

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 19

## 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:** 04.12.2025

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

aktiviert und zugleich Raum für eine befriedigende Abwicklung des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz gewonnen wird.

Eine massvolle Dominante im Ostteil des Wettbewerbsgebietes ist erwünscht. Diese wird am besten in einem Hochbau gefunden, welcher sich diagonal gegenüber dem Postturm erhebt, die Post- und Zollhausstrasse visuell abschliessend. Er lässt sich in gute Proportion und Beziehung zum Hotel und den anschliessenden Geschäftshausbauten bringen, wobei sich diese mit sieben bis acht Geschossen sehr gut in die Baumassen des südlich angrenzenden Cityquartiers einfügen. Eine solche Lösung hat ausserdem den grossen Vorteil, dass die in ihrer architektonischen Haltung divergierenden Bauten um den Bahnhofplatz herum diesem einen ruhigeren und einheitlichen Charakter verleihen, als dies mit einer direkt in den Platz wirkenden Dominante am Standort des Hotels oder gar des Rathauses der Fall wäre.

Einige Entwürfe der engern Wahl zeigen, dass eine solche anzustrebende Lösung auch dann gefunden werden kann, wenn zwischen dem Neubau des Hotels Walhalla und dem Geschäftshaus auf dem SBB-Areal zugunsten des Verkehrs ein grösserer Abstand vorgesehen werden muss.

Für die Verkehrsplanung ist die Schaffung genügend breiter Fahrspuren und die Anlage zentralisierter Bushaltestellen mit übersichtlichen Umsteigeverhältnissen und kurzen Verbindungswegen besonders wichtig. Eine gut gelegene Personenunterführung unter dem Bahnhofplatz und zweckmässig angeordnete Fussgängerübergänge mit Schutzinseln zwischen den Fahrrichtungen sind nötig. Der gesamte Verkehr auf dem Bahnhofplatz lässt sich bei dem zur Verfügung stehenden knappen Raum bei einspuriger Führung der Trogener Bahn mit Mittelinsel am besten bewältigen.

Die Lösung der Verkehrsaufgaben, namentlich die Gestaltung der Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Bahnhofplatz, führte zu ganz verschiedenartigen Vorschlägen. In einzelnen Entwürfen wurde versucht, durch Anordnung von Unter- oder Ueberführungen den Bahnhofplatz vom allgemeinen Verkehr zu entlasten und vor dem östlichen Bahnhofausgang den nötigen Raum für die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und für einen möglichst ungehinderten Fussgängerverkehr zu gewinnen. Die betreffenden Wettbewerbsvorschläge zeigten jedoch, dass der Platz nicht ausreicht und die Rampen für den motorisierten Verkehr entweder zu steil werden oder ohne Uebergangsgefälle in andere Verkehrsadern stossen. Solche Lösungen konnten deshalb nicht in die engere Wahl gezogen werden.

Im Hinblick auf die engen Platzverhältnisse im Bahnhofgebiet ist die Anlage unterirdischer Parkierungsflächen sehr wertvoll. Hiefür eignet sich ganz besonders das Areal des Rathauses, welches frei von Hauptleitungen der verschiedenen Werke ist.

Die in engere Wahl gezogenen Entwürfe zeigen, dass die gestellten Bedingungen realisierbar sind. Es ist jedoch keiner da, der sowohl in verkehrstechnischer als auch in architektonischer Hinsicht voll befriedigt. Eine gute und ausführbare

städtebauliche Lösung lässt sich aber durch die Verwertung und Kombination verschiedener Ideen erreichen.

Das Preisgericht stellt einmütig fest, dass die Entfernung des Rathauses eine zwingende Voraussetzung ist.

Auf Grund dieser Ueberlegungen legt das Preisgericht einstimmig folgende *Rangordnung* fest, wobei sich die beiden Ersatzpreisrichter und der Experte diesen Auffassungen anschliessen:

1. Rang Nr. 19, 2. Rang Nr. 1, 3. Rang Nr. 21, 4. Rang Nr. 16, 5. Rang Nr. 7, 6. Rang Nr. 20, 7. Rang Nr. 24, 8. Rang Nr. 12.

Die Preisrichter: R. Pugneth, Stadtrat, Bauvorstand, H. Guggenbühl, Stadtbaumeister, M. Finsterwald, Stadtgenieur, Dr. G. Schöllhorn, Winterthur, M. Fehr, Arch., Sektionschef für Hochbau, Kreis III SBB, Zürich, F. Scheibler, Arch., Winterthur, H. Brechbühler, Arch., Bern. Die Ersatzpreisrichter: Hans Marti, Arch., Zürich, G. Enderle, Stadtrat, stellvertretender Bauvorstand. Der Experte: Felix Joss, Ing., Direktor der VBSG.

## MITTEILUNGEN

**Von der Mackinac-Hängebrücke.** In Ergänzung zu der in Heft 11 auf S. 164 veröffentlichten Mitteilung entnehmen wir der Zeitschrift «Acier-Stahl-Steele» 1955, Heft 7—8, aus der Feder des Konstrukteurs D. B. Steinman selbst noch folgende konstruktive Angaben: Die Versteifungsträger der Hängebrücke haben eine Höhe von 11,58 m, die  $\frac{1}{100}$  der Hauptspannweite wie bei dem Projekt für die Severn-Brücke in England entspricht; das Verhältnis übersteigt also dasjenige der Golden-Gate-Brücke um 68 %. Besondere Sorgfalt wurde auf die aerodynamische Stabilität verwendet. Um diese nicht durch kostspielige Vergrösserungen des Gewichtes und Verstärkungen der Versteifungselemente erkaufen zu müssen, entwickelte man eine neue Querschnittsgestaltung. So wurden z. B. zwischen den Versteifungsträgern und den äusseren Fahrbahnrandern grosse Oeffnungen vorgesehen. Der Hauptträgerabstand beträgt 20,73 m, die Fahrbahnbreite jedoch nur 14,63 m, so dass beiderseits je 3,05 m für diese Oeffnungen auf die gesamte Länge zur Verfügung stehen. Ferner wurde in Fahrbahnmitte eine Längsoffnung angebracht, indem man die beiden Innenspurten und den Mittelstreifen als offenen Rost ausbildete. Zur Erzielung einer maximalen Verdrehungssteifigkeit sind zwei horizontale Windverbände vorgesehen, und zwar an der oberen und an der unteren Kante der Versteifungsträger (übrigens hat man an der Golden-Gate-Hängebrücke vor einiger Zeit nachträglich unter grossem Kostenaufwand einen zweiten Windverband eingebaut). Der Bauauftrag für das Tragwerk der Brücke (Profile und Tragseile) stellt mit 44 532 900 Dollar den grössten Auftrag dar, der je in der Geschichte des Brückenbaues vergeben wurde. Diesen Auftrag erhielt die United States Corporation. — Ueber die aerodynamische Stabilität der Brücke macht der gleiche Autor in «Acier-Stahl-Steele» vom April 1956 weitere Angaben.

**Neuartige Lösungen der Vorfertigung** wurden bei einer vierstöckigen Mühle in Andover (England) angewandt. Die Kellerdecke besteht aus vorgefertigten Platten von 1,63 m Breite und 4,88 bzw. 4,06 m Spannweite, die auf Eisenbetonträgern liegen. Die nichttragenden Aussenwände werden durch Hohlplatten System «Reema» gebildet; diese besitzen bei 25 cm Gesamtwandstärke 17,8 cm Hohlraum, so dass nur die beiden 3,8 cm starken eigentlichen Wandungen der Elemente aus Beton bestehen. Auch das Dach setzt sich aus Reema-Hohlplatten mit armierten Rippen in 46 cm Abstand zusammen. Der Bau ist eine Eisenbeton-Skelettkonstruktion, wobei alle Stützen am Ort betoniert sind. Am interessantesten sind die vorgefertigten Träger der hölzernen Geschossdecken. Es wurden im Querschnitt rechteckige, im Grundriss H-förmige Elemente angefertigt, wobei der «Steg» jeweils einen Zwischenträger, jeder «Flansch» einen halben Querträger bildet. Jedes freie Ende besitzt eine nur nach oben offene Aussparung von etwa halber Trägerhöhe. Die Flanschen je zweier solcher Elemente werden im Bau dicht aneinander versetzt; die Enden dieser zusammengesetzten Querträger liegen auf den Stützen auf. Ausserdem verlaufen einfache Hauptträger,

Ausgängen des Bahnhofes und in Richtung Innerstadt eine grosse, freie Fussgängerzone. Die Neubauten an der Schützengasse und auf dem SBB-Areal entsprechen dem Masstab des Hochhauses, führen jedoch schon im Rahmen der zu planenden Neugestaltung zu rechtlich unrealisierbaren Vorschlägen. So erfreulich die Oeffnung des Innenhofes östlich des Hochhauses ist, so unerfreulich ist die Abriegelung der Poststrasse.

Die geforderten Verkehrsbeziehungen sind erfüllt. Die beidseits der Bahnhofstrasse und des Bahnhofplatzes geführte Trogener Bahn schafft für den ruhenden und für den fließenden Verkehr (speziell für die Radfahrer) unsichere Verkehrsverhältnisse. Der Versuch, die Haltestellen für die Verkehrsbetriebe zwischen Post, Metropol und Bahnhofgebäude zu konzentrieren, ist anerkennenswert; allerdings werden dadurch die Vorfahrten zu den drei genannten Gebäuden stark beeinträchtigt. Die Haltestelle für die Postautomobile ist ungenügend. Die Schliessung der Kornhausstrasse und die Oeffnung der Zollhausstrasse bieten für die Abwicklung des Verkehrs keine Vorteile, schaffen aber in unmittelbarer Nähe des Fussgängerverkehrs vom Bahnhof südwärts eine Konzentration des fließenden Verkehrs mit zahlreichen Kreuzungen. Der anstelle des Rathauses neugewonnene Platz ist überdimensioniert. Der Fussgängerverkehr vom Bahnhof über die gesamte Platzanlage ist nicht gelöst. Es fehlen die notwendigen Schutzinseln. Im weitem ist auch kein gesicherter Fussgängerübergang vom Bahnhof in die Poststrasse ausgebildet. Die mangelhaft disponierte Liftanlage zu den unterirdischen Garagen in der Fahrbahn der Hauptverkehrsader zum Bahnhof ist unverständlich.

ebenfalls vorgefertigt und mit gleichen Aussparungen versehen, unmittelbar zwischen den Stützen. Nach dem Veretzen werden zur Herstellung der Kontinuität und Rahmenwirkung zusätzliche obere Eisen in die Aussparungen verlegt und diese schalungsfrei vergossen. Es entstehen also über den Stützen kreuzförmige, an den Stegstössen der H-Träger (in der Mitte der Querträger) einaxige Verbindungen. Der Bau hat 336 m<sup>2</sup> Grundrissfläche und ist zu 80 % vorgefertigt; er wurde mit seinen vier Stockwerken während nur fünf Wintermonaten hochgeführt («Building Materials» No. 5/1955).

**Ueber Entwicklungen und Erfahrungen beim Bau von Dampfkraftwerken** berichtet Dr. K. Schöff, Essen, in VDI-Z. 1956, Nr. 1 und 2. Die Steigerung von Druck und Temperatur bei Ueberhitzer Austritt kommt sinnfällig zum Ausdruck in folgenden Ausführungen: Kraftwerk Klingenberg 1925: 32 atü, 400° C; Kraftwerk Hallendorf 1940: 80 atü, 500° C; heutiger Stand 200 atü, 525° C. Nun werden in Deutschland das Kraftwerk Hüls und in USA das Philo-Kraftwerk mit 300 atü gebaut, was der Entwicklung einen neuen Auftrieb gibt. Dabei kommen den Fragen der stufenweisen Speisewasservorwärmung mit Entnahmedampf und der Zwischenüberhitzung besondere Bedeutung zu. Die Folgen sind neue Kesselformen mit Zwangsumlauf und ein neuer Aufbau der ganzen Kraftwerke. Die sich dabei stellenden Probleme bezüglich Konstruktion der Einzelteile als auch Grundrissanordnung und allgemeiner Kraftwerkplanung werden eingehend besprochen.

«Viabilità» ist der Titel der seit Anfang dieses Jahres erscheinenden Monatsschrift der ANISA, Associazione Nazionale Imprese Stradali e Affini. Im ersten Heft wird mit Recht das Uebermass an Strassenreklame in Italien geißelt. Es besteht wohl kaum Gefahr, dass im Zuge dieser Bestrebungen das Kind mit dem Bad ausgeschüttet wird (wie es unser hochgeschätzter Kollege E. Laur im «Heimatschutz» empfohlen hat in bezug auf das Kindchen, das im Bidet badet — ein Bild, an dem meine Familie sich immer ebenso sehr erfreut hat wie an den Villars-Kühen im Mühlental, die er uns auch nicht mehr gönnen will. Der Leser verzeihe diese Abschweifung!). Neben italienischen Strassenproblemen werden auch ausländische behandelt. Das Jahresabonnement kostet 8000 Lire. Adresse: Roma, Via Nazionale 69.

**Hotelbauten.** Einen Ueberblick über den Stand der Hotelbauten im In- und Ausland bringt «L'architecture d'aujourd'hui» in Nr. 61 vom Sept. 1955. Es werden Beispiele aus Dänemark, Deutschland, Griechenland, Israel, Italien, Nord- und Südamerika, Marokko und der Türkei gezeigt. Neben den Ansichten werden jeweils auch die entscheidenden Grundrisse mit typischen Lösungen der Zimmereinteilung gebracht. Darüber hinaus widmet das Heft auch den Motels einige Seiten, hauptsächlich aus Frankreich, den USA und der Schweiz (Interlaken). Frankreich bringt dabei Vorschläge für vorfabrizierte Motels, eines davon mit etwa 10 m<sup>2</sup> Grundfläche.

**Die Herstellung von Spiegelglas** hat nach «Building Materials» vom Dezember 1955 in den USA auf Grund moderner Methoden zu einer weiteren Erhöhung der Qualität geführt. Eine grosse Anlage in Ohio ist in der Lage, eine etwa 0,63 cm dicke Spiegelglasplatte in einer Standardgrösse von 3,05 m mal 4,32 m herzustellen. Für besondere Zwecke können sogar Stücke bis zu einer Länge von 6,38 m geliefert werden.

## NEKROLOGE

† **Ernst Schaer**, Architekt S. I. A., dessen Tod wir bereits gemeldet haben, wurde geboren am 25. April 1915. Er verlebte seine Schulzeit in Zürich-Wollishofen und Leimbach. Schon während seiner Lehrzeit bei der Firma Walder & Doebeli, Architekten, Zürich, zeichnete sich seine Begabung deutlich ab. Mit Erfolg absolvierte er das Technikum Winterthur. Seine erste Stelle fand er im Architekturbureau und Baugeschäft B. Rentsch, Küsnacht-Zeh. Nachdem Ernst Schaer 1937 mit einem Kollegen den 1. Preis für die Projektierung der Gaststätte Waid errungen hatte, gründete er mit seinem Freunde Architekt Ernst Gisel zusammen ein eigenes Architekturbureau an der Holbeinstrasse in Zürich, das Ernst

Schaer seit 1948 an der Bahnhofstrasse 57a in Zürich allein weiterführte. 1951 verheiratete er sich mit Fräulein Elisabeth Meyer von Adliswil.

Ein frohes und erfolgreiches Schaffen brachte Ernst Schaer viel Befriedigung. Er projektierte verschiedene Einfamilienhäuser und führte sie auch aus; ferner nahm er an mehreren Schulhauswettbewerben mit Erfolg teil. Der Ueberbauung Kleeweid III und dem Bau des Schützenhauses Schwamendingen für die Stadt Zürich widmete er sein ganzes Können; diese Werke machten ihn über die Stadt hinaus bekannt. Es folgten der Entwurf für den Neubau des Konsumverein Zürich am Bahnhofplatz und vor allem die Projektierung für den Neubau «Restaurant Neugut» in Zürich-Leimbach.

Trotzdem ihn seine im Herbst 1955 ausgebrochene Krankheit ans Bett fesselte, arbeitete Ernst Schaer mit Freude und zäher Ausdauer an seinen Projekten. Mit Aufopferung pflegte ihn seine liebe Gattin zuhause. Am 21. Januar 1956 ist er seinem schweren und schmerzvollen Leiden erlegen, das er mit grosser Tapferkeit getragen hat. Die einfache, schlichte Art, die herzliche Fröhlichkeit von Ernst Schaer wird allen Freunden in guter Erinnerung bleiben.

† **Otto Graf**, Prof. Dr.-Ing. E. h., der Gründer der Materialprüfanstalt für das Bauwesen an der Techn. Hochschule Stuttgart, ist am 29. April, kurz nach seinem 75. Geburtstag, entschlafen.

† **Max Aebi**, Dipl. Masch.-Ing., von Fulenbach, geb. am 29. April 1886, Eidg. Polytechnikum 1905 bis 1909, ist am 5. Mai gestorben. Unser G. E. P.-Kollege war seit 1939 bei der Sprengstoffabrik Dottikon tätig, zuletzt als Vizedirektor.



ERNST SCHAER

Architekt

1915

1956

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Schweizer Heimatbücher.** In rascher Folge erscheinen immer neue Hefte des Verlages Paul Haupt, Bern, an denen nur schon die höchst reizvollen Umschläge von E. Jordi, F. Hoffmann u. anderen zu loben sind (bei Stein am Rhein ist er etwas mager geraten und der von Greifensee fällt aus der Tonart). Es sind dies:

**Der bernische Speicher.** Von *Walter Laedrach*, dem Herausgeber der Berner Heimatbücher und der andern. 48 S., 90 Abb. Preis kart. 9 Fr.

**Baden.** Von *Robert Mächler*. 20 S., 32 Tiefdrucktafeln. Preis kart. Fr. 4.50.

**Olten, Dreitannen-Stadt.** Von *Eduard Fischer*. 20 S., 32 Tiefdrucktafeln. Preis kart. Fr. 4.50.

**Stein am Rhein.** Von *Ernst Rippmann*. 60 S. Preis Fr. 4.50.

**Der Greifensee.** Von *Otto Schaufelberger*. 22 S., 32 Abb. Preis kart. Fr. 4.50.

**Schloss Chillon.** Von *Edmond Virieux*. 20 S., 32 Tiefdrucktafeln.

Am erfreulichsten sind immer die Bändchen, die ein scharf umrissenes Thema behandeln, diesmal «Der Bernische Speicher» — vorzüglich in Text und Bildern. Im gegebenen Rahmen das Gesamtbild einer Stadt auch nur anzudeuten, ist eine fast unlösbare Aufgabe. Jedenfalls müsste jede einzelne Aufnahme auf der Goldwaage auf ihren Aussagegehalt hin geprüft werden, und das ist nicht immer geschehen. Wir nennen im Interesse dieses hochverdientlichen Unternehmens einige Aufnahmen, die zu wenig sagen oder schlecht ausgeschnitten sind oder unnötigerweise eine Teilansicht geben, wo man hätte das Ganze zeigen sollen: Baden: Seite 26, 31, 46; Olten (der Untertitel Dreitannen-Stadt ist überflüssig): S. 33;