

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 19

Artikel: Kolloquium für Landesplanung der E.T.H.
Autor: Redaktion
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-55878>

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: 22.02.2026

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

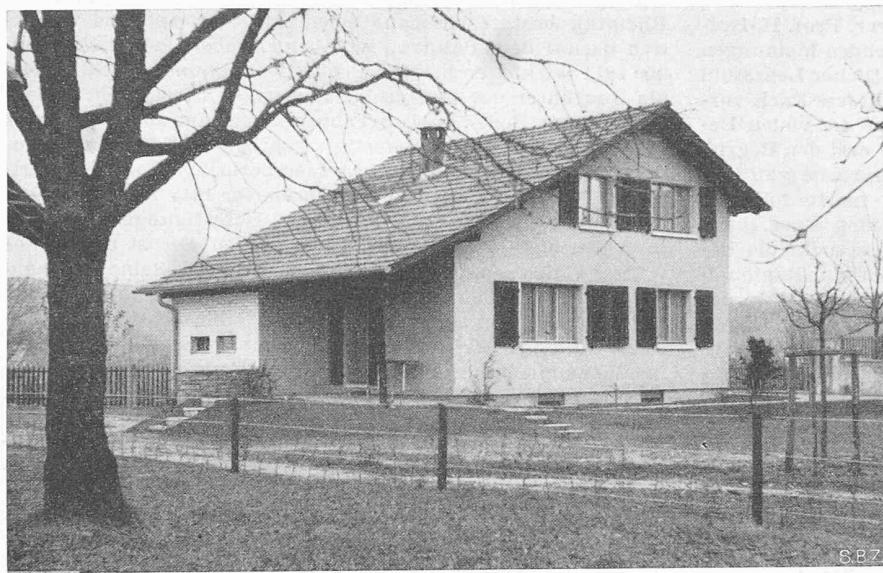


Bild 8. Fünfzimmer-Angestelltenhaus in Laufenburg (Aargau)

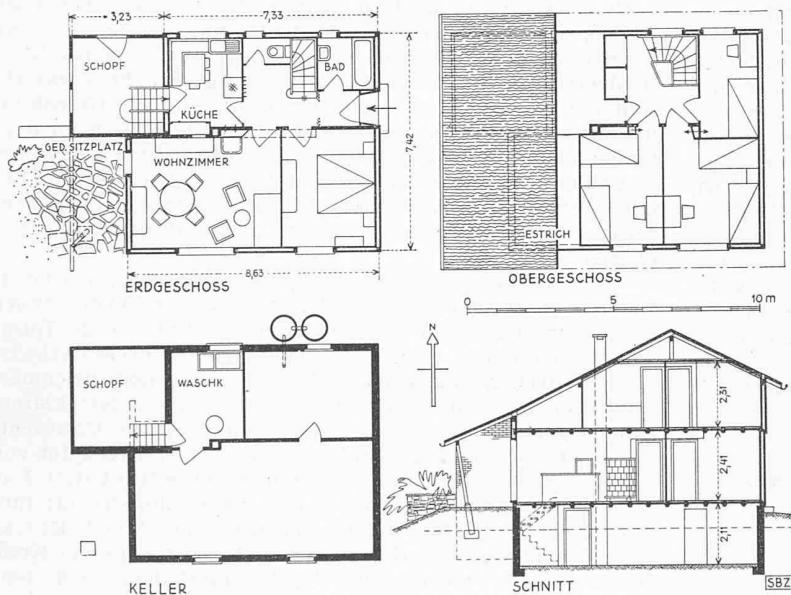


Bild 9. Grundrisse und Schnitt zu Bild 8, Masstab 1:250

Fünfzimmer-Angestelltenhaus in Laufenburg (Aargau)

Erbaut 1945, Baukosten rd. 29 000 Fr. einschl. Architektenhonorar, aber ohne Bauland und Erschliessung, Subventionen nicht beansprucht (Bilder 8 und 9).

Eigene Silhouette aus dem Bestreben, das Haus gegen den dort besonders heftigen Schlagregen von Westen her durch Abschleppen des Daches und Vorlegen des Schopfes und einer Laube so weit wie möglich zu schützen. Keller- und Obergeschosstreppe nicht übereinander, sondern ebenerdiger Schopf als Podest und Durchgang zwischen Küche, Keller und Garten ausgebildet. Abort unter der Obergeschosstreppe vom Einbaubad getrennt. Hallenmässige Vorplätze in beiden Geschossen, Kachelofenwärmluftheizung, gepflegter Ausbau.

Fünfzimmer-Einfamilienhäuser in Stein (Aargau)

Erbaut 1946, Baukosten rd. 30 000 Fr. einschl. Architektenhonorar, aber ohne Bauland und Erschliessung. Subventionen nicht abgezogen (Bilder 1 und 2, S. 252; Hausumfang gegenüber den Abbildungen etwas vergrössert, dazu weiterer Abort im Erdgeschoss.)

Innere Einteilung und Situierung des Schopfes durch die sehr kleine Parzellentiefe (14 m) bei der gegebenen Orientierung diktiert. Haupteingang mit Ausgang in den Garten unter einer offenen Halle, dem Schopf vorgelagert, kombiniert. Nebeneingang zugleich für Küche und Keller in guter Verbindung mit dem Schopf. Im Gegensatz zu den vorgän-

gigen Beispielen bilden diese Häuser eine konstruktive Variante mit dünner Isoliersteinvormauerung eines innen mit Faserplatten oder Fastäfer verkleideten Holzgeripps.

Kolloquium für Landesplanung der E. T. H.

DK 711.3

Die E. T. H. veranstaltete im Wintersemester 1946/47 unter der Leitung von Prof. Dr. H. Gutersohn und unter Assistenz von P.-D. Dr. E. Winkler ein Kolloquium für Landesplanung, das von Angehörigen aller einschlägigen Wissenschaftsbereiche besucht wurde. Die Teilnehmer des Kurses rekrutierten sich außer aus der Studentenschaft auch aus in der Praxis stehenden Fachleuten, ein Umstand, der sich für die Durchführung der gemeinsamen Arbeit als besonders wertvoll erwies.

In erster Linie war zu begrüssen, dass für dieses Kolloquium eine praktische Arbeit gewählt wurde, und zwar hatte sich die Kursleitung nach eingehenden

Studien zur Bearbeitung der Regionalplanungsprobleme der Gemeinde Eglisau entschlossen, welche Aufgabe denn auch in mancher Hinsicht wertvolle Anregungen bot. Ueber besonders interessante Probleme, wie z. B. das Rheinhafenprojekt Eglisau-Rafz, Fragen der Forstwirtschaft oder der Rebbergzusammenlegung waren jeweils prominente Vertreter der betreffenden Wissenschaftsbereiche eingeladen, Kurvvorträge zu halten, die mit besonderer Aufmerksamkeit entgegengenommen wurden.

Vor Inangriffnahme der praktischen Arbeit der Regionalplanung selbst besichtigten die Teilnehmer im Rahmen einer Exkursion das Gelände und besprachen die verschiedenen in Frage stehenden Teilprobleme an Ort und Stelle. Gerade bei dieser Gelegenheit zeigte sich besonders deutlich, wie außerordentlich wichtig die Durchführung von solchen Planungen ist, will man für die Zukunft verhindern, dass unsere schönen Landschaftsbilder und unsere natürlich gewachsenen, künstlerisch wertvollen Siedlungen — zu solchen ist Eglisau unbedingt zu rechnen — einem dem Zufall überlassenen chaotischen Wachstum verfallen und dadurch entstellt werden. Der Verhütung solcher Entwicklungen vermag die Planung unbedingt als ein wirkungsvolles Werkzeug zu dienen.

Nach einer umfassenden allgemeinen Diskussion der verschiedenen Probleme und nach Anhören der Wünsche der Gemeindevertreter wurden die Kursteilnehmer in verschiedene Gruppen aufgeteilt, um getrennt jeweils ein Projekt über die Region auszuarbeiten. Diese Arbeit auf der Basis des «team-work» ist für schweizerische Verhältnisse ziemlich neu und zeigte interessante Gesichtspunkte und Erfahrungen für die künftige Behandlung ähnlicher Aufgaben.

Den Abschluss des Kurses bildete eine gemeinsame Betrachtung der durch die verschiedenen Gruppen erstellten Arbeiten, von denen zu hoffen ist, dass sie der Gemeinde Eglisau wertvolle Unterlagen für die weitere Bearbeitung ihres Regionalplanes geben werden. Es wäre sehr zu wünschen und sicher für die Zukunft unseres Landes von besonderem Wert, wenn sich das geographische Institut unserer Hochschule und das ihm angegliederte Institut für Landesplanung auch in Zukunft — vielleicht sogar auf etwas breiterer Basis — für die Durchführung ähnlicher, auch für den in der Praxis stehenden Fachmann sehr anregender Aufgaben zur Verfügung stellen würde.

Albert Jenny, Arch.

* Bekanntlich gibt das Thema «Landesplanung und Städtebau an der E. T. H.» immer wieder Anlass zu kritischer Stellungnahme in den Fachkreisen. Vor allem erinnern wir an die Diskussion in der Delegiertenversammlung des S. I. A. vom

25. Nov. 1944 in Zürich (s. Bd. 125, S. 203), die durch eine Initiative der Sektion Basel ausgelöst worden war. Prof. H. Hofmann hat damals die an der E.T.H. massgebenden Meinungen dahin zusammengefasst, dass nicht ein eigentlicher Lehrstuhl für Landesplanung oder gar ein Diplom in diesem Fach vorzusehen sei, sondern dass die Hochschule nur die vielen Belege zu vermitteln habe, die alle zusammen erst den Begriff Landesplanung ergeben. Das Fazit der Aussprache gab ihm grundsätzlich recht, und die Versammlung fasste folgende Resolution: «Der S.I.A. begrüßt die Schaffung eines Instituts für Landesplanung an der E.T.H. und ersucht die Behörden der Hochschule, die Fragen von Städtebau, Regional- und Landesplanung gebührend zu berücksichtigen». Wie der Bericht von Arch. A. Jenny zeigt, haben es nun Prof. Guterson und seine Mitarbeiter verstanden, gerade das zu realisieren, was in der genannten D.V. als Ziel bezeichnet worden war: Ausbildung in Landesplanung durch freies Zusammenwirken von Hochschuldozenten mit der V.L.P. und Männern der Praxis. Wir beglückwünschen die Behörden der E.T.H. dazu und hoffen auf eine ersetzungsschichtliche Weiterentwicklung dieses Weges.

Gelegentlich hören wir (und hören z.B. gerade anlässlich des Vortrages von Prof. P. Abercrombie wieder) den Ausdruck des Bedauerns darüber, dass kein Meister seines Faches wie seinerzeit H. Bernoulli mehr über Städtebau doziere. Diesem Einwand möchten wir entgegenhalten, dass dafür eine ganze Reihe von Vorlesungen, jede von ihrem Standpunkt aus, heute dieses Thema behandeln, wodurch der Horizont des Studierenden und die Schärfung seines Urteilsvermögens wohl mehr gewinnen, als wenn er nur einen einzigen Dozenten hören könnte. Es wird heute (Sommer- und Wintersemester) folgendes geboten: Abt. I: Städtebau und Gartenarchitektur (Hess, 1 h), Städtebauliche Uebungen (Dunkel), Geschichte und Theorie des Städtebaus (Egli, 4 h), Städtebau und Gebäudelehre III (Hofmann, 2 h), Städtebauliche Uebungen (Hofmann), Gebäudelehre IV und Städtebau (Hofmann, 2 h), Heimatschutz, Landesplanung, formale Gestaltung technischer Bauten (Hofmann, 1 h). Abt. II u. VIII: Bebauungs- und Quartierplan (Kupli, 2 h Vorlesung und 2 h Uebungen, nach Abteilungen getrennt). Zu diesen Vorlesungen und Uebungen kommt das reichhaltige Programm hinzu, das im Stundenplan für Spezialstudien (4. Landesplanung) enthalten ist.

Red.

NEKROLOGE

† W. Bärlocher. Am 23. März 1947 ist in Zürich völlig unerwartet Dipl. Bauing. Werner Bärlocher, ehemaliger Ober-Ingenieur und Direktor-Stellvertreter des Kreises III der Schweizerischen Bundesbahnen, an einer Herzlärmung verschieden. Dem Verstorbenen, der sich auf Ende 1943, noch rüstig an Körper und Geist, in den wohlverdienten Ruhestand begeben hatte, war es leider nicht vergönnt, an der Seite seiner Gattin einen länger dauernden Lebensabend beschaulich zu genießen.



W. BÄRLOCHER
INGENIEUR

1878

1947

W. Bärlocher wurde am 19. Juli 1878 in seiner Vaterstadt St. Gallen, der er zeitlebens eine treue Anhänglichkeit bewahrte, geboren. Nach Absolvierung der dortigen Kantonschule bezog er im Jahre 1897 das Eidg. Polytechnikum in Zürich. Seine akademischen Studien, die durch ein Jahr praktischer Tätigkeit auf der Baustelle des Kubelwerkes unterbrochen wurden, schloss er im Frühjahr 1902 mit dem Diplom als Bauingenieur ab.

Nachher arbeitete er kurze Zeit auf dem Tiefbaubureau des Kreises III der SBB in Zürich, übernahm darauf die Bau-

leitung einer Wasserversorgung in Balgach im st. gallischen Rheintal, leistete vielfachen Dienst und wandte sich darauf dem Bahnbau zu. Vom Oktober 1904 bis November 1911 wirkte er bei der Projektierung und anschliessend als Bauführer der technisch schwierigen Strecke St. Gallen-Herisau der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Im Jahre 1912 war er für das Bureau für Befestigungsarbeiten in Bern als Bauleiter in Airolo tätig. Dank seiner beruflichen und militärischen Tüchtigkeit wurde er im Dezember 1913 zum Geniechef im Kommandostab der St. Gotthard-Befestigungen mit Sitz in Andermatt ernannt. Diesen wichtigen Dienst erfüllte er während des ganzen Weltkrieges 1914/18. Seine Stellung brachte ihm neben militärischen Funktionen eine vielseitige Tätigkeit bei den zahlreichen Bauten, die mit den militärischen Anlagen am Gotthard, am Simplon und im Südtessin im Zusammenhang standen. Seine als einfacher und gewandter Berggänger erworbenen Kenntnisse der Alpenwelt kamen ihm dabei sehr zu statten.

Am 1. März 1919 trat der Verstorbene als technischer Bureauvorstand beim Oberingenieur des Kreises IV in St. Gallen in den Dienst der Schweizerischen Bundesbahnen und wurde bereits 2½ Jahre später mit den Funktionen des Ober-Ingenieur-Stellvertreters betraut. Der damalige Kreisdirektor in Luzern und spätere Präsident der Generaldirektion H. Etter berief ihn auf den 1. April 1924 zum Oberingenieur der Bauabteilung des durch die Reorganisation erweiterten Kreises II nach Luzern. Anfang 1930 übersiedelte W. Bärlocher nach Zürich, um in gleicher Stellung die Leitung der Bauabteilung des Kreises III zu übernehmen. Seine Ernennung zum Direktor-Stellvertreter auf den 1. April des gleichen Jahres war ein weiterer Beweis für das volle Vertrauen, das die Geschäftsleitung in ihn setzte. Anlässlich der Mobilmachung im September 1939 vertrat der Verstorbene vorübergehend den zum Aktivdienst eingerückten Kreisdirektor als Direktor der Betriebsgruppe III. Bei dieser Gelegenheit wurde er unter gleichzeitiger Beförderung zum Obersten dem Stab der Eisenbahnoffiziere zugeteilt.

Die langjährige und erfolgreiche Wirksamkeit von a. OberIng. Bärlocher im Dienste der Schweizerischen Bundesbahnen ist gekennzeichnet durch eine rastlose und vielseitige Tätigkeit. Es entsprach seiner Veranlagung, seine grosse Arbeitsbürde in treuer, hingebender Pflichterfüllung und gleichmässiger Ruhe zu bewältigen. Mit militärisch geschultem, klarem Blick verstand er es stets, das Wesentliche vom Unwesentlichen zu trennen. Seine Entscheidungen waren geleitet von strenger Sachlichkeit und verrieten ein gereiftes Urteil. Das Streben nach äusserer Anerkennung war ihm fremd; ihm genügte die innere Befriedigung nach getaner Arbeit. Er war kein Freund vieler Worte, doch konnte er in engerem Kreis durch seinen trockenen Humor recht unterhaltsam sein. Seinen Mitarbeitern und Untergebenen war er ein gerechter Chef, der Strenge mit Güte zu verbinden wusste. In seinen Mussestunden waren ihm weite Wanderungen in der freien Natur und die Pflege von Kunst und Musik ein Bedürfnis.

A. Dudler

† Walter Isler, Dipl. Ing. Während eines militärischen Trainingskurses ist am 5. März Hauptmann Walter Isler, Kommandant der Fliegerstaffel 20, mit einem Morane-Jagdflugzeug in der Nähe von Meiringen tödlich abgestürzt.

Walter Isler, geb. am 15. Aug. 1912, war einer jener schweizerischen Maschinen-Ingenieure, die sich speziell im Flugzeugbau ausgebildet haben, um auf dem Gebiete des Flugwesens ihre Lebensaufgabe zu erfüllen. Die Neigung zur Beschäftigung mit der Luftfahrt — und der schweizerischen Luftfahrt im Besonderen — hatte er wohl schon von seinem Vater ererbt, von dem bereits 1941 verstorbenen Direktor des Eidg. Luftamtes und Organisator unseres zivilen Flugwesens vor dem Kriege, Oberst Arnold Isler.

Nach der Berner Maturität kam der junge Isler 1931 zum Maschineningenieur-Studium an die E.T.H.; er folgte seines Vaters Spuren durch den Beitritt zur Studentenverbindung «Karolingia» und durch die Meldung zur Dienstleistung bei der Fliegertruppe. Nach Abschluss seiner Studien mit dem Diplom im Jahre 1936 benützte er eine im Jahre darauf sich bietende Gelegenheit zu einem längeren Studienaufenthalt in Amerika, wo er sich besonders im Massachusetts Institute of Technology in Cambridge bei Boston grundlegende Kenntnisse auf dem Gebiete des Flugzeugbaus holte. Reisen bis an die Westküste der Vereinigten Staaten boten