

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67 (1949)**

Heft 47

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

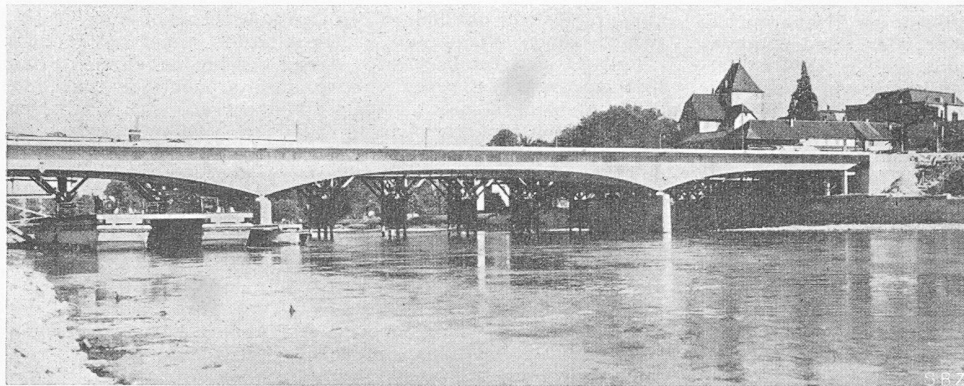
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Die Eisenbetonbrücke in Aarau, erbaut 1948/49 durch LOCHER & CIE. (Zürich) und FR. ZUBLER-FRICKER (Aarau) nach den Plänen von ROTHPLETZ, LIENHARD & CIE. A.-G. (Aarau)

- [23] Edmund R. Ricker: The Traffic Design of Parking Garages. 182 Seiten. 1948, The Eno Foundation for Highway Traffic Control, Saugatuck, Conn.
- [24] Wilbur S. Smith and Charles S. Lecraw: Parking. Dec. 1946, The Eno Foundation for Highway Traffic Control, Saugatuck, Conn.
- [25] Uses of Traffic Accidents Records, a manual prepared by the National Conference on Uniform Traffic Accidents Statistics. 187 Seiten. 1947, The Eno Foundation for Highway Traffic Control, Saugatuck, Conn.
- [26] Bruce D. Greenshields, Donald Shapiro and Elroy L. Erickson: Traffic Performance at Urban Street Intersections. 152 Seiten. 1947, Technical Report Nr. 1, Yale Bureau of Highway Traffic, Eno Foundation.
- [27] Earl Campbell: Toll Bridge Influence on Highway Traffic Operation. Technical Report Nr. 2, Yale Bureau of Highway Traffic. 112 Seiten. 1947, Eno Foundation.
- [28] F. Houston Wynn, Steward M. Gourlay and Richard I. Strickland: Studies of weaving and merging traffic. Technical Report Nr. 4, Yale Bureau of Highway Traffic. 130 Seiten. 1948, Eno Foundation.
- [29] C. H. Belser: The Legal Responsibilities of Traffic Agencies. 64 Seiten. 1948, The Eno Foundation.
- [30] Accident Investigation Manual. The Northwestern University Traffic Institute with cooperation of The Traffic Division of the International Association of Chiefs of Police. 241 Seiten. 1948, The Northwestern University Traffic Institute, Evanston, Ill.
- [31] Parking Manual. 181 Seiten. 1946. American Automobile Association, Washington 6, D. C.
- [32] Accident Facts. 1949 Edition, 97 Seiten. National Safety Council, Chicago 6, Ill.
- [33] Leon Brody: Personal Factors in Safe Operation of Motor Vehicles. 96 Seiten. 1947, Center of Safety Education, New York University, New York.
- [34] Public Safety. Monatszeitschrift, rd. 40 Seiten. National Safety Council, Chicago 6, Ill.
- [35] Irving J. Lee: How to make the Safety Speech. 63 Seiten. 1939, National Safety Council, Chicago 6, Ill.
- [36] Current Topics in Traffic Safety. 1948, National Safety Congress, Chicago. 161 Seiten. 1948, National Safety Council, Chicago.
- [37] Driver Training and Accident Prevention for the Fleet, Instructor Outlines. 105 Seiten. 1949, The Institute of Public Safety, The Pennsylvania State College, Pennsylvania.

MITTEILUNGEN

Die Betonsonde, ein neues Gerät zur Bestimmung der Verarbeitbarkeit von Beton (vgl. SBZ 1949, Nr. 33, S. 445*). In dieser Publikation wurde leider unterlassen, den eigentlichen Urheber der Betonsonde zu erwähnen. In Ergänzung des genannten Aufsatzes und zur Vermeidung jeden Missverständnisses sei mitgeteilt, dass die Betonsonde in der beschriebenen Ausführung von Dr. W. Humm, dem Leiter der Technischen Forschungs- und Beratungsstelle der E. G. Portland, entworfen und konstruiert wurde, und dass die Versuche mit diesem Gerät auf seine Veranlassung durchgeführt wurden.
G. A. Rychner

Staumauerbau in Italien. In der S.I.A.-Fachgruppe der Ingenieure für Brückenbau und Hochbau wird Dott. Ing. C. Marcella, Mailand, am 3. Dezember 1949, 10.30 h im Auditorium I der ETH einen Vortrag über den modernen Staumauerbau in Italien halten. Der Referent ist Mitglied der Direktion der Società Edison, Mailand, und technischer Direktor aller Gesellschaften der Edison-Gruppe, des weitaus grössten Elektrizitätskonzerns Italiens. Er hat die oberste Bauleitung der vielen zur Zeit im Bau befindlichen Kraftwerke der Edison-Gruppe inne und kann aus seiner reichen Erfahrung als Pro-

jektverfasser und Baufachmann sprechen. Der Vortrag wird in französischer Sprache gehalten werden.

Ersatz der Kettenbrücke in Aarau. Nachdem die verschiedenen früheren hölzernen Pfahljochbrücken von Aarau jeweils nach verhältnismässig kurzer Zeit den Hochwassern zum Opfer gefallen waren, entschlossen sich die Aarauer vor etwa 100 Jahren in grosszügiger Weise zum Bau einer Kettenbrücke, die den grossen Vorteil einer pfeilerlosen Ueberbrückung der Aare hatte. Dank moderner Untersuchungsmethoden war es der Stadtbehörde von Aarau möglich, die infolge des immer schwerer werdenden Verkehrs un-

genügend gewordene Sicherheit der Hängebrücke feststellen zu lassen, bevor der Aareübergang diesmal einem anderen Feinde zum Opfer fiel. Nachdem festgestellt worden war, dass mit einer Verstärkung der Kettenbrücke, die mit Recht als Wahrzeichen der Stadt bezeichnet wurde, der Gemeinde und dem modernen Verkehr nicht gedient wäre, beschloss man den Bau einer Eisenbetonbrücke, welche die Aare als Gerberträger in drei Oeffnungen (29 + 44 + 29 m Spannweite) überbrückt. Die neue Brücke hat eine totale Länge von 108 m und eine totale nutzbare Breite von 15 m (9,50 m Fahrbahn + 2 × 2,75 m Gehweg). Ein eingehender Bericht über Konstruktion und Bau wird nächstes Jahr hier erscheinen. Die Einweihungsfeier vom Sonntag, 6. November, zu der schon eine schöne Festschrift mit reichhaltigen historischen Angaben herausgegeben wurde, verlief in ungetrübler Freude der Bevölkerung und aller anwesenden Vertreter von Behörden und Bauleuten. Dr. F. Rothpletz persönlich übergab das Werk an Stadtmann Dr. E. Zimmerlin (der Kanton verhält sich dieser Brücke gegenüber traditionell reserviert). Eine hübsche historische Brückenausstellung in der Gewerhalle am Holzmarkt dauert noch bis am 20. November.

NEKROLOGE

† **W. R. Kunz**, Ing.-Chem., Dr. phil., G. E. P., von Zürich, geb. am 20. Okt., 1883, Eidg. Polytechnikum 1904 bis 1908, ist am 7. Nov. in Zürich gestorben.

† **Emil Respinger**, geb. am 23. Juli 1865, Ingenieur S. I. A. in Basel, ist am 7. Nov. unerwartet verschieden.

† **Jakob Andry**, Dipl. Ing., G. E. P., von Remüs, geb. am 4. Nov. 1885, Eidg. Polytechnikum 1905 bis 1909, ist am 11. November in seinem Heimatort nach kurzer Krankheit abgerufen worden.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telephon (051) 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein Sitzung vom 26. Oktober 1949

Der neue Präsident des Z. I. A., Dr. C. Keller, eröffnet die Sitzung mit kurzen programmatischen Erklärungen und erteilt das Wort an Dr.-Ing. P. Rappaport, Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen, zu seinem Vortrag

Betrachtungen zum Wiederaufbau Deutschlands unter besonderer Berücksichtigung des Ruhrgebiets

Der grösste Teil der deutschen Städte, Industriewerke und Verkehrsanlagen ist zerstört. Allein in den Städten lagen 1945 etwa 400 Mio m³ Trümmer. Im Land Nordrhein-Westfalen waren nach dem Kriege 1453 Reichsbahnbrücken und 1039 Brücken der wichtigsten Verkehrsstrassen zerstört. Dazu findet in Deutschland eine starke Verschiebung der Gesamtbevölkerung und eine Verschiebung der Bevölkerung innerhalb der zerstörten Städte statt. Die Gesamteinwohnerzahl von Deutschland ist trotz des im Osten und Westen stark verkleinerten Raums bei rd. 66 Millionen stehen geblieben. Die Bevölkerungsdichte ist infolgedessen von etwa 137 Einw./km² vor dem Kriege auf etwa 185 heute gestiegen; die Einwohnerdichte im Ruhrgebiet beträgt sogar 953/km².

Nachdem die wichtigsten Verkehrsanlagen wiederhergestellt sind, kommt als weitere grosse Sorge der Wiederaufbau der zerstörten Städte. Es gehört mehr oder minder in das Reich der Phantasie, wenn man annimmt, die Grosstädte dürften nicht wieder aufgebaut werden. Man kann wohl einen wirtschaftlich unnötigen und städtebaulich unerwünschten Wiederaufbau der Grosstädte zu vermeiden suchen; aber die Grosstädte sind Lebewesen, deren Leben man nicht plötzlich abstoppen kann. Wohl müssen unsere Altstadtkerne, soweit sie zerstört sind, unter neuen Gesichtspunkten des heutigen Geschäftslebens und des modernen Verkehrs wiederaufgebaut werden; und eine zu uferlose Ausdehnung der Aussengebiete in den Grosstädten wird als unerwünscht zu vermeiden sein. Die starre Trennung zwischen Wohngebieten und Industriegebieten, wie sie der klassische Städtebau lehrte, hält unserer heutigen Auffassung nicht mehr stand. Im Gegenteil werden wir die Stadtteilgebiete selbständig machen müssen, ihnen Arbeitsplätze und Wohnplätze geben. Dasselbe gilt auch für selbständige Gartenstädte, die nicht mehr liebliche Kleinwohnungen mit allerhand Garten- und Parkanlagen sein können, sondern in denen die unerlässliche Voraussetzung für das menschliche Leben, nämlich die Arbeit, auch eine Heimstätte finden muss. All das lässt sich bei dem Wiederaufbau zerstörter Städte nur sehr zum Teil durchführen, da vorhandene Strassen, Leitungen, Fundamente und dergleichen zu äusserster Sparsamkeit zwingen.

Deutschland hatte vor dem Kriege 18,3 Mio Wohnungen. Davon sind rd. 5 Mio Wohnungen als Verlust des Krieges zu buchen. Sie müssen in angemessener Frist wiederaufgebaut werden. Es kann aber kaum angenommen werden, dass ein jährliches Neubau-Wohnungssoll von mehr als etwa 220 000 Wohnungseinheiten möglich ist. Ein höheres Soll würden weder die Finanzen, noch die Arbeitskräfte, noch die Baustoffe gestatten. Das bedeutet also, dass bis zum leidlichen Ausgleich im Wohnungsbau über 20 Jahre vergehen werden. Die Finanzfragen sollen hier nicht erörtert werden. Aber die Fragen: «Wo soll gebaut werden?» und «Wie soll gebaut werden?» sind ungewöhnlich wichtig. Auch hier gilt es als aussichtsloses Ideal, die zerstörten Städte etwa liegen zu lassen und draussen im grünen Gelände neue Wohnviertel zu errichten. Die vorhandenen Strassenkörper, Leitungen, Kanalanlagen, Fundamente usw. müssen im Rahmen des städtebaulich Möglichen verwendet werden. Selbstverständlich dürfen keine fehlerhaften Anlagen vergangener Jahrzehnte hierbei wieder erstehen. Zunächst ist die Hauptaufgabe die Instandsetzung noch brauchbarer, beschädigter Wohnungen, und erst dann folgt der Neubau. Neubauten werden vor allem dort schnell notwendig sein, wo die aus dem Osten Deutschlands oder des östlichen Auslands verlagerten Industrien neuen Wohnbedarf fördern.

Auch das «Wie soll gebaut werden?» ist wichtig. Wir werden manchen Idealraum begraben müssen, und wir werden in Deutschland schon unser Aeusserstes tun müssen, wenn wir den über 4 Millionen Obdachlosen eine Heimat geben wollen und die Zusammendrängung der übrigen Bevölkerung allmählich bessern wollen. Das, was in der Schweiz fast Regel ist, nämlich die Errichtung ein- und mehrgeschossiger Reihenhäuser, wird sich auch in Deutschland mehr und mehr durchsetzen müssen. Dass daneben auch Einzelhäuser und Eigenheime möglich sind, soll betont werden, vor allem in ländlichen Gebieten und für die landwirtschaftliche Betätigung.

Die Frage der neuen Bauweisen, die neben dem alten urüberlieferten Ziegelbau hinzukommen müssen, ist in Deutschland wie in allen anderen Ländern seit Jahren eine technisch bedeutsame Frage. Aus den Tausenden von Vorschlägen für neue Bauweisen der Mauern, der Decken und Dächer das für Deutschland Brauchbare, finanziell und baustofflich Mögliche herauszufinden, ist eine schwierige Aufgabe. Am Ende wird man annehmen dürfen, dass alle überkomplizierten und allzu gesuchten neuen Konstruktionen wieder verschwinden werden und dass nur ganz wenige neue Bauweisen, vor allem aus dem Gebiet der «Steine und Erden» (Grossblocksteine, Zementplatten und dergl.) sich dauernd behaupten können.

Der Wiederaufbau solch eines zerstörten Landes, wie es Deutschland zur Zeit ist, und vor allem der Aufbau des Wohnungswesens kann nicht allein durch behördlich gelenkte Massnahmen durchgeführt werden; er muss vielmehr von dem Willen des gesamten Volkes getragen sein. Das bauliche Wiedererstehen ist nur ein Teil des gesamten geistigen und moralischen Wiederaufbaus. Beides geht eng ineinander. Immer war die bauliche Gestaltung ein Ausdruck der Zeit. Diesen Ausdruck für das arme, aber tief innerlich aufbauwillige Deutschland zu finden, ist die Aufgabe, die es zu meistern gilt. (Autoreferat)

Die an den Vortrag anschliessende Diskussion wurde nicht ganz ohne Beihilfe des Vorsitzenden durch kleine «Interpellationen» der anwesenden prominenten Vertreter der Landes- und Stadtplanung zu einer äusserst vielseitigen und angeregten.

Der Verkehr ist der Menschen wegen da, und nicht umgekehrt. Es soll nämlich in den Grosstädten noch einige Fussgänger geben. Nicht nur in der Altstadt muss das Tempo «Mensch» vom Tempo «Auto» streng geschieden werden. Flüssige Durchgangsstrassen müssen absolut nicht identisch mit den sog. Hauptstrassen sein; sie können sehr gut parallel zu diesen durch weniger belebte Quartiere geführt werden. Es liegt nicht im öffentlichen Interesse, dass Gaststätten und Vergnügungsetablissemments (Niederdorf) den Strassenraum als Parkplatz belegen. Für Garagemöglichkeiten sollen diese Betriebe selbst und auf eigenem Boden sorgen (Kellergaragen). Wenn von der «Umgehungsstrasse» aus der Flecken nur noch unter Bezahlung einer Polizeibusse befahren werden kann, so scheint auch uns da etwas nicht mehr zu stimmen.

Stadt- und Landesplanung. Camillo Sitte ist vor längerer Zeit gestorben, und die Auffassung vom historischen Städtebau sollte langsam modernen Auffassungen Platz machen. Jede Industrie muss neben einem entsprechenden Wohngebiet liegen, sonst wächst der Verkehr ins Uferlose. Aehnlich wie in einem Bebauungsplan zukünftige Strassenzüge festgelegt werden, werden auch über Land Verkehrsbander festgelegt, d. h. Streifen, die von Bebauung freigehalten werden, um späteren Bahnen und Ueberlandstrassen zu dienen. Das Wachstum der Grosstädte darf nicht ohne Regel ins Grenzenlose gehen. Sind wir bei uns nicht schon so weit, dass da, wo eine Ortschaft aufhört, bereits die benachbarte anfängt? Es gibt zu denken, wenn der «Milchweg», d. h. der Zubringerdienst in schweizerischen Orten, bereits viele Kilometer lang ist.

Jede Stadt hat ihren Charakter, der interessanterweise auch nicht verloren geht, wenn sie total «ausradiert» ist, denn wir vergessen, dass beträchtliche Werte unter der Erde stecken. Nichts ist verhängnisvoller, als dem Bauern sein Land wegzunehmen und es in unkontrollierbares Gartenland mit Einfamilienhäuschen umzuwandeln, denn der Kleingärtner gibt der Allgemeinheit nichts ab. Wir glauben es noch verantworten zu können, dass der Arbeiter um sein Eigenheim im eigenen Pflanzgarten herumlaufen kann. Wie viel Platz haben wir dazu noch zur Verfügung? Und wie lange noch? So lange die Mehrzahl der hin- und hergeschobenen Bevölkerung des Ruhrgebiets bis zu sechs und mehr Personen in einem Zimmer hausen, kann sich Deutschland diesen platz- und geldfressenden Luxus auf Kosten der Allgemeinheit nicht gestatten.

Wie wird gebaut? Reihenhäuser ohne Dachausbauten, unter Reduktion der Wohnfläche auf etwa 45 m² pro Wohnung und Ausschaltung von möglichst viel Baubestandteilen aus Stahl und Holz (Mangelstoffe). Hochgezogene Mittelwände ersetzen holzfressende Dachkonstruktionen. Keine Flachdächer, da die örtlichen Setzungen eine rissfreie Konstruktion verunmöglichen. Nur ein Minimum von sog. «neuen Bauweisen», da die Beibehaltung der orthodoxen Bauweise und selbst der guten alten Eisenbetonmassivdecke sich als vorteilhaft erwiesen hat.

Zusammenfassend: Die Deutschen müssen ebenso wie wir «ihre Zeit» bauen, wobei der Wiederaufbau des Goethehauses in Frankfurt als Kopie des zerstörten alten Riegelbaues als kleine Verirrung betrachtet werden muss, die nicht ins Gewicht fällt gegenüber dem unbändigen und ehrlichen Aufbauwillen des deutschen Volkes, wie er sich in der Ruhr zeigt.

Dr. M. Lüthi

VORTRAGSKALENDER

- 19. Nov. (heute Samstag) 11.10 h im Hörsaal 3c der ETH Zürich. Antrittsvorlesung von P. D. Dr. P. Matthieu: «Die Rolle der Analogien in der angewandten Mathematik».
- 21. Nov. (Montag) Maschinen-Ingenieur-Gruppe Zürich der G. E. P. 20 h im Zunfthaus Zimmerleuten. Masch.-Ing. Dr. H. Brown: «Plauderei über eine Ferienreise nach Spanien».
- 21. Nov. (Montag) STV Sekt. Zürich. 20.00 h im Kongresshaus, Eingang U. Prof. Dr. Linus Birchler, Feldmeilen: «Restaurationspraxis und Denkmalpflege in der Schweiz».
- 21. Nov. (Montag) Naturforsch. Ges. Zürich. 20.15 h im Auditorium II, Hauptgebäude ETH. Prof. Dr. M. Pfannenstiel, Freiburg i. Br.: «Quartäre Spiegelschwankungen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres».
- 23. Nov. (Mittwoch) Z. I. A. Zürich. 20.15 h im Zunfthaus zur Schmiden. Dipl. Ing. F. Kuntschen, Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, Bern: «Die Ausbaumöglichkeiten der schweizerischen Wasserkräfte».
- 24. Nov. (Donnerstag) Techn. Vereinigung Zug. 20.00 h im Restaurant zur Eisenbahn. Ing. P. Schoepflin, Zug: «Betriebspsychologie vom Standpunkt eines Arbeitnehmers».
- 25. Nov. (Freitag) Techn. Verein Winterthur. 20 h im Restaurant Wartmann. Prof. Dr. W. Ganz: «Aus dem Werden der Winterthurer Industrie».
- 25. Nov. (Freitag) S. I. A. Bern. 20 h im Hotel Bristol. Dr. E. Gerber, Kreisobering. II des Kantons Bern: «Autostrassen — Eindrücke einer Reise nach Deutschland».