

# Prof. Dr. Karls Sachs siebzigjährig

Autor(en): **F.G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **74 (1956)**

Heft 21

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-62637>

## **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.

In wesentlichen Punkten kommen beide Kommissionen zu übereinstimmenden Schlüssen. Die Strassenbahn als Hauptträgerin des Massenverkehrs soll beibehalten werden. In der Innenstadt innerhalb des Bereiches Bellevue, Bürkliplatz, Paradeplatz, Sihlporte, Zweierplatz, Bahnhofplatz, Central und Heimplatz sind die Schienen in den Untergrund zu verlegen. Damit wird der Grundsatz festgelegt, die Brücken in Citynähe und die starkbelasteten Verkehrsbrennpunkte seien im Laufe der Zeit von den schienengebundenen Fahrzeugen zu befreien. Ausserdem bekennen sich beide Kommissionen zur kreuzungsfreien Führung der unterirdischen Netzteile.

Die bessere Erschliessung des neuen Stadtteiles Zürich 11 (Schwamendingen, Oerlikon, Seebach, Affoltern), der in der Nachkriegszeit ausserordentlich rapid gewachsen ist und weiter wächst, soll durch den Bau eines Strassenbahntunnels gewährleistet werden.

Für den schienenfreien Kollektivverkehr und für den Individualverkehr sind Korrekturen am heutigen Strassennetz nötig. Der Vorschlag einer durchgehenden Stadttransversalen mit gutem Kontakt zum Stadtstrassennetz von Oerlikon bis Enge-Wiedikon mit Tunnel vom Milchbuck zum Platzspitz und Anschluss an die im Studium befindlichen Autobahnen wird unterstützt. Es ist das die Anerkennung des auch im Ausland zur Durchführung gelangenden Prinzips des «Expressways», der die rasche Fahrt im städtisch bebauten Gebiet ermöglichen soll. Für den Ausbau der Plätze und weitere bauliche Massnahmen am Strassennetz sind noch keine konkreten Angaben gemacht worden. Einerseits müssen die definitiven Entschlüsse der eidgenössischen Planungskommission über die Führung der Autobahnen im Raume Zürich abgewartet werden und andererseits ist das endgültige Projekt für die unterirdischen Netzteile der Verkehrsbetriebe zu erstellen, bevor weitere Baumassnahmen geplant werden.

Der Bau von genügend Parkierungsraum in der Innenstadt für den ruhenden Verkehr wird von der gemeinderätlichen Kommission gefordert. Er soll unter Mitwirkung der öffentlichen Hand tatkräftig gefördert werden.

Mit diesen Hauptentschlüssen findet die grosse Arbeit der beiden Expertengruppen im wesentlichen ihre verdiente Anerkennung. Die Kommissionen kamen zur Ueberzeugung, dass der vorhandene Verkehrsraum auf einer Ebene, d. h. das heutige Strassennetz, nicht genügt und dass es falsch wäre, dieses durch Ziehung von Baulinien in bisheriger Art zu erweitern.

Weiter wird festgelegt, auch in Zukunft könne damit gerechnet werden, dass die Innenstadt nicht radikal für den Individualverkehr gesperrt werden kann. Man muss zwar gewisse Aenderungen (Parkierungsverbote, vermehrte Einbahnstrassen, Linksabbiegebote u. a. m.) in Kauf nehmen, aber am Grundsatz der Offenhaltung der Geschäftsstadt für das Automobil ändert das nichts. Die Einführung von eigentlichen Schnellfahrstrassen im Stadtgebiet, die Entfernung der Schienen in der überlasteten Innenstadt und die Schaffung von Parkierungsmöglichkeiten in Hoch- oder Tiefbauten werden bestimmt von den Automobilisten wenigstens freudig begrüsst werden.

Angesichts dieser wichtigen Entschlüsse muss es zunächst nebensächlich sein, welchem der beiden Expertenberichte im einzelnen nun der Vorzug gegeben worden ist. Abzuwarten ist nun vor allem die Reaktion in der Öffentlichkeit, denn diese hat die Stellungnahme ihrer Behörden noch nicht gekannt. Es ist nämlich durchaus denkbar, dass sich jetzt Stimmen melden werden, die bisher aus Takt oder taktischen Erwägungen geschwiegen haben. So ist es z. B. sehr erstaunlich, dass unsere Berufsverbände seit dem Erscheinen der Berichte offiziell nichts verlauten liessen, obwohl gesprächsweise sehr viel zu vernehmen war. Es ist auch höchste Zeit, dass die hochbauliche Seite, der Städtebau, zu seinem Recht kommt.

\*

Einige wenige Gedanken mögen andeuten, wie viel es noch zu reden geben wird, bevor zur Tat geschritten werden kann. Beide Kommissionen entscheiden sich im Prinzip für das *Schnellstrassenbahnnetz im Untergrund* nach Vorschlag Pirath-Feuchtinger, wobei zugegeben wird, dass dieser Entwurf noch gewisse Mängel enthält. Man wird sich damit befassen müssen, ob der Zürcher gewillt ist, gewohnte Verkehrsbeziehungen und vor allem die dichte Folge von Halte-

stellen aufzugeben, die — wie bisher immer betont wurde — die gleichmässige und sehr ausgeglichene Entwicklung der Zürcher City begünstigt hatte. Die Abstände der Haltestellen werden beträchtlich vergrössert werden müssen, wenn die Limmat untertunnelt werden soll; die heutigen Hauptumsteigestationen Paradeplatz, Bahnhof und Bellevue werden aufzuheben sein und dafür wird eine neue an der Kreuzung Bahnhofstrasse-Uraniastrasse geschaffen, die von einer Fülle von Strassenbahnlinien bedient wird, so dass diese zur Hauptumsteigestelle erhoben wird. Die heutigen Fahrzeuge der Strassenbahnen, die infolge der Schmalspur und wegen der relativ engen Strassen Zürichs sehr schmalbrüstig und hoch konstruiert sind, eignen sich wenig für den Schnellverkehr im Untergrund. Die vorne und hinten zugespitzten Grosse-Raumwagen, deren Ein- und Ausgangsverhältnisse schon heute nicht befriedigen, sind nicht so gebaut, dass man gefahrlos ebenerdig in die Strassenbahnen einsteigen könnte, weil die automatischen Hinter- und Vordertüren, die aus Gründen der Raumersparnis in Abschrägungen liegen, zu weit von den Perrons entfernt sind. Die Gestaltung des öffentlichen oder kollektiven Verkehrs hängt, falls man die schienengebundenen Fahrzeuge beibehält, sehr stark mit den zur Verwendung gelangenden Fahrzeugtypen zusammen, die zuerst entwickelt und erprobt werden müssten. Es ist ausserdem fraglich, ob es richtig sein kann, die nicht gerade breiten Ausfallstrassen in die Aussenquartiere dauernd mit Strassenbahnen und Inseln belastet zu lassen.

Auch hinsichtlich des Strassennetzes sind noch Erwägungen grundsätzlicher Art angebracht. Es wirkt nicht gerade überzeugend, wenn man, bevor der Entscheid über die Führung schweizerischer Autobahnen im Raume Zürichs gefallen ist, ein Stück derselben auf Stadtgebiet, nämlich die Sihluferrasse mit Karussell und Tunnel zum Milchbuck, festlegt. Die Winterthurerstrasse oder auch die Ueberlandstrasse, die rechts und links mit Wohnbauten besetzt sind, können nicht als Autobahnen angesprochen werden. Der Vorschlag von H. W. Thommen (SBZ 1955, Nr. 7, S. 100) überzeugt viel mehr, denn er könnte bis in die Nähe des Bahnhofs Oerlikon als gute Autobahn geführt werden. Von dort bestehen im Zuge der SBB-Linien noch Möglichkeiten, eine Schnellfahrstrasse durch die Stadt zu legen, die den überbauten Gebieten ausweicht. Das Karussell am Platzspitz weist Abmessungen auf, die denjenigen des heutigen Bellevueplatzes entsprechen, die bei nicht entflochtenen Verkehrsbahnen nicht genügen. Es ist auch schade, den Zug an der Sihl heute schon für eine Schnellverkehrsstrasse zu opfern, denn das natürliche und einzige Ausdehnungsgebiet der City liegt in diesem Raum, der unsere eigentliche Reserve für die Geschäftsstadt darstellt. Die Kommissionen haben sich mit dem Verkehr befasst und nur diesen gesehen! Dabei ist auffallend, dass alle übrigen von den Experten gestellten Fragen, etwa die Stadt-ringstrassen, die Transversale von Schlieren nach Tiefenbrunnen, die Verbindung zum Flugplatz und anderes mehr nicht behandelt worden sind.

Die Verneinung des S-Bahnkreuzes nach Leibbrand-Kremer, bzw. seine momentane Ablehnung, ist im Hinblick auf die regionale Entwicklung nicht verständlich. Wohl mögen augenblicklich Schwierigkeiten bestehen, ein solches Kreuz zu planen, es könnte sogar unmöglich und unnötig sein, es in absehbarer Zeit schon zu bauen, aber im grossen Rahmen der Region Zürich wird es dereinst nötig werden und muss daher heute schon in die Studien einbezogen werden.

Im übrigen kann nicht deutlich genug gesagt werden, dass es verfehlt ist, die hochbaulichen Probleme zu vernachlässigen oder sie losgelöst von den Verkehrsfragen zu behandeln. Der Kunsthaus-Erweiterungsbau am Pfauen wird von allen Einsichtigen mit wachsender Besorgnis verfolgt; er beweist nämlich, wie gefährlich es ist, Baufluchten und Baukörper aus ästhetischen Gründen festzulegen, bevor die Verkehrsfragen gelöst sind.

Hans Marti

## Prof. Dr. Karl Sachs siebzigjährig

Am 30. Mai vollendet Dr. Karl Sachs, Professor für Eisenbahnmaschinenbau und elektrische Zuförderung an der ETH, sein 70. Lebensjahr. Er ist einer der letzten Pioniere unserer elektrischen Traktion. Er stand in ihrer Sturm- und

Drangperiode für sie und für ihre technische Entwicklung und Vervollkommnung im ersten Glied und er steht heute noch mit dem gleichen feu sacré dort. Seine Standardwerke: «Elektrische Vollbahnlokomotiven» 1928 und «Die ortsfesten Anlagen der elektrischen Bahn» 1938, ganz besonders aber das zweibändige, gegen 1400 Seiten umfassende Werk über elektrische Triebfahrzeuge 1953 haben den Namen des Jubilars weit über unsere Landesgrenzen hinaus bekannt und berühmt gemacht. Prof. Sachs liest gegenwärtig sein letztes, fünfzigstes Semester. 25 Jahrgänge dankbarer Ingenieure haben von diesem auch menschlich hochstehenden Lehrer nicht nur ein solides berufliches Wissen, sondern auch praktisch gelebtes Berufsethos schöpfen können. Der Weggang vom Lehramt wird diesem begnadeten Lehrer schwer fallen. Aber er wird ihm ermöglichen, sich der Arbeit für den Ergänzungsband zu seinem Werk über elektrische Triebfahrzeuge mit voller Kraft zu widmen. Möge ihm dazu die heutige vorzügliche körperliche und geistige Frische noch recht lange zur Verfügung stehen.

Dr. F. G.

## MITTEILUNGEN

Das «Zentralblatt der Ungarischen Technik» bringt Auszüge in deutscher Sprache aus allen technischen Zeitschriften des Landes. Diese Auszüge, in Umfang und Art etwa entsprechend unsern «Mitteilungen», geben ein gutes Bild von der Tätigkeit Ungarns auf technischem Gebiet; da überall nebst dem Namen der publizierenden Zeitschrift auch Umfang und Illustration des Aufsatzes angegeben werden, lässt es sich jeweils abschätzen, ob es sich lohnt, den Originalaufsatz zu beschaffen. Ausser diesen Auszügen bietet das Zentralblatt auch ein vollständiges Titelverzeichnis aller wichtigeren Aufsätze ungarischer Fachzeitschriften. In einem dritten Teil werden die neuen ungarischen Bücher angekündigt. Das Zentralblatt kann bezogen werden zum Jahresabonnementspreis (4 Hefte) von 8 Dollar bei «Kultura», Budapest 62, Postfach 149.

**Persönliches.** Der VDI hat anlässlich seiner Hundertjahrfeier in Berlin Dr. h. c. Ing. *E. G. Choisy* in Genf als dem weitsichtigen Förderer des Kraftwerkbaues in der Schweiz, dem langjährigen verdienten Präsidenten des S. I. A. und dem unentwegten Vorkämpfer für die internationale Zusammenarbeit der Ingenieure, in seiner Eigenschaft als Präsident der Fédération Internationale d'Associations Nationales d'Ingénieurs (FIANI) das VDI-Ehrenzeichen verliehen.

## WETTBEWERBE

**Zentralschulhaus «Heerenweg» in Aesch-Neftenbach.** Die auf S. 289 von Heft 19 gegebene Veröffentlichung berichtend wird uns mitgeteilt, dass es sich nicht um einen Wettbewerb, sondern um Projektaufträge gehandelt hat. Dementsprechend amtierten die Architekten O. Bitterli und M. Baumgartner nicht als Preisrichter, sondern als Fachexperten.

**Ev. ref. Kirchgemeindehaus in Spiez.** Es wurden fünf Projekte rechtzeitig eingereicht. Fachleute im Preisgericht: H. Dubach, Bern, und K. Müller-Wipf, Bern. Ergebnis:

1. Preis (1100 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Architekturbureau Steiner, Spiez
2. Preis (900 Fr.) Fritz Reist, Spiez
3. Preis (500 Fr.) F. A. Baumann, Spiez

Ueberdies erhält jeder Teilnehmer eine feste Entschädigung von 500 Fr.

**Schulhaus mit Turnhalle in Schinznach-Bad.** In einem unter vier eingeladenen Architekten durchgeführten Wettbewerb amtierten als Fachpreisrichter die Architekten A. Barth, Aarau, R. Landolt, Zürich, und K. Kaufmann, Kantonsbaumeister, Aarau. Es wurden folgende Preise zuerkannt:

1. Preis (1100 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) W. Hunziker, Brugg
2. Preis (900 Fr.) H. Kuhn, Brugg

Ausserdem erhält jeder Verfasser eine feste Entschädigung von 900 Fr.

**Alters- und Pflegeheim in Meilen.** Projektwettbewerb unter den in Meilen verbürgerten oder seit mindestens 1. Jan. 1955 niedergelassenen Architekten, Fachleute im Preisgericht: P. Hirzel, Wetzikon; H. Rentsch, Erlenbach; K. Jucker, Küsnacht; Ersatzmann K. Pfister, Küsnacht. Angefordert werden: Situationsplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:200, Grundrisse 1:20 der Einer- und Doppelzimmer, Modell 1:500, Erläuterungsbericht, kubische Berechnung. Für vier bis fünf Preise werden 10 000 Fr. und für Ankäufe 1000 Fr. ausgesetzt. Anfragetermin 2. Juni 1956, Ablieferungstermin 25. August 1956. Auskunft beim Bauamt Meilen.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Mensch und Wissenschaft.** Von *Lancelot Hogben*, in deutscher Sprache herausgegeben von Dr. *J. H. Wild*. Zwei Bände, 1427 S., 566 Abb. Zürich 1948/50, Artemis Verlag. Preis Fr. 57.20.

Der Autor, der englische Professor Lancelot Hogben, hat sich die originelle und zugleich kühne Aufgabe gestellt, die Entwicklung der Naturwissenschaften und der Technik aus historischen Gegebenheiten sowie vor allem aus sozialen Erfordernissen heraus zu erklären. Von den primitivsten Anfängen der Geometrie, Sternkunde und Alchemie führt er den Leser bis zu den wichtigsten — natürlich in vereinfachter Form wiedergegebenen — Erkenntnissen der Synthesenchemie, der Atomphysik und der Biologie. Die beiden stattlichen Bände sind eine Fundgrube trefflicher Darstellungen elementarer Naturgesetze und grundlegender technischer Vorgänge. Dank diesen Eigenschaften ist das Werk, wie es auch von seinem Autor hervorgehoben wird, besonders empfehlenswert für den vielseitig interessierten «Citizen».

Masch.-Ing. Dir. *R. Peter*, Zürich

## ANKÜNDIGUNGEN

### Gedächtnisausstellung † Hans Bracher in Solothurn

Im neuen Berufsschulhaus Solothurn findet vom 26. Mai bis 10. Juni eine Ausstellung von Bauwerken und Zeichnungen unseres verstorbenen S. I. A.-Kollegen statt, veranstaltet von der G. S. M. B. A. Solothurn. Sie ist täglich geöffnet von 10 bis 12 h und 14 bis 18 h, Mittwoch, Samstag und Sonntag von 10 bis 12 h und 14 bis 22 h. Die Vernissage findet heute Samstag um 16 h statt; es sprechen Max Brunner, Arch. Franz Füg und Arch. Hans Brechbühler.

### Kurs über Ausdrucks- und Verhandlungstechnik als Mittel zur Förderung der Produktivität

Veranstalter: Betriebswissenschaftliches Institut der ETH. Kursleiter: Dr. F. Bernet, Zollikon ZH. Datum und Dauer des Kurses: 5 Nachmittage, Donnerstag, den 7., 14., 21., 28. Juni und 5. Juli 1956, jeweils von 14.15 bis 17.30 h. Kursort: Auditorium I des Maschinen-Laboratoriums, Sonneggstrasse 1/5, Zürich. Kursgeld: Fr. 75.— pro Person, gleichzeitig mit der Anmeldung auf das Postcheckkonto III 520 (Kasse der ETH, Zürich) einzuzahlen. Anmeldung bis spätestens Montag, den 4. Juni 1956, an das Betriebswissenschaftliche Institut der ETH, Zürich, Telephon (051) 32 73 30.

### Vorträge

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) jeweils bis spätestens Dienstagabend der Redaktion mitgeteilt werden.

29. Mai (Dienstag) STV Zürich. 20.00 h im Kongresshaus, Eingang U. Ing. *A. Verrey*, c/o Elektro-Watt AG., Zürich: «Das Grosskraftwerk Mauvoisin im Wallis».

1. Juni (Freitag). Schweizerischer Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband, Sektion Ostschweiz. 20.15 h im Zunfthaus zur Schmiden, Zürich. Nationalrat *H. Müller*, dipl. Ing., Aarberg: «Die II. Juragewässerkorrektur und ihre Beziehung zur Binnenschiffahrt».

2. Juni (Samstag) Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz, Basel. 14.15 h im Restaurant Schlüsselzunft (1. Stock), Freiestrasse. *O. Jauch*, Arch. S. I. A., Chef des Stadtplanbüros des Kantons Basel-Stadt: «Das Hochhaus in Basel».

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. *W. JEGHER*, Dipl. Masch.-Ing. *A. OSTERTAG*  
Dipl. Arch. *H. MARTI*