit dieser neuen Verkehrsader gegenüber dem Zähringerdurchstich dargetan. Die von der Stadt Zürich gewünschte Zähringerstrasse führt den Verkehr vom Heimplatz auf Predigerplatz, Mühlegasse, Uraniastrasse und durch das Stadtzentrum mit Ueberwindung vieler Verkehrskreuzungen, zur heute schon überlasteten Sihlbrücke. Als Durchgangsverkehrsstrasse ist diese, das Stadtzentrum durchstossende Führung sicherlich unerwünscht und verkehrstechnisch zu beanstanden. Als blosser Zufahrt zur City genügt ihre Abzweigung vom Seilergraben, mit verbesserter Einmündung in die Mühlegasse, vollständig. Zwei Verkehrsstrassen vom Heimplatz in nördlicher Richtung, wovon die eine den Stadtkern aufreisst und unmittelbar neben die kreuzungsfreie Seilergrabenstrasse zu liegen käme, ist sicher ein Unding und gehört in das Kapitel «Verkehrsfimmel». Der verbreiterte Seilergraben umfährt den alten Stadtkern in idealer Weise, ist kreuzungsfrei und bringt die bestmögliche Verbindung mit den Ausfallstrassen gegen Nord und West.

Die neuen städtischen Verkehrsprojekte vom verbreiterten Seilergraben, Leonhardsplatz, Limmatquai und Bahnhofbrücke sind überzeugend; dem Fachmann unverständlich ist aber die Beibehaltung des alten Zähringerdurchbruches in der neuen Vorlage. Schade, wenn unsere Stadt einen solchen Stich in ihre Eingeweide erhalten sollte, nur weil einige Behördemitglieder auf den alten Zähringerdurchstich festgelaufen sind. Lassen wir bei der Stadtgestaltung Schlagworte aus dem Spiel und haben wir den Mut, zuzugeben, dass die neue Seilergrabenstrasse sehr gut ist und den früher allgemein als richtig befundenen Zähringer-Durchstich erübrigt.

Arch. Otto Pfister

## MITTEILUNGEN

### Dieseltreibwagen München-Tegernsee mit Achssteuerung.

Eine Abordnung der Eisenbahngesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee hatte 1939 die Leichttriebwagen der Lötschbergbahn besichtigt (beschrieben in Bd. 106, S. 125\*, 1935). Kurze Zeit darauf erteilte sie der «Maschinenfabrik Esslingen» den Auftrag für einen dieselmechanischen Schnelltriebwagen, dessen Konstruktion weitgehend durch die hiesigen Wagen beeinflusst wurde (vgl. «Verkehrstechnik» Heft 20, 1941, und «Organ», Mai 1942). Es rechtfertigt dies, hier eine kurze Beschreibung zu geben. Die Hauptdaten sind:

Totale Länge	25 000 mm	Leistung	370 PS
Drehzapfenabstand	17 000 mm	Max. Geschw.	110 km/h
Drehgestellradstand	3 500 mm	Sitzplätze	3. Kl. 58, 2. Kl. 18

Abb. 1 zeigt den Wagen, dessen äussere Form, Anstrich, Innenausstattung des 3. Klassabteils sowie Achssteuerung von

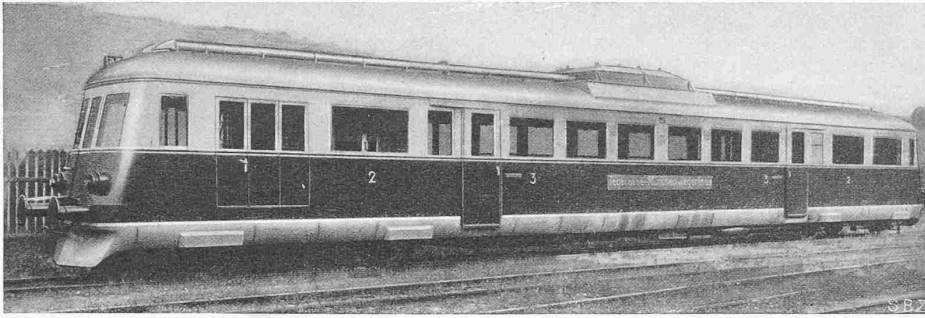


Abb. 1. Dieseltriebwagen München-Tegernsee mit Achssteuerung, L 25 000 mm,  $V_{\max}$  110 km/h

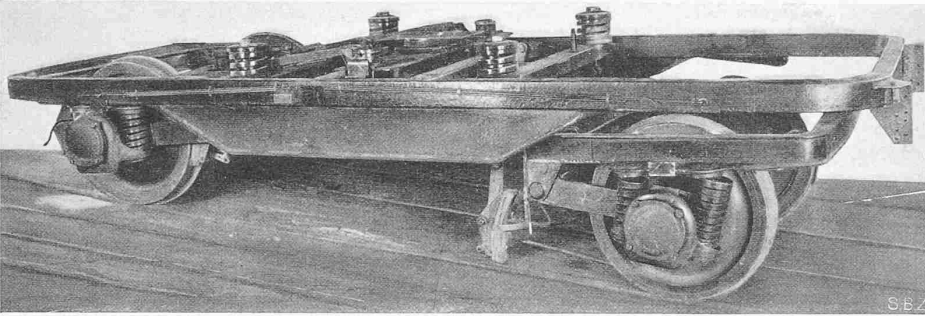


Abb. 3. Drehgestell mit Hohlrahmen und gelenkten Achsen, Radstand 3500 mm

den Wagen der Lötschbergbahn übernommen wurden. Die beiden Acht-Zylinder-Boxermotoren der «Deutschen Werke, Kiel» liegen zwischen den Drehgestellen unter dem Wagenboden und treiben über Myliusgetriebe die nächstliegenden Drehgestellachsen an. Abb. 2 zeigt den Motor mit Getriebe, Bosch-Anlasser, Kompressor, Kühlwasserpumpe und Regelapparaten. Diese sind etwas zahlreicher, da der Motor mit Benzin, Gasöl oder Flüssiggas betrieben werden kann, wobei das entsprechende Kompressionsverhältnis durch ein Zwischenstück im Zylindergehäuse erhalten wird.

Der Aufbau des Drehgestells ergibt sich aus Abb. 3. Sein Haupttrahnen besteht aus einem Hohlträger, der an den Längsseiten durch einen Steg verstärkt ist. Die Wiege hängt an den Querträgern in vier Spiral- und zwei doppelten Längsblattfedern. Die Lenkgestelle weisen Achsenker mit Spiralfedern und über der Achskiste liegende seitliche Führung auf; sie sind stirnseitig am Haupttrahnen angelenkt, während die Steuerung für jedes Lenkgestell getrennt zwischen den innern Querträgern angeordnet ist. Gegenüber den an dieser Stelle früher gezeigten Ausführungen<sup>1)</sup> ergab sich ein kleineres Gewicht, billigere Bauart und übersichtlicherer Kräftefluss in den Rahmen. — Der Wagen hat sich bei hohen Geschwindigkeiten auf der Reichsbahnstrecke München-Schafflach wie auf der kurven- und steigungsreichen Nebenbahn auch unter den heute schweren Verkehrsverhältnissen bewährt.

R. L.

**Heissgärung von Abwasserschlamme.** Auf ein in Frankfurt a. M. erprobtes Verfahren zur Verwertung städtischen Abwassers hat das «Neue Winterthurer Tagblatt» vom 16. Sept. 1942 hingewiesen. Die dort erwähnten Versuche in Frankfurt a. M. basieren darauf, den Abwasser-Frischschlamm über den Weg der Heissgärung direkt zu Dünger zu verarbeiten, statt ihn wie bisher in eigenen Faulkammern ausfaulen zu lassen. Man erspart damit die Faulkammern, muss aber andererseits Erdbecken oder zusätzliche Eindickbecken erstellen, in denen der Frischschlamm vom sog. Haftwasser durch Absetzenlassen getrennt wird. Es kann sich dabei um sog. behelfsmässige Schlamm-eindickbecken handeln, wie sie Imhoff im «Gesundheits-Ingenieur» vom 17. Sept. 1942 beschrieben hat, und die er für Kriegszeiten wegen des Fehlens von Baumaterialien anregt. Für Schweizerverhältnisse, insbesondere Städte, kommt das Heissgärverfahren weniger in Betracht, wie vermutlich überhaupt in dichtbesiedelten Gebieten verschiedene Schwierigkeiten auftreten werden. Abgesehen vom ästhetischen Moment würden insbesondere Geruchsbelästigung, sowie Fliegen- und Mückenplage, die mit solchen offenen Anlagen verbunden sind, bei uns nicht ohne weiteres in Kauf genommen. Die Heissgärung ist m. E. nur dort anwendbar, wo die betreffenden Anlagen in abgelegene Gebiete verlegt werden können, wo das Methangas keine Rolle spielt, und wo ganz billige

<sup>1)</sup> Vgl. Bd. 110, S. 42\* (1937); daselbst Hinweise auf frühere Berichte.

Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Dazu kommt noch, dass für unsere Gegenden die Heissgärung in gedeckten Räumen vorgenommen werden müsste, weil Regen, Schnee und Frost in diesen Schlammhaufen die nötige Temperatur von bis zu 80° C überhaupt nicht aufkommen liessen. Der nach bisherigen Methoden ausgefaulte und dann geruchlose Schlamm aus den üblichen Faulkammern eignet sich genau so zu Düngzwecken wie der heissvergorene Frischschlamm. Beispielsweise stellt das in Zürich-Werdhölzli erzeugte «Agrosan» ein ähnliches, trockenes, streufähiges und geruchloses Produkt dar, wie das bei der Heissgärung aus Frischschlamm entstehende. Ebenso nennen wir das einheimische Erzeugnis «Biohum». Interessant, aber nicht neu ist die Einbeziehung von Hausmüll, der beim üblichen Faulverfahren auch mit ausgefault werden kann, wobei ein beträchtlicher Mehranfall an Methanogas entsteht; dieses Verfahren wird in Amerika häufig angewendet. Dagegen geht dieses wertvolle Methanogas bei der Heissgärung gänzlich verloren, während z. B. in den Faulkammern der Kläranlage Zürich nicht weniger als 1,4 Mio m<sup>3</sup> pro Jahr nutzbar gemacht werden; hiervon

werden rd. 400 000 m<sup>3</sup> für die eigene Heizung der Faulkammern verwendet, und der Rest an das städt. Gaswerk abgegeben bzw. für den Betrieb der Omnibusse ausgenützt. Neben diesem Ausfall an wertvollem Gas ergeben sich aber bei der Heissgärung noch grosse zusätzliche Betriebskosten, indem der entwässerte Schlamm aus den genannten Eindickbecken von Hand oder maschinell gewonnen und weiter verarbeitet werden muss. Die gesuchten Pflanzennährstoffe wie Kali, Phosphor und Ammoniak bleiben auch beim Heissgären nicht im Schlamm zurück, sondern gehen wie bei den heute üblichen Faulverfahren mit dem überstehenden sog. Faul- bzw. Haftwasser ungenützt ab. Um sie auszunützen, besteht leider noch kein wirtschaftlich tragbares Verfahren, d. h. es ist heute noch nicht möglich, diese Düngstoffe rationell zurückzugewinnen.

P. Z.

**Die grosse Teilnehmerzahl bei Wettbewerben** rechtfertigt jedesmal wieder den Satz «ein grosser Aufwand ist umsonst vertan», wenn man an das Verhältnis der in den Entwürfen investierten Arbeit zu der prämiierbaren Anzahl von Entwürfen denkt. Das seit einigen Jahren aufgekommene System der Ausrichtung von Entschädigungen, so willkommen es ist, bringt auch keine grundsätzliche Abhilfe. Arch. E. Zietzschmann (Davos) macht daher die Anregung, mehr *gleichzeitige Wettbewerbe* zu veranstalten, wobei sich ein Teilnehmer jeweils nur an einem davon beteiligen dürfte. So wurde es z. B. 1937 in Zürich gemacht, als gleichzeitig eine Wirtschaft auf der Waaid (71 Teilnehmer) und eine im Zürichhorn (72 Teilnehmer) als Aufgabe gestellt war — im Vergleich zu den 165 Teilnehmern des Schulhauswettbewerbes Zürich-Wollishofen 1942 gewiss eine rationellere Organisation. Zietzschmann schlägt vor, dass z. B. solche Wettbewerbe auch im Gebiet eines ganzen Kantons *gleichzeitig* eröffnet würden, was lediglich eine Fühlungnahme der ausschreibenden Stellen mit dem kant. Hochbauamt zur Voraussetzung hätte. Wir stellen die Anregung, die uns einleuchtet, hiermit zur Diskussion.

Red.

**Photoelektrischer Torsiograph.** Ein ungemein hübscher Gedanke hat in dem nach Vorschlag Prof. G. Eichelberg's von W. Spillmann gebauten und im «Schweizer Archiv» 1942, Nr. 8 beschriebenen Drehschwingungs-Indikator Gestalt gewonnen, der die Widerspiegelung der mechanischen Drehschwingung in einer Schwingung des aufzeichnenden Kathodenstrahls ohne jeglichen Schleifkontakt bewerkstelligt, nämlich dadurch, dass der Pendelwinkel die Belichtung einer die Ablenkspannung dirigierenden Photozelle steuert. Zwei ineinander geschobene geschlitzte Rohre A und B rotieren um die gemeinsame Axe, das Rohr A mit der momentanen Winkelgeschwindigkeit  $\omega$  der schwingenden Welle, das Rohr B mit der mittleren Winkelgeschwindigkeit  $\omega_0$ . Durch dieses umlaufende System gegen die Axenrichtung schiefgestellter Schlitze fällt allseitig radial

(durch eine rohrförmige Mattscheibe) ein bei gegebenem relativem Pendelwinkel  $\varphi$  in gewisser Masse abgeblendeter Lichtstrom ein und wird sodann auf die Photozelle gelenkt; der dem Licht geöffnete Querschnitt und damit die die Zelle erregende Helligkeit ist  $\varphi$  proportional. Das Rohr  $B$  sitzt auf einem kleinen Schwungrad; dieses bewahrt, durch die Welle des Rohres  $A$  mittels einer radialen Blattfeder angetrieben, merklich die mittlere Drehschnelle  $\omega_0$ . Der Ausschlag  $\varphi$  ist auf  $\pm 5^\circ$  begrenzt. Mit der schwingenden wird die kugelgelagerte Welle des Rohres  $A$  durch eine torsionsfeste Kupplung, durch Bandantrieb oder, für Tastmessung, durch ein Reibrad gekuppelt. Der Arbeitsbereich des gedruckenen, bequem montierbaren Fernmessgerätes liegt zwischen 25 und 500 Hz. Zur Aufzeichnung des Torsioagramms dient ein Kathodenstrahloszillograph, mit handelsüblichem Verstärker für Cartesische Darstellung über einer Zeitaxe, mit einem eigens gebauten Sonderverstärker für die übersichtlichere Veranschaulichung in Polarkoordinaten.

**Kantonspital-Erweiterung Zürich: Baubeginn.** Nachdem seit der Krediterteilung von 45,8 Mio Fr. durch Volksabstimmung vom 1. Juli v. J. die Bearbeitung der Baupläne energisch gefördert worden war, hoffte man, im Mai d. J. mit dem Bau beginnen zu können. Infolge Materialmangels erwies sich dies als nicht möglich; indessen ist nun von den massgebenden Stellen in Bern soviel Material freigegeben worden, dass der Bau am 2. November endlich in Angriff genommen werden konnte. Vorerst kommen der Poliklinikblock an der Ecke Rämistrasse-Schmelzberg und das Wäschereigebäude bei der Strafanstalt Regensdorf zur Ausführung, da diese beiden noch keinen Abbruch bestehender Bauten erfordern. Zudem kann man in der neuen Poliklinik eine provisorische Bettenabteilung von 58 Betten unterbringen. Wir verweisen auf unsere eingehende Darstellung des Gesamtprojektes der Architekten-Gemeinschaft unter Führung der Architekten Haefeli-Moser-Steiger in Bd. 117, Seiten 91\*, 253\*, 270\* und 303\*.

## WETTBEWERBE

**Fassadenentwürfe für ein neues Aufnahmegebäude der SBB in Burgdorf.** Unter den neun in Burgdorf niedergelassenen Architekten wurde vom Gemeinderat von Burgdorf ein engerer Wettbewerb veranstaltet, zur Erlangung von «Fassadenentwürfen für ein neues Aufnahmegebäude der SBB in Burgdorf». Das Preisgericht, bestehend aus den HH. G. Trachsel, Stadtpräsident, Ing. M. Schnyder, Baupräsident, W. Wachs, Oberger. SBB (II. Kreis), A. Ramseyer, Arch., Sektionschef Hochbau SBB (II.Kr.), W. von Gunten, Arch., J. Wipf, Arch., hat folgendes Urteil gefällt:

1. Preis (1400 Fr.) E. Bechstein, Arch., Burgdorf.
2. Preis (1000 Fr.) H. Müller, Dipl. Arch., Burgdorf.
3. Preis (600 Fr.) A. Meisser, Arch., Burgdorf.
4. Rang (300 Fr.) P. Salchli, Arch., Burgdorf.
5. Rang (200 Fr.) H. Giraudi, Arch., Burgdorf.

Jeder Bewerber erhielt eine Entschädigung von 200 Fr. Die Entwürfe waren ausgestellt vom 7. bis 12. November.

*Pro memoria!* Vor mehr als 30 Jahren wehrte sich die schweizerische Architektenschaft energisch und wie es schien mit Erfolg gegen die Veranstaltung blosser «Fassaden»-Wettbewerbe (klassisches Beispiel: der Bahnhof St. Gallen, Bd. 51, S. 291\* ff., 1908): Architektur ist keine blosser Dekorationsangelegenheit; Fassade und Grundriss müssen ein organisch entwickeltes Ganzes sein. Das blosser Vorkleben einer «Fassade» wäre ein Rückfall in die Architektursituation gegen Ende des letzten Jahrhunderts, die doch als endgültig überwunden gilt. — Im vorliegenden Falle waren lt. Programm «kleine» Grundrissänderungen gestattet, eine Konzession, die bereits wertvolle Anregungen gezeitigt habe.

**Primarschulhaus mit Turnhalle in Melchnau.** Dieser, unter fünf Eingeladenen veranstaltete engere Wettbewerb wurde beurteilt durch den Präsidenten der Gemeinde-Baukommission E. Reinhard und die Architekten Stadtbaumeister F. Hiller (Bern) und W. Müller (Aarau); er hat folgendes Ergebnis gezeitigt:

1. Preis (1000 Fr.) Arch. E. Mühlemann, Langnau i. E.
2. Preis (900 Fr.) Arch. Peter Indermühle, Bern.
3. Preise (ex aequo, je 300 Fr.) Arch. Hector Egger, Langenthal, und Arbeitsgemeinschaft Arch. Walter Köhli, Langenthal, und Arch. F. Schärer, Huttwil.

Das Preisgericht empfiehlt den erstprämierten Entwurf als geeignete Ausführungsgrundlage und seinen Verfasser zur weiteren Bearbeitung. — Jeder der fünf Bewerber erhielt eine feste Entschädigung von 300 Fr.

## LITERATUR

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

- Berner Heimatbücher; Nr. 4 Delsberg, St. Ursanne und Pruntrut. Von Dr. Walter Laedrach. Bern 1942, Verlag Paul Haupt. Preis kart. Fr. 1,80.
- Theorie gespannter Seile. Schnellhöhe und Modellmechanik. Von Guido Hunziker, Dipl. Ing. E. T. H. Zürich und Leipzig 1942, Verlag A.-G. Gebr. Leemann & Co. Preis geb. 24 Fr.
- Die schweizerischen Binnen-Schiffahrts-Projekte. Deren Bedeutung, ihre wirtschaftlichen und technischen Grundlagen unter Berücksichtigung des Anschlusses an das mitteleuropäische Wasserstrassennetz mittels eigenem Schweizer Schiffspark und Einheitskahnstyp. Von Dr. phil. G. Lüscher, Dipl. Ing. E. T. H. Aarau 1942, Verlag der AZ-Press. Preis geb. 35 Fr.
- Zur Geschichte der Wasserfallenbahn. Von Dr. G. A. Frey, Kaiseraugst. Mit Kartenbeilage und Anhang: Erinnerungen an den Bahnbau 1874/75. Separatabdruck aus «Baselbieter Heimatblätter» Nr. 4, 1938, Nr. 1, 2, 1939. Liestal 1939, Verlag Landschäftler A.-G.
- Werkstoff-Ratgeber. Von Dr.-Ing. Herwarth v. Renesse. 2. Auflage. Essen 1942, Buchverlag W. Girardet. Preis geb. Fr. 11,65.
- Dorf und Stadt. Von Otto Völckers. Eine deutsche Fibel. Leipzig 1942, Verlag L. Staackmann. Preis Fr. 3,50.

## Kurs über Stadtbau und Landesplanung

Auf Anregung der Architekten Alfred Altherr, Walter Custer, Theo Schmid und Oskar Stock führt das Abendtechnikum Zürich, Uraniastrasse 31 einen solchen Vortragszyklus durch. In elf Vorträgen, jeweils Donnerstag 20 bis 22 h, orientieren Fachleute, die sich durch ihre jahrelange Pioniertätigkeit Anerkennung verschafft haben, über die Elemente, die bisherigen Vorarbeiten sowie über die heutigen und kommenden Aufgaben. Die Vortragsreihe wendet sich vor allem an Architekten, Ingenieure und Geometer, an Fachleute der staatlichen und kommunalen Verwaltungen sowie an Studierende.

Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge ihres Eingangs berücksichtigt, das Kursgeld beträgt 20 Fr. für den ganzen Kurs bzw. Fr. 2,50 für Teilnehmer an Einzelabenden, soweit solche berücksichtigt werden können. Es ist im voraus auf Postcheckkonto VIII 3749 einzuzahlen. Die Einzahlung mit dem Vermerk «Landesplanungskurs» gilt ebenfalls als Anmeldung. Auskunft: Tel. 57793.

### PROGRAMM

- [5. und 12. Nov. *Rud. Steiger*, Arch., Zürich: «Entwicklung der Stadtform unter dem Einfluss der sozialen und wirtschaftlichen Triebkräfte». Diese beiden Vorträge hatten wir bereits angekündigt.]
19. Nov. *Hans Bernoulli*, Arch., Basel: «Städtische Bodenpolitik bis heute» (Mittelalterliche Praxis und Praxis des Absolutismus. Das 19. Jahrhundert).
26. Nov. *Hans Bernoulli*, Arch., Basel: «Umriss einer zukünftigen Bodenpolitik» (Grossprojekte. Das Gartenstadtprinzip. Das Baurecht in seiner konsequenten Anwendung auf die ganze Stadt, Aufbau, Erweiterung und Erneuerung).
3. Dez. *Rud. Steiger*, Arch., Zürich: «Die Sanierung in der Stadtplanung».
  1. Teil: Die Voraussetzungen einer Quartierplanung, ihre gegenseitige Abhängigkeit und ihre Auswirkung. Die Feststellung der Struktur des Langstrassenquartiers in Zürich.
10. Dez. 2. Teil: Die Anwendung der analytischen Grundlagen zur Festsetzung eines Planungsprogramms für die Neugestaltung des Quartiers. Die finanziellen Folgen und die Möglichkeit einer etappenweisen Realisierung.
17. Dez. *Emil Roth*, Arch., Zürich: «Baugesetz und Bauordnung als Instrumente der Stadtplanung» (Entstehung und Auswirkung von Baugesetz und Bauordnung. Beschränkte Ziele. Untaugliche Mittel. Der Umfang des Versagens. Legalisierung des Missbrauchs der Bodenrente. Der notwendige Umbau von Baugesetz und Bauordnung zu wirksamen Instrumenten der Stadtplanung. Grundsätze. Ausnützung und Ausnützungsziffer, Masstab und Regler für Aufbau und Wohndichte. Die Sicherstellung von Grün- und Freiflächen. Ordnung im Aufbau der Zonen; Wohnzonen, Cityzonen, Industriezonen).
14. Januar *Hans Schmidt*, Arch., Basel: «Die Elemente der Regional- und Landesplanung» (Regional- und Landesplanung als Notwendigkeit im Gefolge der Industrialisierung. Ausländische Beispiele. Situation in der Schweiz. Horizontale und vertikale Planungsaufgaben. Beispiele für horizontale Planung. Die vertikale Planung als eigentliche Aufgabe der Regional- und Landesplanung. Die Zusammenhänge innerhalb eines Planungsgebietes. Regional- und Landesplanung und Siedlung).
21. Januar Kantonsbaumeister *Hch. Peter*, Arch., Zürich: «Die gesetzlichen Grundlagen zur Durchführung der Landesplanung» (Die Einstellung der eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Behörden und der Privaten. Der Eigentums-