Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 18: Das Problem der Bahnhoferweiterung Zürich: II. Heft

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: 04.02.2026

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

Durchbruch und in die verbreiterte Löwenstrasse umgeleitet wird. Architektonisch ist diese Lösung durchaus denkbar. Im Zuge der Linth-Escher-Anlage sehen wir auch noch etwa grosszügig angedeutet die Verbindung der Bahnhofstrasse mit dem Sihlraum (Bild 46). Anstelle der Linth-Escher-Schulhausanlage sind Parkierplätze auf zwei Ebenen gedacht. Also etwas hypothetische Annahmen, die der Weiterentwicklung überlassen bleiben müssen. Das gleiche gilt für die Unterführung der Kasernenstrasse unter dem Bahnkörper hindurch. Diese Annahme ist sehr verständlich, da sie nach meiner Ansicht den Verkehr um das Aufnahmegebäude wesentlich entlasten würde.

Zur architektonischen Lösung des Aufnahmegebäudes selbst möchte ich die Bedingung aufstellen, dass die Baumassen des projektierten Gebäudes gegeneinander abgewogen und in die bestehende städtebauliche Situation eingegliedert sein müssen. Es liegt ein generelles Projekt des Aufnahmegebäudes vor, eine ernsthafte, gut durchgearbeitete Studie, die in grossen Zügen gesehen, in betrieblicher und architektonischer Beziehung eine Lösung darstellt; mehr kann von diesem Projekt nicht verlangt werden. Bei aller Qualität der vorliegenden Arbeit muss diese Einschränkung gemacht werden. Die weitere Durcharbeitung der Bauaufgabe vor der seinerzeitigen Ausführung und die allfällige Durchführung eines Wettbewerbes werden zur weiteren Differenzierung der Lösung beitragen. Das generelle Projekt sieht vor, den Gebäudetrakt längs der Museumstrasse etwa in der Höhe der Bauten längs der Bahnhofstrasse und am heutigen Bahnhofplatz durchzuführen. Der Kopfbau des Aufnahmegebäudes quer zu den Perronanlagen kann in der Breite des zukünftigen Bahnhofplatzes als Hochhaus durchgebildet werden. Die Modellstudie (Bild 42) weist eine Gesimshöhe von 32 m auf, für unsere Verhältnisse die Höhe eines normalen Kirchturmes. Das Festlegen der Höhe muss selbstverständlich noch eingehenden Studien überlassen werden. Auf jeden Fall darf festgestellt werden, dass die Verbindung des Aufnahmegebäudes mit einem Hochhaus gut denkbar ist. Zudem kann damit die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens gesteigert werden.

Mit der Betonung eines axialen Abschlusses der Bahnhofstrasse (Bild 42) wird der heute schon bestehende, zur Tradition gewordene städtebauliche Gedanke wieder aufgenommen. Er sollte auch im zukünftigen Projekt beibehalten werden. Ob diese Dominante in Form eines Turmes oder eines andern architektonischen Elementes ausgebildet werden soll, ist ebenfalls weiteren Studien zu überlassen.

Ich bin überzeugt, dass sich die technische Forderung nach *Ueberwerfungsbauwerken* im Bahnhofgebiet der SBB auch architektonisch lösen lässt; nur muss dabei die Bedingung aufgestellt werden, dass diese ingenieur-technischen Bauten in reinen, eleganten Betonformen durchgeführt werden und dass Erdwälle, die die Wirkung von Talsperren in sich bergen, nach Möglichkeit vermieden werden.

Der Ausbau der Bahnanlagen in der Stadt Zürich bedeutet nichts anderes als die Ausdehnung der Bahnzone, wie sie in der Zürcher Bauordnung schon aufgenommen worden ist. Ich glaube, es dürfte selbstverständlich sein, dass wir nach Möglichkeit zu vermeiden suchen, dass innerhalb des zukünftigen Bahngebietes vor Inangriffnahme der Bauarbeiten wesentliche Werte investiert werden. Neubauten innerhalb der zukünftigen Bahnzone würden zu einer weiteren finanziellen Belastung führen. Es muss sicherlich versucht werden, dies zu vermeiden, da das Zürcher Bahnprojekt ohnehin für schweizerische Verhältnisse eine wesentliche Beanspruchung der Volkswirtschaft bedeuten wird.

MITTEILUNGEN

Züka, Rückblick und Lehren. Zum Aufsatz von Arch. H. Fischli (Nr. 12 u. 13 lfd. Jgs.) haben wir zwei *Zuschriften* erhalten, die wir auf ausdrücklichen Wunsch der Einsender veröffentlichen:

Zu dem Aufsatz von Arch. Hans Fischli sind zur Beurteilung der Verhältnisse bei der *Ausstellungsbahn* (Seite 179) folgende Ergänzungen angezeigt:

a) Bauarbeiten:

Gesamte Baukosten einschliessl. Honorare laut Kostenvoranschlag vom 4. 1. 47		Fr. 200 000.—
Zusätzliche Leistungen und Lieferungen:		
Brücke	Fr. 8 792.50	
Verschiedenes	Fr. 8 960.—	Fr. 17 752.50
Bewilligte Bausumme		Fr. 217 752.50
Abrechnung einschliessl. Teuerungen u. Honorare		Fr. 226 076.25
Ueberschreitung		Fr. 8 323.75
		= rd. 4 %

b) Betrieb (Regiebetrieb der Züka):

Die vorgesehene vierwöchige Probefahrt, zum sorgfältigen Einspielen der Bahn, konnte infolge der verspäteten Anlieferung der Gleise (sechs Wochen), Antriebskette usw. nicht durchgeführt werden. Durch die so geschaffene Zwangslage sah man sich veranlasst, auf schnellstem Wege *behelfsmässig* manuell bediente Regulierbremsen einzubauen, die entsprechend mehr Bedienungspersonal benötigten. Die Kostenüberschreitung liegt zur Hauptsache in diesem Sektor. Die reichlichen Sicherungsmassnahmen haben sich insofern bewährt, als der Betrieb unter Leitung eines ausgezeichneten Betrieb-Chefs bei einer Frequenz von über 230 000 Fahrgästen (rd. 30 000 Wagenkilometer) sich ohne Unfall abgewickelt hat.

Meilen, den 30. März 1948. F. O. Kälin

Die Ausführungen von Arch. Hans Fischli enthalten im Kapitel *Ausstellungsbahn* einige irreführende Bemerkungen. Der nicht näher orientierte Leser jenes Artikels muss den Eindruck gewinnen, dass die Baupolizei a) am Eröffnungstag die Aufnahme des Bahnbetriebes verhinderte, b) sich die Zuständigkeit für die Abnahme der Bahn anmasste, und c) durch die von ihr veranlassten Massnahmen unvorhergesehene bauliche Mehrleistungen sowie «mehrfach» erhöhte Betriebskosten veranlasst habe. — Hierzu ist zu bemerken:

Zu a): Am Eröffnungstag, Samstag, den 23. August 1947, war die Bahn noch nicht betriebsbereit erstellt und die Bauleitung sah sich veranlasst, die für diesen Tag vorgesehene behördliche Abnahme auf Montag den 25. August 1947 zu verschieben.

Zu b): Nachdem das Eidg. Amt für Verkehr seinerseits die Bahn als nicht bewilligungspflichtig erklärte, wurde von der Bauleitung die Baupolizei der Stadt Zürich um Prüfung, Genehmigung und Abnahme der Bahnanlage ersucht. Aus dem Verantwortungsbewusstsein der Oeffentlichkeit gegenüber wurde dem Ersuchen stattgegeben.

Zu c): Die sich aus den Abnahme-Probefahrten aufdrängenden Sicherheitsmassnahmen, darunter die Ersetzung der automatisch wirkenden durch manuell bedienbare Bremsen, wurden nicht nur von den Organen der Baupolizei, sondern von allen bei den Kontrollfahrten Beteiligten, ganz besonders aber den verantwortungsbewussten Erstellern der Bahn als unbedingt notwendig empfunden. Wenn trotz dieser Vorkehrungen infolge Unaufmerksamkeit in der Handhabung der Bremsen leichte Unfälle vorgekommen sind, ist dies ein Zeichen, dass die gemachten Vorschriften nicht überspitzt waren. Der Baupolizei-Inspektor: Eichenberger

Betriebsaufnahme im Flughafen Zürich-Kloten. Der regelmässige Flugbetrieb soll am 14. Juni aufgenommen werden. Die Swissair wird täglich mit viermotorigen DC-4-Flugzeugen um 9.25 h in Kloten starten und um 12.16 h in London-Northolt eintreffen. Der Gegenkurs verlässt London um 13.21 und ist um 16.05 in Kloten. Ebenso wird die englische Gesellschaft British European Airways Corp. einen täglichen Kurs mit 24-plätzigen «Viking-Flugzeugen» nach Kloten führen: 8.45 ab London, 11.45 an Kloten, 12.59 ab Kloten, 16.04 an London. Die holländische Gesellschaft K. L. M. wird nunmehr die 44-plätzige Douglas DC-4 ebenfalls auf der Strecke nach Zürich verwenden: 16.00 ab Amsterdam, Kloten an 18.10, Kloten ab 10.00, Amsterdam an 12.10 Vom Norden her wird die dänische Gesellschaft DDL den Flughafen Kloten ebenfalls mit 24-plätzigen «Viking»-Flugzeugen ansteuern: 10.25 ab Kopenhagen, Kloten an 13.55, Kloten ab 14.55, Kopenhagen an 18.22. Dieser Kurs hat in Kopenhagen unmittelbaren Anschluss von und nach Stockholm; wenn man also Zürich um 14.50 verlässt, trifft man um 22.20 in Stockholm ein. Endlich wird die Air France ihren gegenwärtigen Kurs mit Douglas DC-3 nach Dübendorf ab 1. Juli durch einen Kurs Paris-Zürich/Kloten mit

33-plätzigen Languedoc-Flugzeugen ersetzen: Paris ab 13.55, Kloten an 15.20, Kloten ab 16.25, Paris an 18.10. Die amerikanische Luftverkehrsgesellschaft Trans World Airlines zieht die Führung eines Kurses von New York nach Zürich/Kloten vom kommenden Herbst an in Erwägung.

Vom Bahnhof Rom-Termini. Das Dezemberheft 1947 der «Ingegneria Ferroviaria» fasst die Leidensgeschichte der Modernisierungsprojekte dieses wichtigsten römischen Bahnhofes zusammen. Ein radikales Projekt von 1931 mit Tieflegung aller Linien und Schaffung eines Untergrunddurchgangsbahnhofes wurde wegen seiner Kosten fallen gelassen. Der Fascismus hatte 1938 mit der Anlage von kolossalischen Prunkbauten begonnen, die die praktischen Bedürfnisse vernachlässigten und nie vollendet wurden. 1945 hat man dann einen Wettbewerb unter Ingenieuren und Architekten veranstaltet, aus dem zwei Entwürfe ex aequo im ersten Rang hervorgingen, und deren Verfasser den Auftrag zur Ausarbeitung des Projektes erhielten. Grundsätzlich bleibt es beim Kopfbahnhof in heutiger Lage; den Architekturstil darf man, soviel sich aus den im genannten Heft veröffentlichten Wettbewerbentwürfen entnehmen lässt, als grosszügig und sachlich bezeichnen.

Englische Lokomotivschuppen aus vorfabrizierten Eisenbetonteilen. Die LMS-Eisenbahngesellschaft (jetzt London Midland Region of British Railways) hat in Leicester und in Carlisle je einen neuartigen Lokomotivschuppen dem Verkehr übergeben. Die Schuppen bilden einen vollkommenen Ring von etwa 90 m Durchmesser und enthalten eine Drehscheibe von 22 m Durchmesser und 32 Lokomotivgleise. Das Dach sowohl wie die Reparaturgruben sind aus vorfabrizierten Eisenbetonteilen zusammengesetzt. Die 32 Gleise sind in acht Gruppen unterteilt, mit etwas grössern Zwischenräumen zwischen den Gruppen, so dass nur acht Innenpfeiler das Dach stützen können. Die Reparaturgruben haben Fluoreszenz-Röhrenbeleuchtung aus besonderen Nischen und sind nach Gruben zwischen den Gleisen entwässert. Für den Transport der Betonteile wurden besondere Wagen ausgerüstet, die die direkte Montage des Hallendaches vom Wagen aus erlaubten («Railway Gazette» vom 7. Nov. 1947 und «Engineering» vom 27. Febr. 1948).

Der Wiederaufbau der tunesischen Strassenbrücken ist im Zirkular K 16 des «Institut Technique de Bâtiment et des Travaux Publics», Paris, an Hand eines Vortrages von Obering. M. C. Mallet ausführlich und mit zahlreichen Bildern geschildert. Wenn man liest, dass 110 Brücken, davon 16 mit mehr als 40 m Spannweite, ganz oder teilweise zerstört wurden, erinnert man sich wieder lebhaft, dass vor kaum 5 Jahren der Krieg auch in Tunis gewütet hat. Da dort grosser Mangel an Bauholz herrscht, wurden nebst Stahlbrücken in weitgehendem Masse Fertigbeton-Elemente verwendet, zum Teil auch vorgespannter Beton in originellen Anwendungen, wofür die von uns 1947 in Nr. 14, S. 323 kurz beschriebene Brücke von Djédeida das schönste Beispiel ist.

Rechnen mit dem Rechenschieber ist ein *Kurs von Radio Basel* betitelt, der während der Monate Mai, Juni und September, jeden Montag von 19.00 bis 19.25 h (mit Ausnahme von Pfingstmontag, 17. Mai) stattfindet. Er steht unter der Leitung von Ing. G. Nauer, Lehrer an der Allgemeinen Gewerbeschule. Der I. Teil (Mai, Juni) behandelt allgemeines, der II. Teil (Sept.) die Anwendung der trigonometrischen Funktionen.

Beleuchtung von Rangierbahnhöfen. Die englische Südbahn hat im Rangierbahnhof Hither Green systematische Versuche angestellt, wobei u. a. ein Stahlrohrgerüst von 45 m Höhe zur Anwendung kam, das an seiner Spitze 28 Lampen (teils Tungsten, teils Quecksilberdampf) trägt, die zusammen 24400 W aufnehmen. Näheres berichten «Railway Gazette» vom 28. Nov. und «The Engineer» vom 5. Dez. 1947.

Persönliches. Das Stadtbauamt Biel ist seit Anfang dieses Jahres aufgeteilt in ein Tiefbauamt und ein Hochbauamt. Dem erstgenannten steht der bisherige Chef des Bauamtes, Ing. *O. Schaub* vor, während zum neuen Stadtbaumeister Arch. *P. Rohr* (Bern) gewählt worden ist.

Das Verhalten der Baustoffe bei Bränden wird von Ing. K. Schaden in der «Oester. Bauzeitschrift» 1947, Heft 10/12, sehr gründlich behandelt, unter Angabe zahlreicher Diagramme betreffend Formänderung, Festigkeitsabfall, usw.

Eidg. Technische Hochschule. Den Titel eines Professors der E. T. H. haben erhalten die Physiker P.-D. Dr. *R. Sänger* und P.-D. Dr. *G. Busch.*

NEKROLOGE

† **Heinz Kleiber,** dipl. Masch.-Ing., gestorben 29. Februar 1948, wurde am 28. Januar 1914 in Riehen bei Basel geboren. Er durchlief die Basler Schulen bis zur Maturität. Sein reges Interesse an der Technik und seine Freude am Konstruieren führten ihn zum Studium an der Eidg. Technischen Hochschule, das er Ende 1937 mit dem Diplom als Maschinen-Ingenieur abschloss. In einem dem Studium vorangegangenen Volontariat auf dem Basler Flugplatz konnte er seiner besonderen Neigung zu Flugproblemen folgen, und auch später noch galt sein Hauptinteresse der Aerodynamik.

Nach Studienabschluss trat der allzu früh Heimberufene in die Forschungsabteilung der Escher Wyss Maschinenfabriken in Zürich ein, wo er sich speziell mit den aerodynamischen Untersuchungsmethoden für Turbomaschinen befasste, die vorher dort eingeführt worden waren. Mit Begeisterung arbeitete er an der Entwicklung der Gasturbine mit geschlossenem Kreislauf mit, an deren hohem Stand er dank seiner Initiative und seiner Hingabe einen wesentlichen Anteil hatte.

Am 22. Februar 1948 riss ihn das tragische Eisenbahnunglück von Wädenswil mitten aus diesem Leben. Acht Tage nach dem Unglück erlag er den schweren Verletzungen, nachdem ihm seine Gattin als Opfer der gleichen Katastrophe im Tode vorangegangen war.

In Heinz Kleiber hat die Technik einen begeisterten Ingenieur verloren, der in seltener Weise theoretische Begabung mit praktischem Geschick verband. Seine Mitarbeiter aber betrauern einen stets freundlichen und hilfsbereiten Kollegen, der den Mitmenschen wie auch der Natur von Herzen verbunden war und ein tiefes Mitgefühl für alle vom Schicksal Benachteiligten hatte. F. Salzmann

† **E. R. Fiechter,** Architekt, geboren am 28. Oktober 1875, gewesener Landeskonservator von Württemberg und Professor an der Techn. Hochschule Stuttgart, ist am 19. April in St. Gallen gestorben.

† **Arnold Huber-Suter.** Ein Nachruf mit Bild unseres Z. I. A.-Kollegen, dessen Tod wir auf S. 115 gemeldet haben, findet sich in der «STZ» vom 22. April.

WETTBEWERBE

Schulhausanlage Belp, Kt. Bern. Ein engerer Wettbewerb unter sieben eingeladenen Architekten aus Bern, Belp und Burgdorf wurde von den Fachpreisrichtern H. Beyeler, Präsident, Stadtbaumeister F. Hiller, H. Rüfenacht und H. Daxelhofer wie folgt beurteilt:

1. Preis (1900 Fr.) Ernst Balmer, Bern
2. Preis (1700 Fr.) Hans Müller, Burgdorf
3. Preis (1500 Fr.) Peter Indermühle, Bern
4. Preis (900 Fr.) W. von Gunten, Bern

Ausserdem erhielten alle Teilnehmer eine feste Entschädigung. Ein Entwurf musste wegen Verstoss gegen die Grundsätze des S. I. A. ausgeschlossen werden. Die Planausstellung in der Turnhalle in Belp ist vom 25. April bis 9. Mai geöffnet.

Landwirtschaftliche Winterschulen in Frick und Liebegg, Kt. Aargau (SBZ 1948, Nr. 7, S. 102). Das Preisgericht hat den Eingabetermin bis zum 31. August 1948 verlängert.

LITERATUR

Technologie der Leichtmetalle. Von A. v. Zeerleder. 364 Seiten, 396 Abb. und 62 Tafeln. Zürich 1947, Rascher Verlag. Preis geb. 36 Fr.

Nach vier Auflagen seines Werkes «Technologie des Aluminiums und seiner Leichtlegierungen» hat der Autor die neue erweiterte Fassung unter dem allgemeineren Titel «Technologie der Leichtmetalle» herausgegeben. Wie schon aus den älteren Arbeiten der lebenslangen Praxis und der vieljährigen Lehrtätigkeit des Verfassers zu erwarten war, der zudem um seine verdienten Mitarbeiter zu beneiden ist, gibt das Buch eine auch die letzten Entwicklungen berücksichtigende und erschöpfende Abhandlung über die Herstellung und die Eigenschaften der Leichtmetalle ausschliesslich des Magnesiums. Ergänzt ist diese Darstellung durch einen interessanten Abriss der Geschichte des Aluminiums, vor allem aber auch durch seine ebenso vollständige und für die Praxis unentbehrliche Anleitung zur Verarbeitung der Leichtmetalle in allen ihren Verwendungsformen mit Einschluss