

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 37

## **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:** 03.02.2026

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

Landeskarte, welche das Dehnungs-e grundsätzlich vermeidet) aus, auf Kote 580, also 17 m höher als beim Uetlibergtunnel, würde die Strasse mit 0,98 % Gefälle bis in den «Letten» westlich von Bonstetten gehen, wo der Anschluss an die bereits generell projektierte Verbindung über das Amt gefunden wird. Die beiden Tunnel unter dem Albis und zwischen dem Stallikertal und Bonstetten werden beide 800 m lang; insgesamt sind also nur 1600 m Tunnel nötig. Nach H. H. Kress sollte bei dieser Steigung und den Längen ohne künstliche Belüftung auszukommen sein. Zur Sicherheit dürfte man aber eine kombinierte Längs- und Querlüftung vorsehen.

Wir haben in dem Situationsplan (Bild 1) und dem Längsprofil (Bild 2) diesen Vorschlag skizziert. Er sollte sich organisch an die noch festzulegende Ausfallstrasse Süd aus Zürich anfügen können, die auch die Sihltalstrasse und eine Höhenstrasse links Zürichseuer aufnehmen würde. Mit einer maximalen Steigung von 5 %, die jedoch nach Detailstudien ermässigt werden dürfte, kann das «Ries» erreicht werden. Von Adliswil her ist ohne Schwierigkeiten eine Zufahrt erstellbar. Die zwei Tunnelröhren, mit dem für die Entwässerung nötigen Gefälle, könnten möglicherweise nacheinander erstellt werden. Das Reppischtal und das Bonstettertal werden kreuzungsfrei überfahren, wobei in Bonstetten, am Rande des Siedlungsgebietes, ein 830 m langer Viadukt denkbar ist. Die drei Querstrassen (im Reppischtal, zwischen Bonstetten und Wettswil und die heutige Kantonsstrasse im «Letten») sind kreuzungsfrei anzuschliessen.

Man wird annehmen dürfen, dass die Verlegung der Schiessplätze des Waffenplatzes Zürich in Anbetracht der in Frage stehenden wichtigen permanenten Interessen nicht zu grosse Schwierigkeiten bieten werde. Dafür würde sich eventuell das Stallikertal gut eignen, wo der Lärm nicht mehr stören würde. Auch die Ueberquerung des Mündungsgebietes der Falletsche sollte durchführbar sein.

Die Sihltalbahn, deren Niveauübergang an der Giesshübelstrasse schon längst mehr als überfällig ist und die auch die neue Ausfallstrasse nach Süden belastet, sollte verlegt werden. Eine Lösung wäre die Unterfahung der Brunastrasse (zwischen Waffenplatzstrasse und Sihl) in einem Tunnel, der nach der Station Brunau beginnen würde. Halbwegs der Bederstrasse käme die Bahnlinie wieder ans Tageslicht, um an Stelle der alten Fabrikgebäude neben der Lessingstrasse an den Hang gelehnt, die Ueberführung der Bederstrasse zu erreichen, von wo sie sich längs des Hügels der Bierbrauerei senken würde, um an die bestehende Bahnlinie nach der Sihlbrücke am rechten Ufer wieder anzuschliessen. Giesshübel ist hauptsächlich Güterbahnhof für die umliegenden, umfangreichen Industrien und Lagerhäuser. Die Güterzüge nach dem Sihltal hätten die Spitzkehre am rechten Sihlufer zu machen, was betrieblich nicht allzu belastend wäre.

Adresse des Verfassers: Ing. W. Gut, Mühlebachstrasse 125, Zürich.

## MITTEILUNGEN

**Die Cementfabrik in Eclépens** (Waadt) erfährt im «Bulletin Technique de la Suisse Romande» vom 3. März 1956 eine ausführliche Darstellung. Die nach Plänen des Technischen Zentralbureau der Cementfabriken Holderbank-Wildegg AG. mit einem Kostenaufwand von ungefähr 16 Mio Fr. errichtete, nach dem Trockenverfahren arbeitende Anlage wurde im August 1953 in Betrieb genommen. Sie zeichnet sich durch eine einfache, klare und praktische Anordnung aus. Für eine Tagesleistung von 350 t ausgelegt, umfasst sie 18 Gebäude auf einer überbauten Fläche von rd. 10 000 m<sup>2</sup> mit einem Volumen von rd. 150 000 m<sup>3</sup>. Die Materialhalle, das grösste Gebäude der Anlage, ist 144 m lang, 22 m breit und 17,5 m hoch. Unter den nach modernsten Anschauungen gebauten Einrichtungen sind zu erwähnen: fünf Mischsilos von je 240 Kubikmeter Fassungsvermögen, ein Vorrats-Silo von 12 m Durchmesser und 1800 m<sup>3</sup> Inhalt, der für die Beschickung des Drehofens während einer Woche ausreicht, eine zylindrische Rohmehlmühle (Leistung 30 t/h, Länge 6,7 m, Durchmesser 2,8 m) mit 815 PS, 6 kV Drehstrom-Antriebsmotor, ein zylindrischer, 36 m langer Drehofen von 3,2 m Durchmesser, System Lepol (Bauart Polysius, Modell 1953) mit am obern Ende vorgeschaltetem Lepol-Rost von 13,4 m Länge

und 3 m Breite, vier Cementvorratsilos von je 12 m Durchmesser, die zusammen rd. 8000 t Cement, entsprechend der Produktion in 22 Tagen, fassen können, sowie eine Sackabfüllanlage von einer Leistung von 1200 Sack pro h. In ausgedehnter Masse wurde für verschiedene Prozesse Druckluft verwendet. Elektrofilter halten den Rauchaustritt aus dem 50 m hohen Kamin auf einem Minimum.

**Schweiz. Verein von Gas- und Wasserfachmännern.** Vom 1. bis 3. September trafen sich die schweizerischen Gas- und Wasserfachleute in Zürich, dessen Gaswerk in diesem Jahr sein 100-jähriges Bestehen feiern kann. Am Samstag und Sonntagvormittag wurden unter der Leitung von Ingenieur M. Schenker, Neuenburg, Präsident des SVGW, die geschäftlichen Angelegenheiten erledigt und verschiedene Besichtigungen durchgeführt (Gaswerk, neues Ausstellungslokal des Gaswerkes, Haus der Gasindustrie, Wasserwerk Horn). Ing. W. Tobler, Vevey, wurde in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung der Gasindustrie zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt. Als Tagungsort für 1957 wurde Lausanne bestimmt. Der Vortrag von Dir. E. Bosshard (Wasserversorgung Zürich) über das im Bau befindliche zweite Seewasserwerk fand grosses Interesse. Wegen der vorgerückten Zeit musste leider der zweite Vortrag von Dir. H. Schellenberg (Gaswerk Zürich) über «Zukunftsüberlegungen der Unternehmungsleitung in der Gasindustrie» auf einen späteren Anlass verschoben werden. Der Sonntag-Abend vereinigte die Teilnehmer mit ihren Damen und den Gästen, insgesamt rund 500 Personen, im grossen Kongressaal zum Bankett. Das anschliessende, sehr gediegene Unterhaltungsprogramm, das ein Gaswerksangehöriger als Conférencier mit Schmiss und Humor leitete und in welches er verblüffende Taschenspieler- und Zauberkunststücke einstreute, erntete den allgemeinen und bewundernden Beifall. Am dritten Tag schloss eine gemeinsame Seerundfahrt in den Obersee und nach Rapperswil die Tagung ab. Trotz anhaltendem Regenwetter verlief dieser Tag in ungetrübter Freude und kameradschaftlicher Geselligkeit.

R. H.

**Der Bau neuer Städte in Grossbritannien** hat erhebliche Fortschritte gemacht. Seit dem Jahre 1946 wurden durch die Vereinigung der 14 neuen Städte insgesamt über 130 Mio £ investiert. Acht dieser Städte sind zur Entlastung von Gross-London vorgesehen, zwei weitere u. a. in Schottland, zwei im Kohlengebiet von Durham. Der grösste Fortschritt war bisher in den Städten Hemel-Hempstead, Harlow und Crawley zu verzeichnen (die alle bei London gelegen sind). Bis Ende Dezember 1955 waren in den mit dem Städtebau eng verknüpften Neubauten von 213 Fabriken mit rd. 632 000 m<sup>2</sup> Grundfläche über 37 000 Beschäftigte untergebracht. Davon entfallen auf die drei letztgenannten Städte folgende Anteile: Crawley 45 Fabriken mit rd. 143 000 m<sup>2</sup>, Harlow 58 Fabriken mit rd. 115 000 m<sup>2</sup>, Hemel 29 Fabriken mit rd. 84 000 m<sup>2</sup>. Zur Zeit sind weitere 71 Anlagen mit schätzungsweise 186 000 m<sup>2</sup> im Bau. «Engineering» gibt hierüber im Heft vom 6. April 1956 weitere Auskunft.

**Ruhiger Bettag.** Wir möchten die «Aktion ruhiger Bettag» der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft von Herzen und mit allem Nachdruck unterstützen und unsere Leser höflich bitten, Auto, Telefon und Radio nur in dringenden Notfällen zu benutzen. Nichts bedürfen wir mehr als Stille! Dabei kommt es nicht nur darauf an, keinen Lärm zu erzeugen, der andere stört, als vielmehr selber zur Stille zu kommen und sich da zu finden.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**La lutte contre le bruit de la rue.** 84 S. Bern 1956, Verlag Stämpfli & Co. Preis kart. Fr. 6.75.

Im April veranstaltete der ACS seine zweite Vortrags-tagung über das Problem «Strasse». Die damals gehaltenen Vorträge, über die hier auf S. 354 des laufenden Jahrgangs berichtet wurde, sind in vorliegendem Büchlein gesammelt worden. Dass das Problem des Strassenlärms bei der rasch fortschreitenden Motorisierung immer bedeutender wird, ist selbstverständlich. Heute gilt es, mit vermehrtem Einsatz, Abhilfe zu schaffen. — Dr. med. P.-B. Schneider, Lausanne, erläutert seine Beobachtungen bezüglich Lärmauswirkungen

auf den menschlichen Organismus. Wie die Bekämpfung des Strassenlärms in Frankreich vor sich geht, schildert *M. Grodner*, Nantes. Das gleiche für Italien zeigt *U. Quaranta*, Rom. Prof. Dr. *K. Oettinger*, Zürich, behandelt die rechtliche Seite der Lärmbekämpfung. Ueber den Standpunkt der Polizei äussert sich Dr. *H. Mutrux*, Lausanne. R. A. *Alblas* zeigt, warum sich die Fremdenverkehrsorganisationen für den Kampf gegen den Strassenlärm einsetzen. Die aktive Lärmbekämpfung durch die F.M.S. legt *M. Tavernier* dar. Ueber die Lärmquellen am Motorfahrzeug spricht *F. Dannecker*. J.-P. *Marquart* behandelt den speziellen Lärm des Trams. Dass auch der Strassenbauer mit seinem Werk zu einer Lösung des Problems beitragen kann, skizziert *J.-L. Biermann*. Die gesammelten Vorträge zeigen, wie schwierig die Bekämpfung des Strassenlärms ist. Nur die Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen kann eine befriedigende Lärmverminderung ermöglichen. Das Büchlein bildet eine gute Orientierung über das Problem des Strassenlärms. Ing. G. *Bachmann*, Bern

#### Neuerscheinungen

*L'Industrie du Charbon en Europe*. Von *OECE*. 83 S. Paris 1956. Preis geh. 300 ffrs.

*Les industries mécaniques et électriques en Europe*. Von *OECE*. 213 S. Paris 1956. Preis geh. 500 ffrs.

*Les transportes maritimes*. Par *OECE*. 78 pages. Paris 1956. Prix broché 450 ffrs.

*Nagra stabilitets- och 2. ordnings pakanningsproblem vid balkar, ramar, bagar och plattor*. Von *Ove Petterson*. 113. S. mit Tafeln. Stockholm 1955, Kungl. Tekniska Hogskolan.

*Arbeitsvorbereitung*. Von *Ferdinand Pristl*. 71 S. 99 Abb. Heidelberg 1956, Springer-Verlag. Preis geh. DM 3.60.

*Statistisches Jahrbuch 1955*. Herausgegeben von den *Schweizerischen Bundesbahnen*, Bern 1956. 166 S.

*Schnee und Lawinen in den Schweizer Alpen 1953/54*. Winterbericht des *Eidg. Institutes für Schnee- und Lawinenforschung Weissfluhjoch/Davos*. 126 S. mit Abb. Davos 1955, Verlag Buchdruckerei Davos AG.

*Die mathematischen Grundlagen für die Organisation der elektronischen Rechenmaschine der Eidgenössischen Technischen Hochschule*. Von *John Robert Stock*. 72 S. Basel/Stuttgart 1956, Birkhäuser Verlag. Preis geh. Fr. 7.30.

## WETTBEWERBE

**Collège secondaire mixte à Béthusy, Lausanne.** Dieser Wettbewerb wurde von 33 Teilnehmern bestritten. Fachpreisrichter waren die Architekten M. Piccard, Lausanne, M. Brailard, Genf, R. Christ, Basel, E. d'Okolski, Lausanne, F. Decker, Neuenburg. Die preisgekrönten Entwürfe sind im «Bulletin Technique de la Suisse Romande» vom 1. Sept. abgebildet; sie stammen von folgenden Verfassern: Ch.-F. Thévenaz & P. Prod'hom, Lausanne, H. Rossetti, Lausanne, J.-P. & T. Decoppet, Bern, P. Bonnard, Lausanne, R. Keller, Lausanne, J. Longchamp & P. Margot, Lausanne.

## ANKÜNDIGUNGEN

### Schweizerische Gesellschaft für Bodenmechanik und Fundamentechnik

Die Gesellschaft führt am *Freitag, 5. Okt.*, in *Brunnen* (Kt. Schwyz) ihre erste Hauptversammlung durch, an welcher zwischen 14 und 19 h folgende Vorträge gehalten werden: Prof. *E. C. W. A. Geuze*, Direktor, Laboratorium für Bodenmechanik, Delft (Holland): «Probleme des Deichbaues in Holland». Prof. *D. Bonnard*, EPUL, Lausanne: «La digue d'Arnon». Dipl. Ing. *Ch. Schaerer*, Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH, Zürich: «Bauliche und bodenmechanische Einzelheiten einiger Erddämme in der Schweiz». Dr. *W. Eggenberger*, dipl. Ing. ETH, Elektrowatt Zürich: «Das Projekt des Göschenenaldammes». J. *Zeller*, dipl. Ing. ETH, Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH, Zürich: «Erdbauliche Arbeiten für den Göschenenaldamm». G. A. *Mugglin*, dipl. Ing. ETH, Schafir & Mugglin, Zürich: «Die Erdbauarbeiten des Göschenenalp-Projektes vom Standpunkt des Unternehmers».

Am *Samstag, 6. Oktober*, wird eine *Exkursion auf die Baustelle Göschenenalp* unternommen. Postauto Göschenen ab 09.00 h (Privatwagen dürfen nicht zur Baustelle fahren). Führung auf den Baustellen unter der Leitung der Ing. Tempelmann, Friedli, Dériaz und Zeindler (Bauleitung). Mittagessen 12.45 h in der Kantine der Unternehmung. Nach dem Mittagessen Gelegenheit, in kleinen Gruppen technische De-

tails zu besichtigen. Rückfahrt Göschenenalp ab 15.10 bzw. 16.15 h, Göschenen an 15.40 bzw. 16.45 h.

Interessenten wollen bis spätestens 26. Sept. die Unterlagen für ihre Anmeldung verlangen beim Sekretariat, Gloriastrasse 39, Zürich 6, Tel. (051) 32 73 30.

### Aus Zürichs städtebaulicher Entwicklung

Ueber dieses Thema zeigt das Baugeschichtliche Museum der Stadt Zürich im Helmhaus eine Ausstellung aus seinen Beständen, die Dr. *Werner Y. Müller* mit «Gedanken zur baulichen Entwicklung Zürichs» gestern eröffnet hat. Sie dauert noch bis 14. Oktober 1956. Öffnungszeiten: 10 bis 12 und 14 bis 18 h, Mittwoch ausserdem 20 bis 22 h, Samstag und Sonntag nur bis 17 h, Montag geschlossen.

### Kunststoffe im Bauwesen

Am 25. und 26. September wird hierüber in der Technischen Universität Berlin-Charlottenburg eine Vortragsfolge mit Colloquium veranstaltet. Beginn der Vorträge jeweils pünktlich 14.00 h im Hörsaal H 3010, Hauptgebäude der TU, Berlin-Charlottenburg, Hardenbergstr. 34. Beginn des Colloquiums am Mittwoch pünktlich 20.00 h, Hörsaal 2036.

### Spannungsmessungen an Betonbauten

Die VDI-Fachgruppe Messen und Prüfen und die VDI-Fachgruppe Bauingenieurwesen veranstalten am Freitag, den 19. Oktober 1956 in Frankfurt a. M., Wiesbadener-Strasse, Battelle-Institut, unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. *H. Ebner* eine Vortragsreihe über dieses Thema. Die Namen der Referenten sind: *B. Fritz*, Karlsruhe, *G. Weil*, Stuttgart, *R. Kuhn*, München, *Chr. Rohrbach*, Berlin, *H. H. Emschermann*, Berlin, *G. Mittelman*, Frankfurt a. M., *H. Ebner*, Mülheim/Ruhr, und *Fangerow*, Hamburg. Interessenten wollen sich melden beim VDI, Düsseldorf, Prinz-Georg-Str. 77.

### Fachtagung Antriebsselemente 1956

Gemeinschaftsveranstaltung der Fachgemeinschaft Getriebe und Antriebsselemente im VDMA, Düsseldorf, und der VDI-Fachgruppe Getriebetechnik, Düsseldorf, am 25. und 26. Oktober 1956 im Hause der Technik, Essen. Im besonderen werden Kupplungen, stufenlose Getriebe, Zahnräder und Zahnradgetriebe behandelt sowie die Antriebstechnik bei Flugzeugen. Neben deutschen Praktikern und Wissenschaftlern kommen namhafte Vertreter dieses Spezialgebietes aus dem Ausland zu Wort. Diskussionen. Nähere Auskunft erteilt die VDI-Fachgruppe Getriebetechnik, Düsseldorf, Prinz-Georg-Strasse 77.

### Conférence de Génie chimique, Paris 1956

Vom 22. bis 24. November finden anlässlich des IVe Salon de la chimie, du caoutchouc et des matières plastiques in Paris Diskussionstage statt über drei Themen: Calcul des convertisseurs, calcul des réacteurs, extraction par adsorbants solides. Auskunft erteilt die Société de chimie industrielle, 28, rue Saint-Dominique, Paris 7e.

### Vorträge

15. Sept. (heute Samstag) S. I. A.-Fachgruppe der Ingenieure für Brückenbau und Hochbau. 10.30 h in der ETH, Zürich, Hörsaal 3 c des Hauptgebäudes. Prof. *Riccardo Morandi*, Ingenieur, Rom: «Conceptions modernes sur la réalisation de grands ponts en béton armé et en béton précontraint».
20. Sept. (Donnerstag) STV, Sektion Zürich, 20 h im Kongresshaus, Eingang U. Major *K. Bolliger*, Instr.-Off., Dübendorf: «Radar für die Flugwaffe».
21. Sept. (Freitag) Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller, Zürich. 17.00 h im Clubzimmer 2 des Kongresshauses. Prof. Dr. *E. Reiner*, Präsident des Deutschen Patentamtes: «Der gegenwärtige Stand der Arbeit an der Europäisierung des Patentrechts». Anschliessend Diskussion.
5. Okt. (Freitag) SVMT. 16.30 h im Hörsaal I des Maschinenlaboratoriums der ETH, Zürich, Sonneggstrasse 3. Dr. *Carl B. Post*, Vice-President und Technical Director der Carpentier Steel Company, Reading/Pa., USA: «Use of Rare Earth Metals in Stainless Steels».

Nachdruck von Bild oder Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

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