

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 66 (1948)  
**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:** 22.02.2026

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

für den Ausschluss eines Projektes vorliegt; dagegen bemängelte das Preisgericht in einzelnen Fällen die Lesbarkeit der Unterlagen beeinträchtigende Verwendung von Deckfarben.

In einem ersten Rundgang wurde kein Projekt ausgeschieden, da festgestellt werden konnte, dass alle Bewerber sich ernsthaft um die Aufgabe bemüht haben.

Im zweiten Rundgang, in welchem die einzelnen Entwürfe in bezug auf Verkehrslösungen, städtebauliche Gestaltung und wirtschaftliche Ueberlegungen eingehend geprüft wurden, fand die Ausscheidung von 21 Projekten statt. Im dritten Rundgang wurden acht Projekte ausgeschieden, die trotz wertvollen Vorschlägen erhebliche Mängel enthalten. In der engeren Wahl verblieben sieben Vorschläge.

[Wir lassen, zum bequemeren Vergleich mit dem Text unserer Einleitung und den dazu gehörenden Plänen, hier folgen die]

#### Schlussfolgerungen des Preisgerichtes und Richtlinien für die weitere Bearbeitung

##### 1. Allgemeines

Der grösste verkehrstechnische Nachteil des Bahnhofplatzes ist der Durchgangsverkehr West-Ost unmittelbar vor dem Aufnahmegebäude. Dieser Nachteil lässt sich mit relativ geringem Aufwand durch Umleitung wirksam beheben. Eine solche Massnahme, ergänzt durch einige einfache Verbesserungen des Trambahnhofes, bildet eine erste Bauetappe, die rein verkehrstechnisch auf längere Zeit genügen kann.

Ungelöst bleibt jedoch das Problem einer klaren Eingliederung des Bahnhofplatzes in den Stadtorganismus durch eindeutige, gut auffindbare und angenehme Verbindungen zur inneren Stadt. Die Lösung dieses Problems war im wesentlichen die schwierige Aufgabe des Wettbewerbes.

Dieser hat gezeigt, dass eine Lösung nur im Rahmen einer Gesamterneuerung des ganzen Häuserkomplexes westlich des bestehenden Bahnhofplatzes (Bild 2) möglich ist. Eine solche Erneuerung, obwohl sie eine verhältnismässig kleine Fläche der Stadt betrifft, erfordert eine planliche, organisatorische und finanzielle Vorbereitung auf lange Sicht. Die Praxis hat eindeutig gezeigt, dass derartige Unternehmungen nur dann zu einem Erfolg führen, wenn sich die öffentliche Hand durch eine vorausschauende aktive Bodenpolitik (systematischer Erwerb von Liegenschaften) das massgebende Mitspracherecht sichert. Im vorliegenden Falle kann die Aufgabe erleichtert werden durch interessante Kompensationsmöglichkeiten mit einzelnen Baubewilligungen (im Baurecht) auf den angrenzenden grossen Freiflächen.

##### 2. Verbindungen nach der inneren Stadt

Ein grosser städtebaulicher Fehler des bestehenden Bahnhofplatzes ist seine einseitige Orientierung nach dem Aeschengraben hin, der die innere Stadt nur tangiert. Es ist notwendig, eine direkte Fahrverbindung in Richtung Heuwaage-Barfüsserplatz zu schaffen. Die Elisabethenstrasse soll in erster Linie als Fussgängerverbindung zur inneren Stadt dienen. Das Teilstück vom Bahnhofplatz bis zur De-Wette-Strasse soll unter Benützung der Grünfläche als breiter und schöner Parkweg ausgebildet werden. Ausserdem muss eine sichere Ueberquerung des Ost-West-Verkehrs und eine gute, sichtbare Einführung in den Bahnhofplatz gefordert werden.

Die Tramlinie kann in der Elisabethenstrasse für den Stossverkehr belassen werden, sofern die Linie 2 im Normalverkehr über die Dufourstrasse geführt wird.

##### 3. Bahnhofplatz

Bei der weiteren Bearbeitung des Bahnhofplatzes sind folgende Gesichtspunkte zu beachten: Gute und direkte Einführung des verlängerten Steinentorberges. Direkte und gut ablesbare Einführung der wichtigen Fussgängerverbindung zur Elisabethenstrasse. Berücksichtigung der vier annähernd gleichwertigen Ein- und Ausgänge des SBB- und Elsässer-Bahnhofes. Möglichst einfache Zusammenfassung der Flächen für die Fussgänger und den Fahrverkehr. Unterirdische oder überdeckte Parkplätze sollten im Hinblick auf die Kosten möglichst nur in Zusammenhang mit den neuen Bauten vorgesehen werden. Ausbildung eines architektonisch gut proportionierten, nicht zu grossen Platzraumes.

Diesen Anforderungen wird ein parallel zur Hauptfront des Bahnhofes gelegter Platz am besten entsprechen.

##### 4. Trambahnhof

Der Wettbewerb hat den Beweis erbracht, dass leistungsfähige oberirdische Tramführungen möglich sind und deshalb

unterirdische Anlagen mit einem bedeutenden technischen und finanziellen Aufwand sich nicht rechtfertigen.

##### 5. Ost-West-Verkehr

Die Linienführung des Ost-West-Verkehrs wird bestimmt durch den Wunsch, einerseits für die Bautrakte längs der nördlichen Seite des neuen Bahnhofplatzes eine gewisse Tiefenentwicklung zu sichern, anderseits die Grünfläche vor dem De-Wette-Schulhaus nicht zu stark zu beanspruchen. Als Folge davon muss das Teilstück der Nauenstrasse von der Gartenstrasse bis zum Aeschengraben südlich abgebogen werden.

Die gegebenen Niveaumerkmalen bieten für den endgültigen Ausbau die Möglichkeit, den Ost-West-Verkehr kreuzungsfrei über den bis zum neuen Bahnhofplatz verlängerten Steinentorberg zu führen.

Die heute ungünstigen Verkehrsverhältnisse bei der Kreuzung der Viaduktstrasse mit der Margarethenbrücke können verbessert werden durch die Verlegung der Tramlinien aus der inneren Margarethenstrasse.

##### 6. Steinentorviadukt

Der in verschiedenen Projekten vorgesehene Steinentor-Viadukt sollte endgültig fallen gelassen werden. Die wenigen Vorteile, die er bieten würde, stehen in keinem Verhältnis zum Kostenaufwand. Ausserdem würde der Viadukt die wünschbare räumlich architektonische Gestaltung des Heuwaageplatzes als Eingang zur inneren Stadt schwer beeinträchtigen, wenn nicht verunmöglichten.

##### 7. Hotelhochhaus

Um die städtebauliche Gestaltung des künftigen Bahnhofplatzes nicht zu präjudizieren, empfiehlt es sich, auf eine architektonische Betonung des Aeschengrabens durch das vorgesehene Hotelhochhaus zu verzichten. Dieser Hotelneubau sollte im Rahmen des Baugesetzes ausgeführt werden.

#### Beurteilung der Entwürfe

##### Entwurf Nr. 29. [Verfasser Arch. O. Senn, Basel]

Grundsätzlich richtige Disposition eines längsgelegten Bahnhofplatzes mit zwei logisch richtigen Hauptverkehrsstrassen (Steinentorberg und Aeschengraben) und der Betonung der Elisabethenstrasse für den Fussgängerverkehr. Das Projekt stellt einen entwicklungsfähigen Vorschlag dar, dessen Möglichkeiten noch nicht voll ausgeschöpft sind.

**Vorteile:** Flüssige Führung des Ost-West-Verkehrs. Klare Fahrverbindungen mit der Innenstadt. Ebenfalls gute Führung des Fussgängerverkehrs zur Heuwaage. Flüssige Führung des Zubringerdienstes (Autos, Taxis usw.). Masstäblich gut abgewogene Baukörper um den Bahnhofplatz. Guter Trambahnhof.

**Nachteile:** Zugänge zur Elisabethenstrasse noch ungenügend ausgebildet. Vorschlag für die Sanierung des Gebietes nördlich der Elisabethenschanze mit Erweiterung der Grünanlage zu weitgehend. Etappenweise Ausführung durch kostspielige Strassenprovisorien erschwert. (Schluss folgt)

#### MITTEILUNGEN

**Diesel-elektrische Triebfahrzeuge für die L. M. S.** Nachdem sich die «London Midland and Scottish Railway Company» (L. M. S.) im März 1946 zur Einführung diesel-elektrischer Traktion entschlossen hatte, beauftragte sie die «English Electric Company, Ltd.», den Motor und die elektrische Ausrüstung für eine Probefahrt mit einer Leistung von 1600 PS Motorleistung zu liefern, während die übrigen Teile unter der Leitung von H. G. Ivatt, Chefingenieur der L. M. S., entwickelt wurden. Um möglichst umfassende Versuchsfahrten durchführen zu können, sind zwei solcher Lokomotiven gebaut worden, von denen die erste neulich ihre Probefahrten durchgeführt hat und nun auf der Strecke St. Pancras (London)-Derby, später bis Manchester, für den fahrplanmässigen schnellen Personenzugdienst eingesetzt worden ist. Die Lokomotiven weisen an beiden Enden je einen Führerstand auf. Zwei Lokomotiven können zusammengekuppelt und gemeinsam von einem Führerstand aus gesteuert werden. Die Dieselmotoren bestehen je aus zwei Reihen von je acht in V-Form angeordneten Zylindern von je 254 mm Durchmesser und 305 mm Hub; jeder Motor leistet 1600 PS (bei zwölfstündigem

Dauerbetrieb) bei 750 U/min; er arbeitet im Viertakt und wird mit einem Abgas-Turbogebüll aufgeladen, das von der Britischen Brown-Boveri Gesellschaft geliefert wird. Ausführliche Beschreibungen mit Bildern finden sich in «The Engineer» vom 26. Dez. 1947, S. 596\* und in «The Railway Gazette» vom 2. Januar 1948, S. 16\*.

**Betonstrassenbeläge in der Schweiz.** Die Kriegsjahre hatten auf das gesamte Strassenwesen, im besondern aber auf den Betonstrassenbau, einen nachteiligen Einfluss. Wegen der Mobilisation konnten verschiedene fertige Projekte nicht verwirklicht werden und später bedingte die Zementierung die Aufschubung aller Neuprojektierungen. Erst mit Eintritt der freien Bewirtschaftung vermehrte sich im Jahre 1946 der Betonstrassenbau sprunghaft. Das Ergebnis von 1947 mit über 300 000 m<sup>2</sup> hat alle früheren Jahresresultate stark übertroffen. Die Gesamtfläche aller bisher, unter der Leitung der Betonstrassen A.-G., Willegg — ohne deren Mitarbeit nur unwesentliche Betonstrassenbeläge eingebaut worden sind — ausgeführten Beläge beläuft sich Ende 1947 auf 1,954 Mio m<sup>2</sup>. Von den im Jahre 1947 erstellten Betonstrassen sind folgende hervorzuheben: Seewen-Ibach SZ, Le Sentier-Le Brassus VD, Saint-Blaise-Thielle NE, Islikon-Gachnang TG, Willisau-Hergiswil LU, und Ricken-Bildhaus SG. Auch dem Wunsch der Radfahrerverbände konnte entsprochen werden, indem auf den Radstreifen im Nordring in Bern und der Badenerstrasse in Zürich Betonbeläge eingebaut worden sind. Stark beeinflusst wurde das Jahresergebnis durch die Flugplätze in Genf und Zürich-Kloten, wo Pisten, Rollwege, Park- und Stationsplätze in Beton erstellt werden, deren Flächen in den oben genannten Zahlen enthalten sind.

**Irische Sommerfahrt** betitelt Dr. Th. Gubler seinen Reisebericht, der in der «Autostrasse» 1947, Nr. 11 und 12, und 1948, Nr. 1 bis 3 erschienen ist. Wie immer erweist sich der Verfasser als scharfer Beobachter und fesselnder Erzähler, der nicht nur dem Autotouristen, sondern auch dem Ingenieur und dem allgemein Interessierten etwas zu sagen hat. Am auffälligsten tritt die Rückständigkeit Irlands in Erscheinung, und zwar in jeder Hinsicht; eine Rückständigkeit, die wir verwöhnten und gehetzten Mitteleuropäer im 20. Jahrhundert kaum noch für möglich gehalten hätten. Mit irischen Zuständen verglichen, weist z. B. unsere schweizerische Strassenbau- oder Elektrizitätspolitik ein ungestümtes Tempo auf, und hierin erblicken wir einen gewissen Trost: vielleicht ist es dem menschlichen Gemüt bekömmlicher, wenn die Technik nicht zu rasche Fortschritte macht (aber das darf man im Organ der Techniker nicht zu laut sagen).

**Die Société des Ingénieurs Civils de France** feiert vom 29. Mai bis 3. Juni d. J. in Paris ihr hundertjähriges Bestehen. Neben den üblichen Zeremonien, gesellschaftlichen Veranstaltungen, Banketten und Besichtigungen sieht das Programm viele Vorträge aus allen Gebieten der Technik vor.

**Reine, alte Holzkonstruktionen,** sozusagen ohne Verwendung von Eisen, zeigt an zwei schönen Beispielen vom Lukmanier Ing. M. Stahel in den «Techn. Mittlg. für Sapp., Pont. u. Min.» Nr. 3, 1947.

## NEKROLOGE

† **Adolf Schlaepfer** erblickte am 23. April 1880 in Herisau das Licht der Welt und verbrachte dort eine glückliche Jugendzeit. Nach Absolvierung der Kantonsschule in St. Gallen bezog er das Eidg. Polytechnikum, wo er sich mit Energie dem Baustudium widmete, das durch ein Jahr praktischer Tätigkeit bei der St. Gallischen Rheinkorrektion unterbrochen wurde. Von Natur aus gesellig veranlagt, verlebte er frohe Stunden im Kreise der «Zofingia», der er zeitlebens die Treue hielt. Nach bestandenem Examen zog es den jungen Bauingenieur ins Ausland, wo ihm im Jahre 1905 die Leitung der Flussbau-Abteilung «Bolkenhayn» in Preussisch-Schlesien übertragen wurde. Er betätigte sich dann auch bei den Korrekturen an der Neisse und an der Katzbach, wo er reiche flussbautechnische Erfahrungen sammeln konnte. Auf ausgedehnten Reisen in Oesterreich, England und Italien erweiterte Schlaepfer seine Kenntnisse im Strassen- und Brückenbau.

Im Jahre 1909 erfolgte die Wahl des erst 29-jährigen Ingenieurs zum Kantonsingenieur von Appenzell A. Rh., in welcher Stellung er 28 Jahre lang mit grosser Hingabe seinem Heimatkanton diente. Anno 1910 vermählte sich Adolf Schlaepfer

mit Frl. Augusta Becker von Linthal, die ihm stets eine verständnisvolle Lebensgefährtin war. Mit drei Kindern war dem Paare ein sehr glückliches Familienleben beschieden.

Mit der ihm eigenen Energie setzte sich der junge, temperamentvolle Kantonsingenieur für den Ausbau des appenzellischen Strassennetzes ein, was bei den beschränkten Mitteln eines kleineren Kantons keine leichte Sache war. Schlaepfer war einer der ersten Kantonsingenieure, die systematisch an die Staubfreimachung der Strassen herangingen und künstliche Beläge ausführten. Aber nicht nur dem Ausbau von Strassen und der Korrektion von Gewässern galt sein rastloses Schaffen; es entstanden unter Schlaepfers Leitung auch die namhaften Brücken über das Hundwilerobel und über den Rotbach bei Teufen, ferner die schöne Passstrasse von Urnäsch nach der Schwägalp.

Trotz umfangreicher amtlicher Tätigkeit widmete sich der Verstorbene mit grossem Interesse den Bestrebungen der «Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner». Als langjähriges Vorstandsmitglied und als Präsident bemühte sich Schlaepfer eifrig, den Belagbau für moderne Strassen zu fördern. Seiner Anregung entsprang die fruchtbbringende Zusammenarbeit mit der zuständigen Abteilung der EMPA, was u. a. zur Aufstellung von Qualitätsvorschriften für Teer und bituminöse Bindemittel führte.

Organisationstalent und praktische Ader kamen dem Verstorbenen auch im Militärdienst sehr zu statten. Er leistete Dienst im Generalstab und avancierte als Truppenkommandant zum Oberst des Genie.

Wenn der Verstorbene damals, als sich das In- und Ausland für die appenzellischen Strassen interessierte, Angebote der Privatwirtschaft auf verlockende Stellen jeweils abgelehnt hat, so lag der Grund hierzu in seiner leidenschaftlichen Liebe zu Land und Volk seiner appenzellischen Heimat. Um so erschütternder war es dann für ihn und für alle, die ihn kannten und schätzten, dass gerade er, der 28 Jahre lang seinem Heimatkanton treu gedient, in jene Katastrophe geriet, die uns allen unfassbar erschien. Es gehört zur Tragik, dass ein Mann in führender Stellung erleben muss, dass man um Kleinigkeiten will den Grossen seiner Verdienste vergisst.

Wohl fand Adolf Schlaepfer im Ausland sofort ein reiches Tätigkeitsfeld. Er hatte auch die Genugtuung, dass ihm später in der Armee Gerechtigkeit widerfuhr und er während des Aktivdienstes im Bureau des Geniechefs der Armee nützliche Arbeit leisten konnte. Aber seine innere Kraft war gebrochen, denn all das Erlebte war ein zu schwerer Schlag für den früher so energischen, tatkräftigen Mann. Sein markanter Kommandoton ging nach und nach in eine leise Stimme über, sein einst so feuriges Auge blickte müde und die Heiterkeit, mit der er so manche frohe Tafelrunde belebt hatte, war von ihm gewichen.

Wenn Adolf Schlaepfer in der weiteren Öffentlichkeit als tüchtige, aber auch oft als schroffe und selbsttherrliche Persönlichkeit galt, so war unter der harten Schale doch ein weiches Herz verborgen. Es war in ihm ein eigenartiger Gegensatz zwischen impulsivem, herrischem Gebaren und herzensgutem Wesen. So trug denn auch Oberst Schlaepfer sein Schicksal ohne Worte des Hasses und der Erbitterung, bis er am Morgen des 2. März durch einen sanften Tod zur grossen Armee abberufen wurde.

C. Kirchhofer

† **H. F. Zimmermann**, Ing. G. E. P., von Basel, geb. 16. November 1888, ist am 5. Januar 1948 gestorben und am 8. Januar unter grosser Anteilnahme in Neuenburg zu Grabe getragen worden.

H. F. Zimmermann hatte das Gymnasium in Freiburg i. Br. und Lausanne besucht und in den Jahren 1908 bis 1912 die Bauingenieurschule der E. T. H. in Zürich absolviert. Nach Beendigung seiner Studien war er während 22 Jahren in Russland tätig, vorerst als Bauingenieur und alsdann als



A. SCHLAEPFER

1880 INGENIEUR 1948