

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 121/122 (1943)  
**Heft:** 16

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## 2. Verkehr

a) Bahnen. Da die Länge der Geleise des Bahnhofes für das Aufstellen der Züge zu kurz ist, sollte die Einmündung der Meilener-Linie in östlicher Richtung verlegt werden. Dadurch werden auch für den Güterverkehr und den Rangierbetrieb bessere Verhältnisse geschaffen. Da der bevorstehende Ausbau der Meilener-Linie auf Doppelpur grosse Kosten mit sich bringen wird, ist eine solche Verlegung eingehend zu prüfen. Es sollten durch eine Expertise die Kosten des Projektes für eine Verlegung der Meilener-Linie (Projekt Nr. 8) und für den Ausbau der bestehenden Linie auf Doppelpur abgeklärt werden. In den Vergleich sind auch die Betriebskosten einzubeziehen.

b) Strassen. Es ist eine klare Führung des Haupt- und Durchgangsverkehrs anzustreben und zwar so, dass der Verkehr vom Seedamm, vom unteren rechten Zürichsee-Ufer und von Uznach sich in einem Punkte treffen, der möglichst übersichtlich auszubilden ist. Dieser Punkt dürfte im Zuge der neuen Jonastrasse zwischen Rosengarten und Frohsinn liegen. Die Strasse nach Rüti soll von der Zürichseestrasse übersichtlich abzweigen.

c) Schiffe. Der Güterhafen wird am zweckmäßigsten in der Nähe des Scheibenstandes angelegt; eine gute Verbindung mit dem Hauptstrassennetz ist notwendig.

### B. Südquartier. 1. Zonen

Wie bereits erwähnt, soll das Industrie-Gebiet nicht weiter ausgebaut werden, als es zur Erhaltung der bereits vorhandenen industriellen Anlagen und für die Aufnahme einer Kläranlage unbedingt notwendig ist. Die Kläranlage wird vorteilhaft in Verbindung mit dem Gaswerk angelegt. Die Industriezone ist durch Baumpflanzungen und andere Grünflächen (Pflanzgärten) vom Wohngebiet zu trennen.

Das Wohngebiet soll durch Grünanlagen (Pflanzgärten, Kleinkinderspielplätze, Ruheanlagen usw.) so aufgeteilt werden, dass eine etappenweise Bebauung ermöglicht wird. Dies bietet den Vorteil, dass eine Etappe in verhältnismässig kurzer Zeit ausgebaut werden kann, sodass diese einen einheitlichen Charakter erhält (Dachgestaltung, Firstrichtung, Farbgebung usw.). Es ist empfehlenswert, wenn die Etappenpläne erst unmittelbar vor der Inangriffnahme der Bautätigkeit aufgestellt werden. Dadurch wird eine zersplitterte Ueberbauung weitgehend unterbunden. Das Entstehen von solchen Hausgruppen und kleinen Quartieren soll durch eine entsprechende Erschliessungspolitik der Stadt gefördert werden. Die Bebauung soll so disponiert werden, dass möglichst viele Häuser von der Aussicht auf den See und das Gebirge profitieren. Das führt dazu, dass die Abstände in ost-westlicher Richtung gegen den See hin grösser werden. Die Erstellung von Reihenbauten für Einfamilienhäuser und Stockwerkwohnungen soll unterstützt werden, da sie eine bessere Ausnutzung des Gartenlandes sichert, als dies bei freistehenden Häusern der Fall ist. Reihenbauten sollen aus Gründen der Besonnung und mit Rücksicht auf das Landschaftsbild ungefähr senkrecht zum Seeufer stehen. Freistehende Einzelhäuser werden dagegen durch ungefähr in Ost-West-Richtung verlaufende Strassen erschlossen werden müssen. Es wird sorgfältig zu prüfen sein, ob an einzelnen Stellen mehr als zweigeschossige Bauten errichtet werden sollen. Auf alle Fälle sind mit Rücksicht auf die Altstadt mit Kirche und Schloss zu starke bauliche Akzente zu vermeiden. Die erwähnten Grundsätze sind in der Bauordnung festzulegen.

## 2. Verkehr

a) Fahrverkehr. Der Niveau-Uebergang bei der Garnenke ist aufzuheben, da er den Verkehr auf der Seedammstrasse gefährdet. Eine Strassenunterführung westlich des Bahnhofes belastet den Bahnhofplatz zu sehr und nimmt wertvollen Platz in Anspruch; sie ist deshalb abzulehnen. Die Verbindung zwischen der Stadt und dem Südquartier liegt am günstigsten im Zuge der Busskirchstrasse. Eine unmittelbar westlich der Lokomotivremise liegende Unter- oder Ueberführung ist sehr kostspielig und mit Rücksicht auf die zur Hauptsache gegen Busskirch hin sich ausdehnende Bebauung nicht gerechtfertigt. Weitere schienenfreie Strassenübergänge dürften erst ostwärts der Grenze mit Jona in Verbindung mit der Entwicklung der Gemeinde notwendig werden.

b) Fussgängerverkehr. Bei der Garnenke ist eine leistungsfähige Fussgänger-Unterführung zu erstellen und zwar durch Anlage einer neuen Unterführung westlich des Bahnhofgebietes mit Anschluss an Bahnhof und «Pergola». Die Unterführung ist auf alle Fälle für das Schieben von Handwagen, Kinderwagen und Fahrrädern auszubauen, also mit Zugangsrampen zu versehen. Die vorhandene Passerelle ist beizubehalten.

c) Wohnstrassen. Diese richten sich nach der vorgesehenen Bebauung (siehe Ziff. B 1). Sie sollen von einer möglichst landeinwärts gelegten Ost-West-Strasse aus zugänglich sein.

## 3. Siedlungs- und Grünflächen

a) Bebauung. Für die Besiedlung sollte in erster Linie der gute Baugrund im Osten und Westen benutzt werden.

b) Öffentliche Gebäude. Schulhaus und Kindergarten sollen im Zusammenhang mit den Grünflächen als ruhige, niedrige Baumassen ausgebildet werden.

c) Sport- und Grünanlagen. Das Gebiet südlich der Gasfabrik eignet sich besonders für die Anlage eines Sport- und Festplatzes, denn es hat gute Verbindung zu Bahn und Schiff und zu den Gaststätten der Stadt.

### 4. Bootsschuppen und Anlegeplätze

Es ist zweckmässig, die Bootsschuppen in der Garnenke auszubauen und außerdem solche zwischen Eichenriet und Scheibenstand anzulegen.

### 5. Seestrand

Der landschaftlich sehr schöne Uferstreifen mit dem Strandweg muss möglichst breit angelegt und besonders liebevoll durchgebildet werden.

### 6. Auffüllungen

Die zukünftigen Auffüllungen müssen in Einklang mit dem Bebauungsplan gebracht werden.

### C. Weiteres Vorgehen

Die Weiterbearbeitung des Bebauungsplanes mit Zonen-einteilung, der Quartierpläne und der Quartievorschriften ist dem Bauamt zu übertragen, das seinerseits die im Wettbewerb ausgezeichneten Projektverfasser zuziehen soll.

### Das Preisgericht:

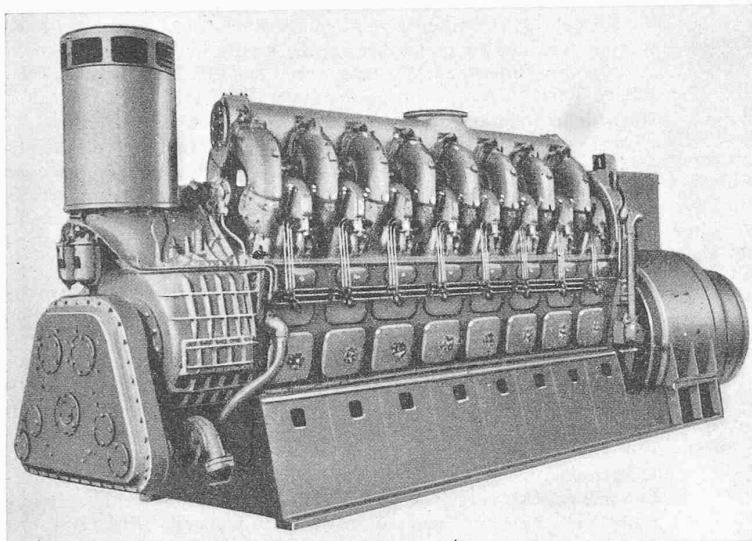
P. Trüdinger, A. Ewald, H. Peter, Ferd. Fürer, A. Hutterli.

## MITTEILUNGEN

**Ausbau der Verbindungen des Hafens von Genua nach der Schweiz.** Eine weitere Verbesserung der Verbindungswege vom Hafen von Genua, dem schon vor dem Krieg eine immer grössere Bedeutung für die Versorgung unseres Landes zukam, nach dem Hinterland und damit nach der Schweiz soll in grosszügiger Weise gefördert werden. So berichtet die «Rivista degli scambi italo-svizzeri», die von der Italienischen Handelskammer in der Schweiz herausgegeben wird. Auf den ausgebauten «Autocamionalex» von Genua nach Serravalle ist bereits ein sehr grosser Warentransport mit Lastwagenzügen möglich. Um die Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs weiter zu heben, ist zu den zwei vollausgebauten parallelen Linien Genua-Turin und -Mailand eine dritte, die «Direttissima» Genua-Mailand mit einem neuen Apennindurchstich projektiert. Durch ein weiteres grosszügiges Projekt einer neuen Nord-Südverbindung unter dem Stilfserjoch hindurch soll der Weg nach Mittel- und Osteuropa um rd. 100 km verkürzt werden. Zur Beschleunigung des Abtransports von Massengütern aus dem Hafen von Genua und damit des Löschens der Schiffe soll durch den Bau einer 35 km langen Seilbahn von 5 Mio Jahresleistung, ähnlich wie in Savona, der Umschlag von Kohle auf das Plateau des Hinterlandes verlegt und damit auch die stark beanspruchte Bergstrecke von Genua nach dem Apennin entlastet werden.

Als weiteres Projekt wird der Bau einer Oelleitung von Genua über den Apennin in das Industriegebiet studiert. Solche grosszügige Projekte, die sowohl der Zufuhr zur Schweiz als auch zum Umfahren dienen können, mahnen sicherlich auch bei uns zum Aufsehen.

**Neue Motoren für die selektrischen Schiffsantrieb.** Zur Zeit werden in USA die selektrischen Schiffsantriebe von total 300 000 PS gebaut, eine Folge des Fortschritts, den «General Motors» in Entwurf und Fabrikation von Standart-Ausrüstungen erzielt hat. Dieser Konzern hat kurz vor dem Kriege die Winton Co. aufgekauft und den bisher von dieser Firma gebauten Motor weiter entwickelt, der bereits die meist verwendete Maschine für die Diesellokomotiven der Stromlinienzüge (Santa Fé, Burlington Zephyr usw.) war. Nun baut die General Motors den Motor in Acht-, Zehn-, Zwölf- und Sechszehnzylinderform für die selektrischen Schiffsantrieb, wobei die grösste Einheit bei 750 U/min 1340 PSe leistet. Der neueste Motor weist gegen früher einige Änderungen auf, so z. B. die neue Anordnung des Spülgebläses auf Generatorseite. Der Motor wird mit einem 240 V-Gleichstromgenerator gekuppelt. Das ganze Aggregat inklusive Erreger wiegt 24,6 t, also 18,4 kg/PSe. Das Gewicht der vollständigen Antriebsmaschine, also Aggregat, Schiffsschraubenmotor, Unterstellungsgetriebe und übrige elektrische Ausrüstung beträgt 31,5 kg/PSe. Die Länge des Aggregates (Abb.) ist 6,8 m, die Höhe 2,7 m einschliesslich des Raumes, der zum Ausbau der Zylinderbüchsen benötigt wird, die Breite 1,35 m. Bei Verwendung eines Reduktionsgetriebes für mechanischen Antrieb der



Schraube von 3,5:1 wiegt der gleiche Motor 27 t, mit einem Getriebe 2,5:1 jedoch 26,2 t. Der Aufbau der Motoren ist vollständig gleich mit Ausnahme der Zylinderzahlen und der damit zusammenhängenden Motorteile. Der Motor ist ein Zweitaktmotor mit Längsspülung, Hub 254 mm, Bohrung 216 mm, Zylinder in V-Anordnung mit einem Gabelwinkel von 45°. Die Zylinder besitzen einen Kopf mit vier gesteuerten Anlassventilen und einer Einspritzdüse, die mit der Einspritzpumpe zusammengebaut ist. Die Betätigung der Einspritzpumpe erfolgt durch obenliegende Nockenwellen, dadurch werden die Brennstoffdruckleitungen gespart und die damit zusammenhängenden Schwierigkeiten wie Schwingungen usw. fallen weg. Das Kurbelgehäuse ist geschweisst und spannungsfrei geglättet, die Kolben sind aus Gusseisen und werden mit Schmieröl gekühlt, Zylinderbüchsen und Zylinderköpfe sind ebenfalls aus Gusseisen. Der Sicherheitsregler wirkt hydraulisch auf die Einspritzpumpen und stellt bei Überschreiten der eingestellten Drehzahl die Brennstoffförderung ab. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 16:1 («Motorship», May 1942).

**Frostschäden im Strassenbau.** Als Folge der sehr kalten und anhaltenden Winter 1939/40, 1940/41 und 1941/42 haben sich auch an den deutschen Landstrassen erhebliche Frostschäden gezeigt, deren Ursache und Wirkung in einem Aufsatz in Heft 49 und 50 der «Bautechnik» 1941 besprochen werden. Es wird unterschieden zwischen Frostschäden und Tauschäden. Durch die Einwirkung des Frostes sättigt sich der Untergrund mit Wasser, die Fahrbahndecke wird gehoben und bekommt Risse, z. T. von beträchtlichen Ausmassen. Viel gefährlicher aber für den Bestand einer Strasse sind die Tauschäden, die dadurch entstehen, dass über gefrorenem Untergrund bindige Böden auftauen; da in diesen Bodenarten das Wasser nicht abfließt, schwimmt die Fahrbahndecke; wird sie mit schweren Lasten befahren, so bricht sie durch, die Fahrzeuge sinken ein. Die Folge sind recht kostspielige Ausbesserungsarbeiten. Die Frostschäden im Winter 1939/40 mit kurzer Tauwetterperiode waren allerdings auch viel umfangreicher als im Winter 1940/41, in dem sich die Tauwetterperiode von Anfang Februar bis Anfang Mai erstreckte und das Wasser bei diesem langsamem Tauen Zeit hatte, abzufliessen, und so die Fahrbahn nicht zum Schwimmen kam. Ist dies aber doch der Fall, so schafft geeigneter Untergrund im Frostbereich Abhilfe. Durch die vielen Abbildungen ist der genannte Aufsatz recht lehrreich.

**Ein Pisoni-Denkmal in Zuchwil (Solothurn)** soll auf dem frisch hergerichteten Platz vor dem Schulhaus aufgeführt werden. Paolo Antonio Pisoni aus Ascona (1738 bis 1804), der Vollersteller der von seinem Onkel Matteo Pisoni Gaetano begonnenen Ursenkirche in Solothurn und als Kantonsbaumeister Erbauer vieler öffentlicher Gebäude und Brücken, hatte eine besondere Vorliebe für Zuchwil, wo er auch begraben ist. Für das Denkmal soll ein Wettbewerb unter einheimischen Künstlern durchgeführt werden; vorläufig bittet das Aktionskomitee um Beiträge zu den auf 3000 Fr. veranschlagten Kosten auf Postscheckkonto Va 1491 (Pisoni-Denkmal, Zuchwil).

**Volkshochschule Zürich.** Die Kurse des Sommersemesters dauern vom 3. Mai bis Mitte Juli, Einschreibung auf dem Sekretariat, Münsterhof 20, Tel. 350 73, wo auch das ausführliche Programm erhältlich ist. Wir weisen hin auf folgende Vorlesungen:

Mathematik (Vaterlaus, Beck), Wärmelehre (Zuber), Experimentalchemie (Wehrli), astronom. Instrumente (Stuker), Schweizergeologie mit Exkursionen (Wehrli), Botan. Exkursionen (Lüdi), Einführung in die Kunsbetrachtung (Stadler), Stilkunde des Kunsthandwerks (Briner).

**Eine Schweiz. Eisenbahnmodell-Ausstellung** findet im städt. Progymnasium am Waisenhausplatz in Bern vom 11. bis 25. April statt. In Bern, Basel, St. Gallen und Zürich bestehen Clubs für Eisenbahn-Modellbau. Nicht weniger als 350 Modelle gelangen zur Schau, zudem wird eine Liliput-Modellbahn der Gebr. Brast (Brugg-Luzern) im Betrieb vorgeführt. Es sei verwiesen auf die Liliput-Dampflokomotiven von 381 bis herab auf 114 mm Spur, im Betrieb, die wir in Bd. 116, S. 294/96 gezeigt haben.

**Eidg. Techn. Hochschule.** Als Ersatz für den im Herbst d. J. in Ruhestand tretenden Professor für Pflanzenbau, Dr. A. Volkart, hat der Bundesrat gewählt Ständerat Dr. F. T. Wahlen. Dieser wird als Leiter der Eidg. landwirtschaftl. Versuchsanstalt zurücktreten, dagegen seine verdienstliche Tätigkeit als Beauftragter des Bundesrates für das Anbauwerk neben seiner Professur weiter ausüben.

**Ein neuer englischer Autobus-Typ** bietet insofern Interesse, als er als Sattelschlepper gebaut ist. Der Schlepper ist der Standardtyp der Commercial Motors Co. mit Perkinsdieselmotor; er erreicht eine Geschwindigkeit von rd. 50 km/h. Das Fahrzeug, das besonders dem Massentransport dienen soll, hat 40 Sitzplätze. Der Wagenkasten ist 7,6 m lang und 2,3 m breit. Der Eingang liegt in der Mitte der linken Seite, ein Notausgang befindet sich in der rückwärtigen Stirnwand. Ähnliche, aber noch grössere Typen werden auch in den U.S.A. gebaut. Es scheint, dass die Verwendung eines normalen Traktortyps Baukosten und Bauzeit verringert.

## WETTBEWERBE

**Bebauungsplan Zollikon** (Bd. 120, S. 144). Unter 36 eingereichten Entwürfen hat das Preisgericht folgenden Entscheid getroffen:

1. Preis (3400 Fr.) Entwurf Nr. 30: Arch. Rolf Meyer und Osk. Stock, Zürich.
2. Preis (3300 Fr.) Nr. 7: Arch. F. Lodewig, Basel.
3. Preis (3200 Fr.) Nr. 32: Arch. Prof. Dr. W. Dunkel, Mitarbeiter Arch. F. Pfammatter, F. Bärlocher und K. Schenk, sowie Frau Emilia Dunkel.
4. Preis (3100 Fr.) Nr. 34: Arch. Aeschlimann & Baumgartner, Zürich, Mitarbeiter Arth. Bieri, Bautechniker.
5. Preis (2000 Fr.) Nr. 15: Arch. Hans Leuzinger, Zollikon, Mitarbeiter Arch. L. R. Zutt.

Ferner 5 Ankäufe zu je 1200 Fr. und Entschädigungen: 4 zu je 600 Fr., 12 zu je 450 Fr. und 4 zu 300 Fr.

Die Ausstellung der Arbeiten im Gemeindehaus Zollikon dauert von morgen Sonntag 18. April bis 2. Mai, täglich von 10 bis 12 Uhr und 14 bis 18 Uhr (Karfreitag und Ostersonntag geschlossen).

**Viehmarkthalle in Herisau.** Im Anschluss an das Ergebnis des letzjährigen Wettbewerbs für Ausgestaltung des Ebnetsareals (vergl. Bd. 120, S. 19\*) ist ein beschränkter Wettbewerb veranstaltet worden mit folgendem Ergebnis:

1. Preis (750 Fr.) Arch. H. Balmer, Herisau.
2. Preis (450 Fr.) Arch. E. Häny & Sohn, St. Gallen.
3. Preis (300 Fr.) Arch. Ed. Del Fabro, St. Gallen.

Ausserdem erhielt jeder der neun Bewerber eine feste Entschädigung von 350 Fr.

Das Preisgericht empfiehlt der Gemeinde einstimmig den erstprämierten Entwurf zur Ausführung. Die Ausstellung der Entwürfe im Schulhaus Emdwies an der Poststrasse dauert vom 14. bis 18. April (noch morgen Sonntag) von 9-12 und 14-19 h.

**Künstlerischer Schmuck im Friedhof Rosenberg, Winterthur.** Wettbewerb unter Winterthurer und seit mindestens einem Jahr in Winterthur niedergelassenen schweizerischen Künstlern (kleine Wandbrunnen). Termin 19. Juli 1943, Anfragen bis 3. Mai. Unterlagen gegen Hinterlage von 5 Fr. bei der Kanzlei des Bauamtes Winterthur. Für Preise und Ankäufe (zu min. 150 Fr.) stehen 4000 Fr. zur Verfügung, die unter allen Umständen zur Verteilung gelangen.

**Regional-Planungen Solothurn und Olten** (S. 194). Die Teilnahmeberechtigung erstreckt sich auf die seit mindestens 1. April 1942 in den genannten Kantonen niedergelassenen Fachleute schweizerischer Nationalität.