

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 79 (1961)  
**Heft:** 40

## Wettbewerbe

### 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:** 27.01.2026

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



Bild 1. Utoquai heute, vom Hafen Enge aus. Diese Aufnahme wurde allen Wettbewerbsteilnehmern zugestellt

## Wettbewerb für einen Neubau des Stadttheaters in Zürich

DK 725.82:711.7

Fortsetzung von S. 686

### Der Bellevueplatz als städtebaulicher Raum

Zum besonderen Reiz der Zürcher Altstadt gehören die intimen, kleinen Plätze. Die grossstädtischen Plätze Zürichs — Bahnhofplatz, Paradeplatz, Pfauen — sind leider vom Verkehr zerschnitten. Vielleicht wird die kommende Verkehrssanierung uns diese Plätze wieder als erlebbare städtebauliche Räume zurückgeben. Der Bellevueplatz bietet für Zürich die grossartigste Chance: Hier wartet ein Platz auf seine Gestaltung, der dank seiner unübertrefflichen Lage zwischen See und Stadt Mitte und Ausdruck Zürichs werden könnte.

Ein Luftbild des heutigen Platzes am Tage des Sechseläutens (Bild 2) gibt uns eine Vision von der zukünftigen Gestalt dieses Platzes: Er ist Sammelpunkt der ganzen Stadt, Raum, auf welchen die Strassen münden. Heute ist dieser Platz von Gebäuden umschlossen, die im Maßstab aufeinander abgestimmt sind und eine Einheit bilden. Sowohl der heutige Bellevueblock wie auch das heutige Stadttheater ordnen sich in diese Einheit ein.

Wenn diese Vision tägliche, lebendige Wirklichkeit werden soll, was stellen sich dann für Forderungen an die beiden Gebäudekomplexe, die die Teilnehmer am Theaterwettbewerb zu gestalten hatten? — Unzweifelhaft soll das Theater Dominante des Platzes sein, nicht der Bellevueblock (Bild 6), der die Verbindung zwischen dem grossen, freien Platz und

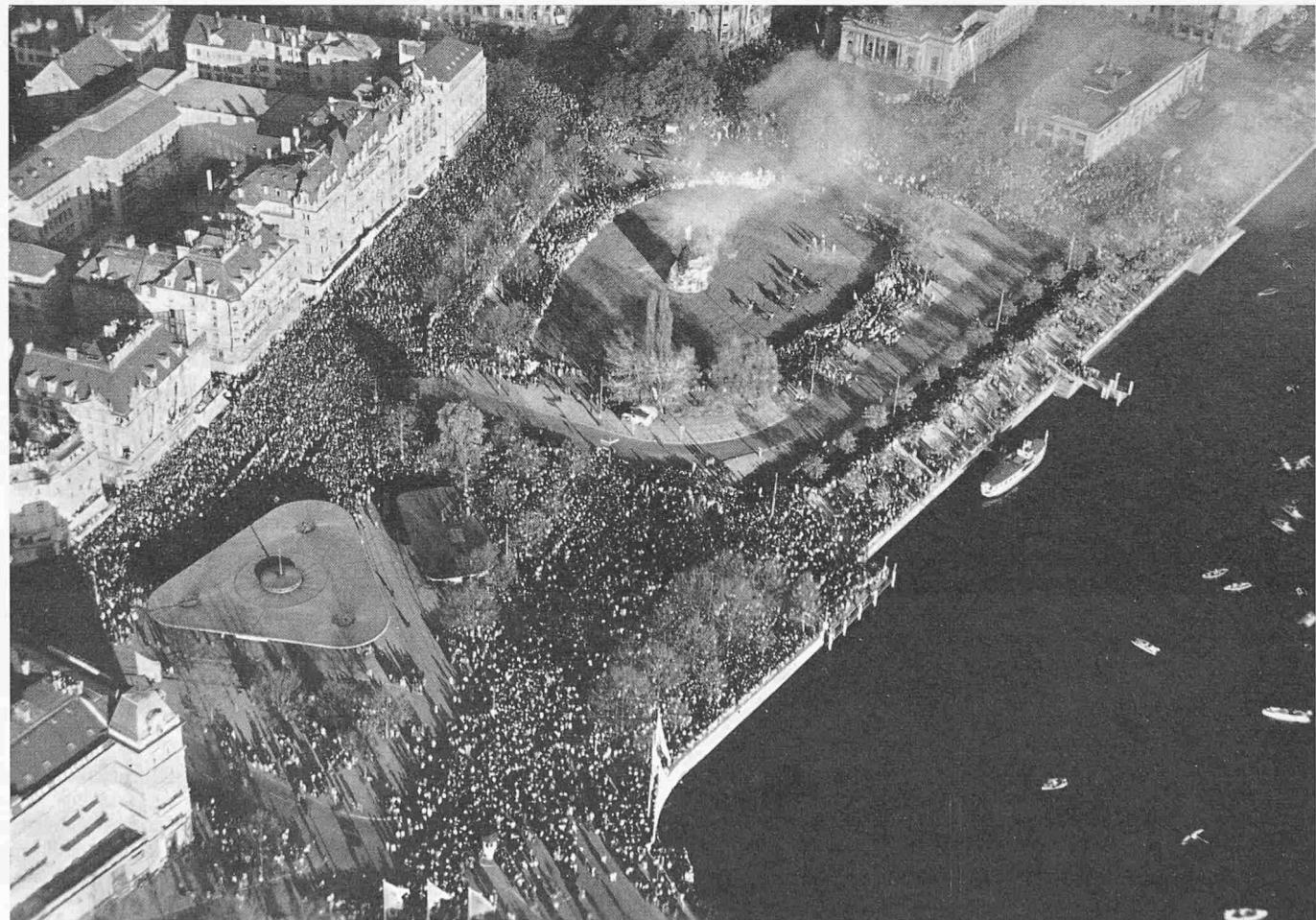


Bild 2. Luftbild des Bellevueplatzes am Tage des Sechseläutens. Diese Aufnahme wurde allen Wettbewerbsteilnehmern zugestellt  
(Photo Swissair)

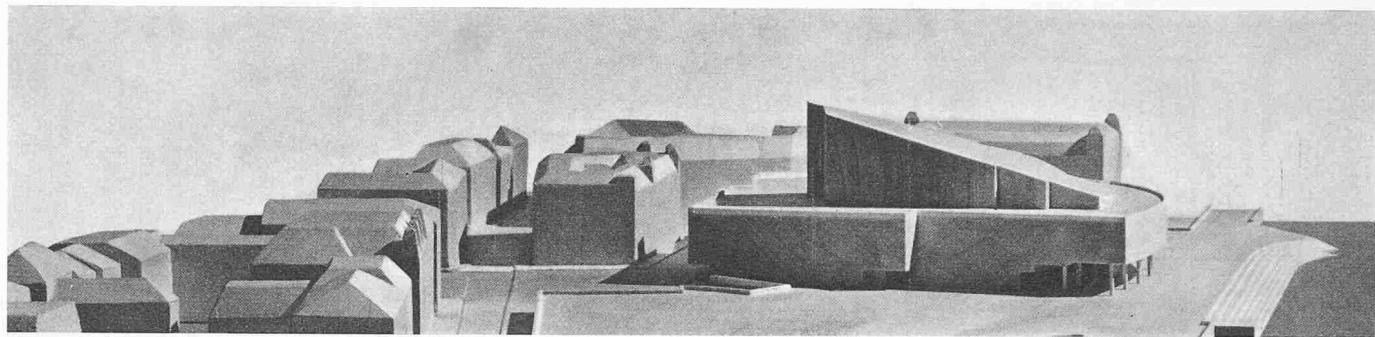


Bild 3. Projekt Nr. 52, Kennwort «Ouverture» (3. Rundgang)

der Altstadt mit ihren Türmen herstellen soll. Für den Theaterbau ergeben sich dabei grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Er kann losgelöst von der Raumumgrenzung im Platz stehen, als herausgehobene Hauptsache (Bilder 3 und 4), oder selbst Teil des Raumabschlusses sein, sich also in die Platzwand einfügen (Bild 5). Wenn das Theater als freier Körper in den Bellevue Raum hineingestellt wird, darf es sich nicht als marktschreierisches Wunder geben, auf «eindeutige Kontrastwirkung» ausgehen, sondern muss es Haltung und Massstab der Stadt wahren: «Masstab» heißt aber nicht «individuell ausgeprägte Bauteile», heißt nicht zusammengeflickte kleine Baumassen, die lose und strukturlos zueinander geworfen sind, sondern heißt schöpferisches Mitgestalten und sinnvolles Weiterformen des Gegebenen in seinem Sinne (siehe dazu die Bilder 7a bis 7l, Fassaden). Wir haben am Bellevue-platz nicht die Möglichkeit, neu zu beginnen, mitten in einem Park den Masstab selbst zu schaffen wie Alvar Aalto bei seinem grossartigen Theater in Essen. (Dieser Entwurf Aaltos — 1. Preis 1960 — hat übrigens fast alle guten Entwürfe, die an der Ausstellung der Zürcher Wettbewerbsprojekte zu sehen waren, beeinflusst: Das war zu erkennen an der Führung der Zugangswege, der Anordnung der Eingänge, Treppen und Foyers, der Form des Zuschauerraums und der äusseren Erscheinung des Baus. Das Einbeziehen des Bühnenurms in den Baukörper bei Aalto hat viele Projektverfasser allerdings zu Versuchen geführt, die den Bühnenurm eher mehr oder weniger geschickt vertuschen als eingliedern.)

Es versteht sich weiter, dass ein Platz, der zum zentralen Raum des Lebens einer Stadt werden soll, keine Verkehrs-maschinerie sein darf, vor welcher sich die Fußgänger auf Passerellen oder in Zwischenräumen flüchten müssen. Wichtig ist auch, dass die heutige Zweiteilung des Platzes in einen Verkehrsplatz (möglicherweise gar mit Hochstrassen) und in eine danebenliegende Wiese verschwindet, und der ganze Raum zu einer Einheit wird. Unter diesem Gesichtspunkt erweist es sich als verfehlt, wenn der Platz in einen romantischen Wald oder in eine kleinmasstäbliche Gartenlandschaft nach dem Vorbild der G 59 verwandelt oder auf eine zweite Ebene, auf welche man von allen Seiten emporklettern muss, verwiesen wird, damit unten der Verkehr ungehindert stattfinden kann.

Der Bellevueplatz soll also sichtbar das Sammelbecken und die Ausweitung aller auf ihm zusammenführenden Wege sein. Diese Zugänge sollen zwanglos in den Raum einmünden, weshalb die von verschiedenen Projektverfassern vorgesehene «Unterbrechung» oder «Belebung» der Uferpromenade des Utoquais fragwürdig ist (Bild 1); eine die Platz-eingänge zurückhaltend anzeigenende Lösung ist jedenfalls sinnvoller (Bild 8). Der Stadelhoferplatz, der in seiner heutigen Abgeschlossenheit neben dem weiten Bellevue-platz besonders reizvoll ist (Bild 9), braucht nicht unbedingt in den Hauptplatz einbezogen zu werden.

Verschiedene Projekte haben in diesem Sinne ein Bild des Bellevueplatzes entworfen, haben gezeigt, was für die Gestaltung des zukünftigen Bellevueplatzes wesentlich ist.

Diese städtebaulich schönsten Lösungen gehören, wenn sie auch vom Preisgericht nur zu einem kleinen Teil (siehe nichtprämierte Entwürfe, Heft 41) ausgezeichnet worden sind, zum wertvollsten, was der Zürcher Theaterwettbewerb gebracht hat.

J. Schilling

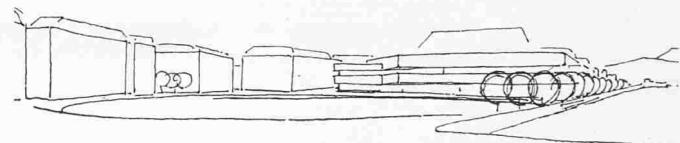


Bild 4. Projekt Nr. 42, 2. Preis. Aus dem Bericht des Projektverfassers: «Der Standort des Theaters ist städtebaulich durch einen Gegensatz charakterisiert: der weiten Offenheit von Bellevue, Sechsläutenplatz und Seebecken stehen die geschlossenen Häuserfronten von Falken-, Schiller- und Theaterstrasse gegenüber. Der Verfasser hat versucht, diese Dualität in der kubischen Erscheinung zum Ausdruck zu bringen. Die polygonale Umrisslinie löst den niedrigen Baukörper (Traufe 14 m) von der Platzwand (Traufe 20 m) und verbindet ihn mit der Weiträumigkeit von Seebecken und Bellevueplatz.»

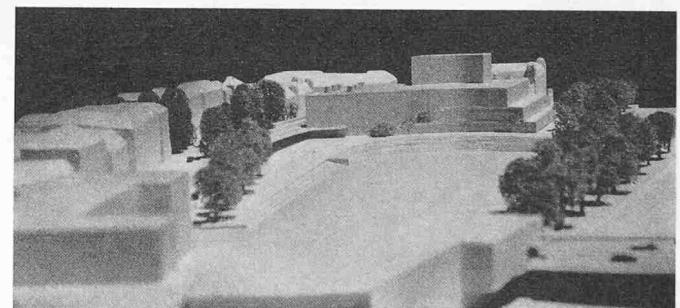


Bild 5. Projekt Nr. 71, Kennwort «Notturno» (3. Rundgang)

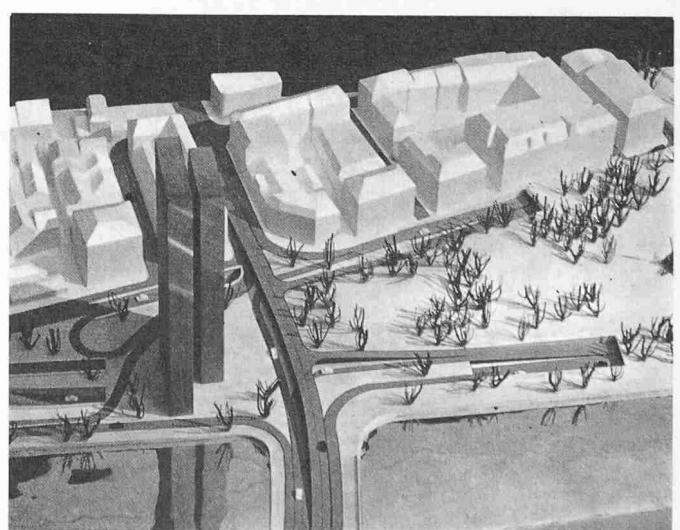


Bild 6. Bellevuehaus des Projekts Nr. 30, Kennwort «Hexagon» (4. Rundgang)

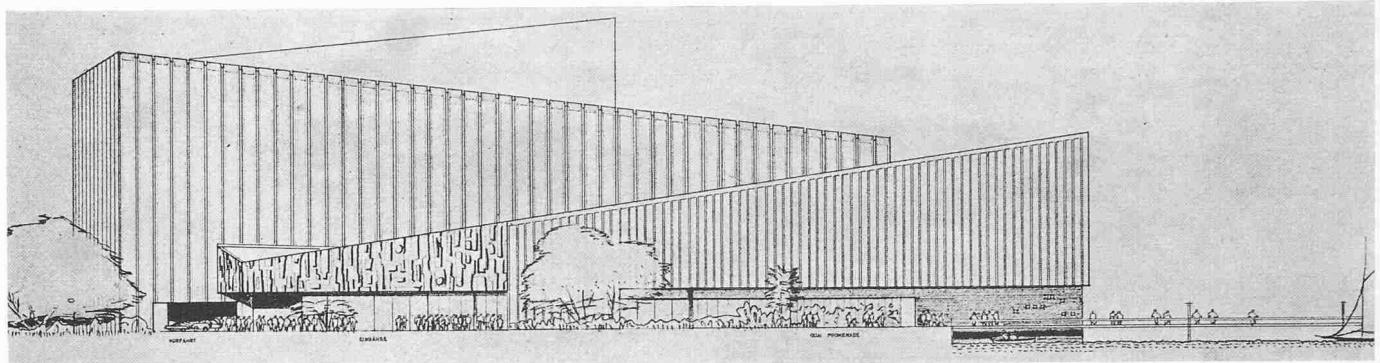


Bild 7 a. Projekt Nr. 56, 1. Preis

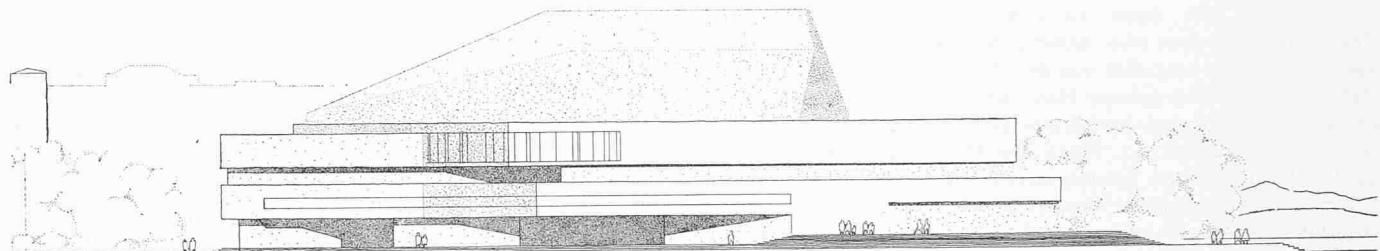


Bild 7 b. Projekt Nr. 42, 2. Preis

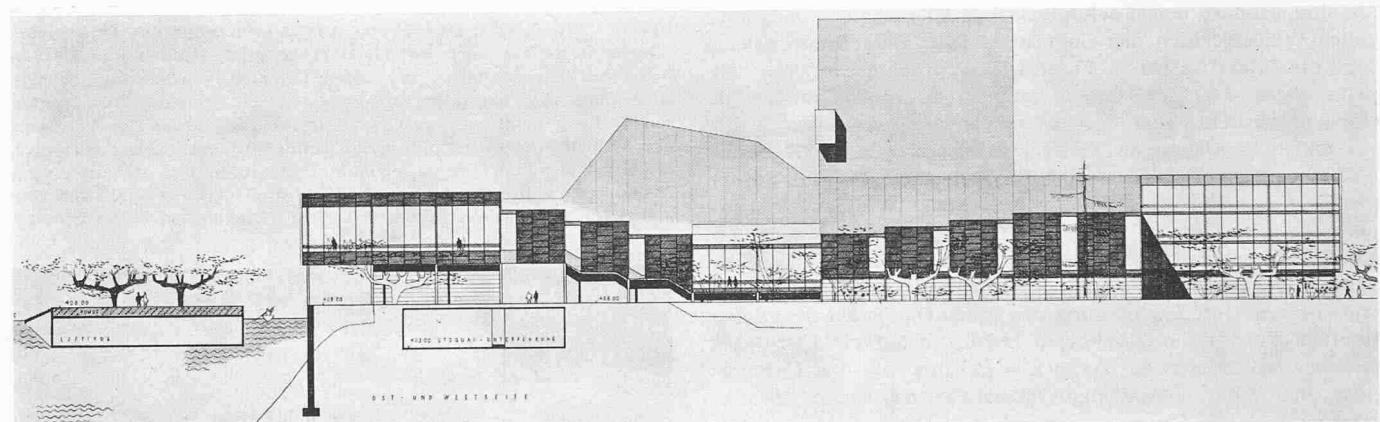


Bild 7 c. Projekt Nr. 11, 3. Preis

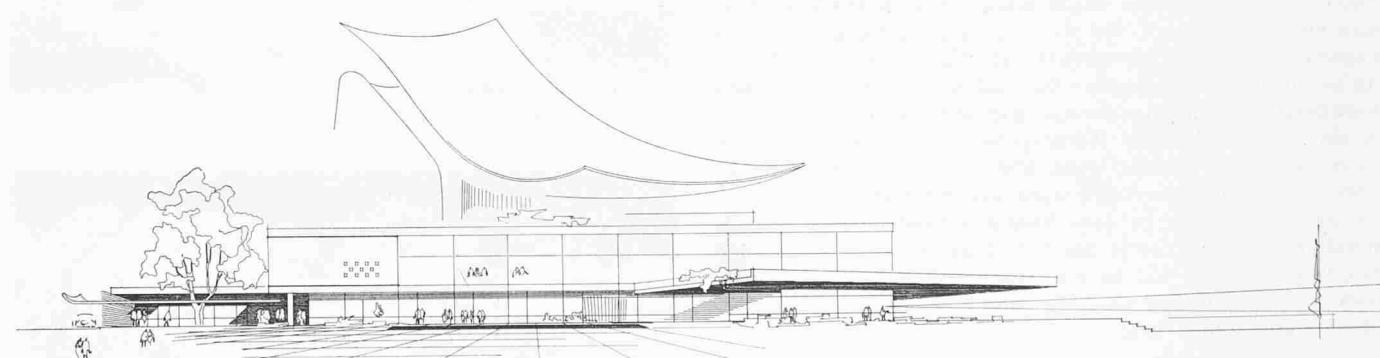


Bild 7 d. Projekt Nr. 21, 4. Preis

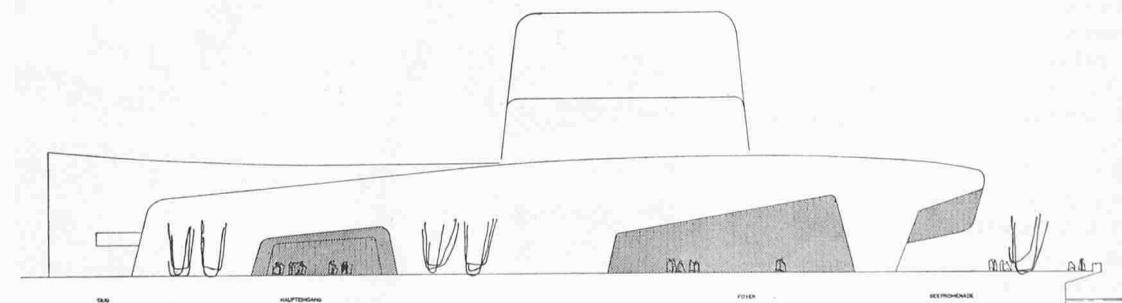


Bild 7 e. Projekt Nr. 34, 5. Preis

Die Bilder Nr. 7a — 7e zeigen immer die Fassade des Theaters gegen den Sechseläutplatz.

Alle Fassaden sind im Maßstab 1:900 reproduziert.

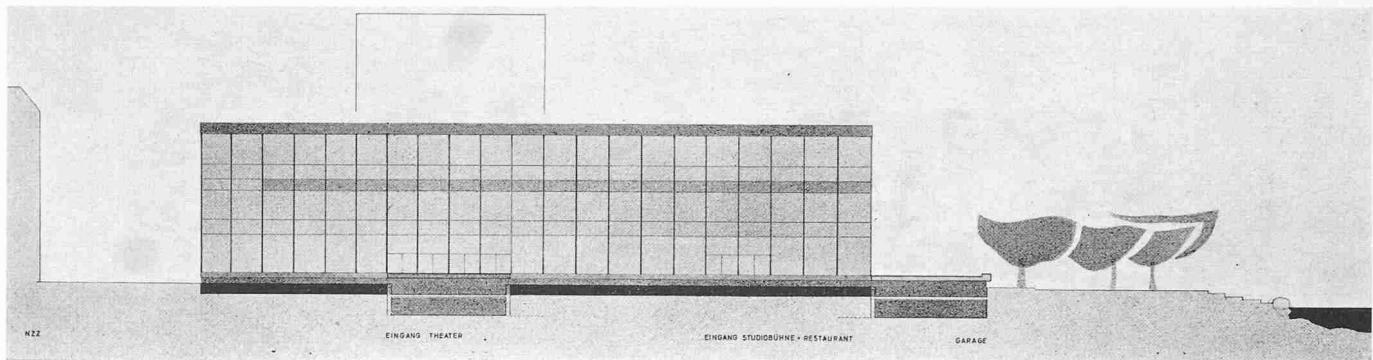


Bild 7 f. Projekt Nr. 46, 6. Preis

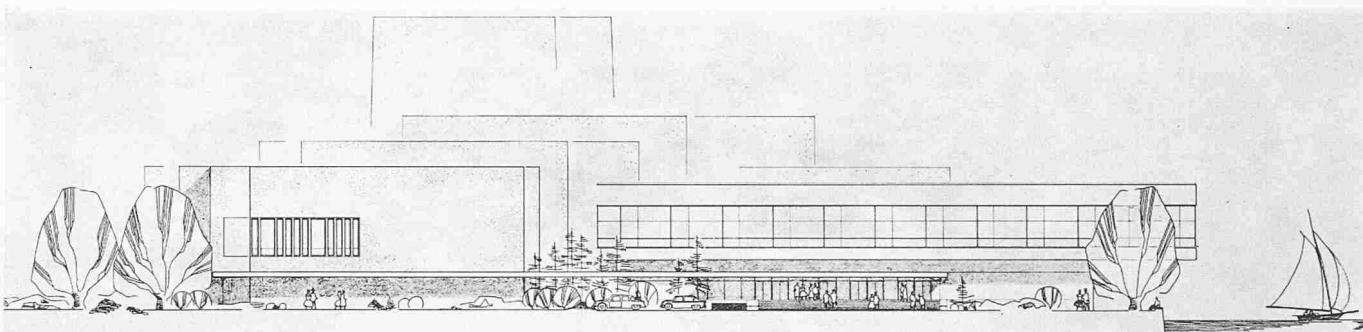


Bild 7 g. Projekt Nr. 13, 8. Preis

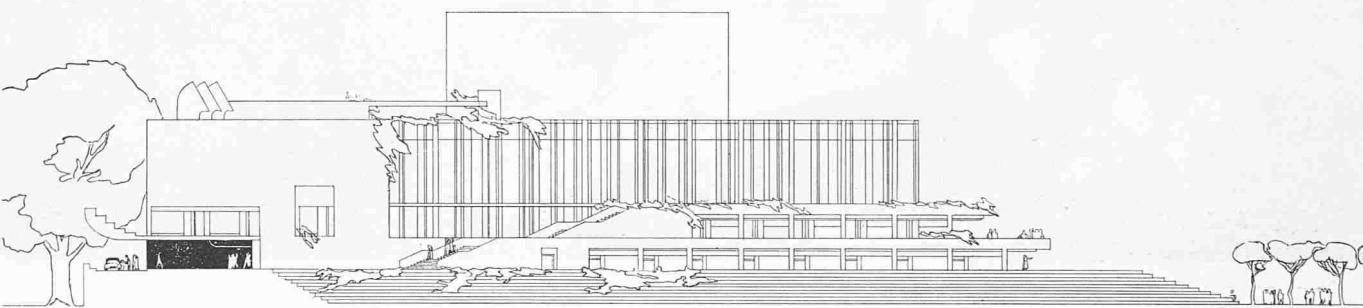


Bild 7 h. Projekt Nr. 71,  
«Notturno» (3. Rundgang)

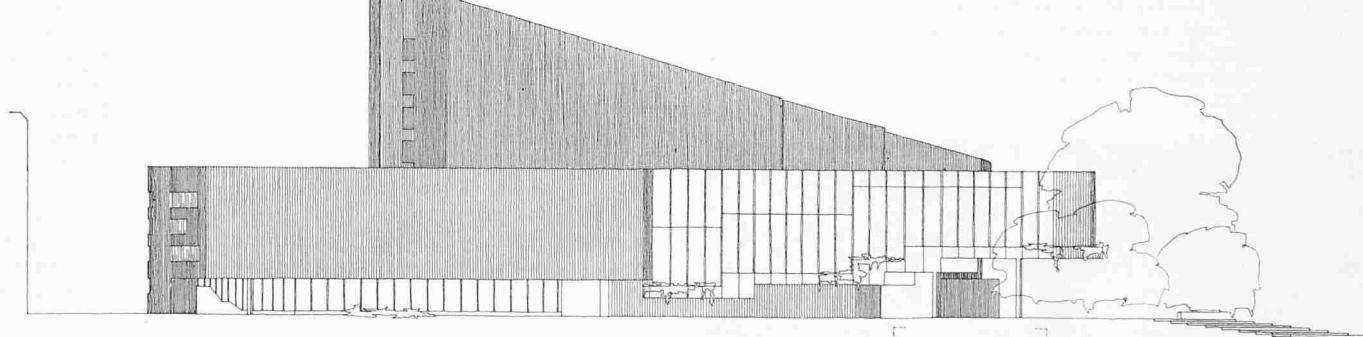


Bild 7 i. Projekt Nr. 52,  
«Ouverture» (3. Rundgang)

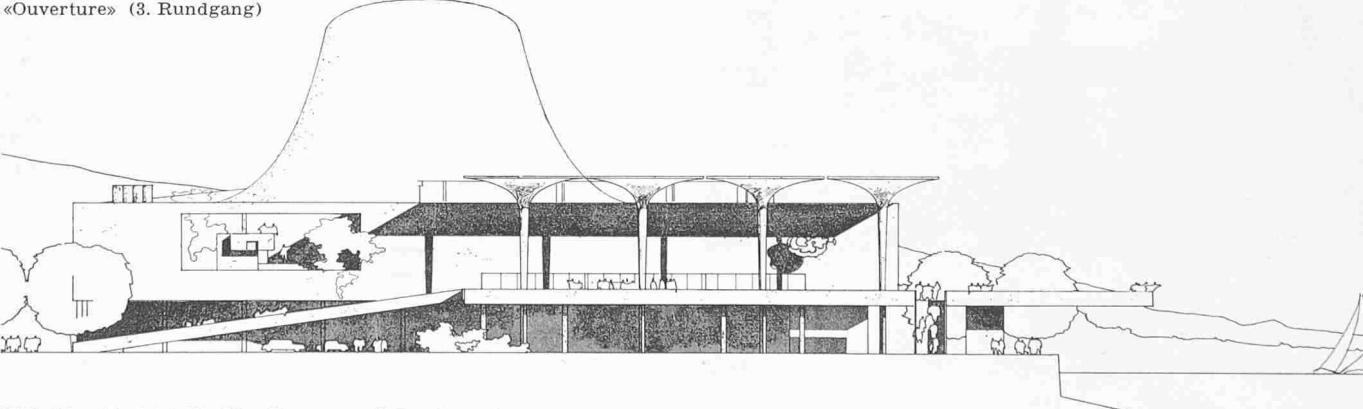


Bild 7 k. Projekt Nr. 62, «Barocco» (4. Rundgang)

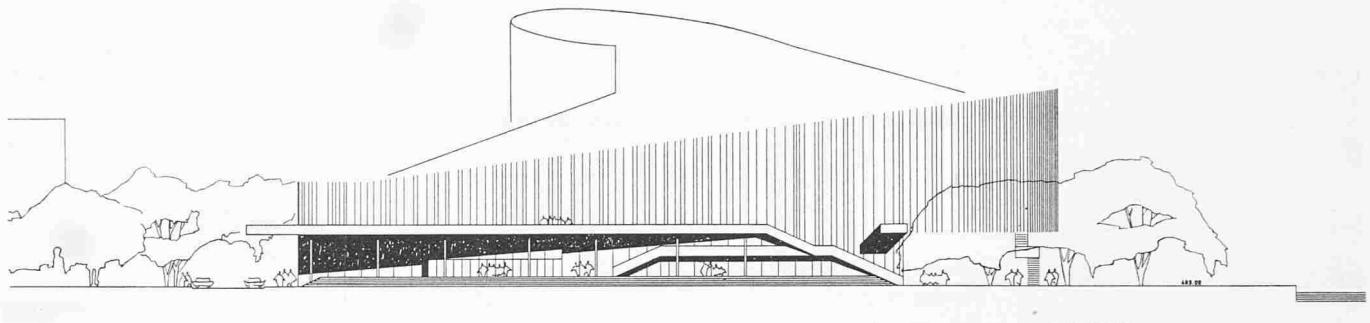


Bild 71. Projekt Nr. 75, «Lumaca» (4. Rundgang)

Bild 8 (unten). Modell des gleichen Projekts

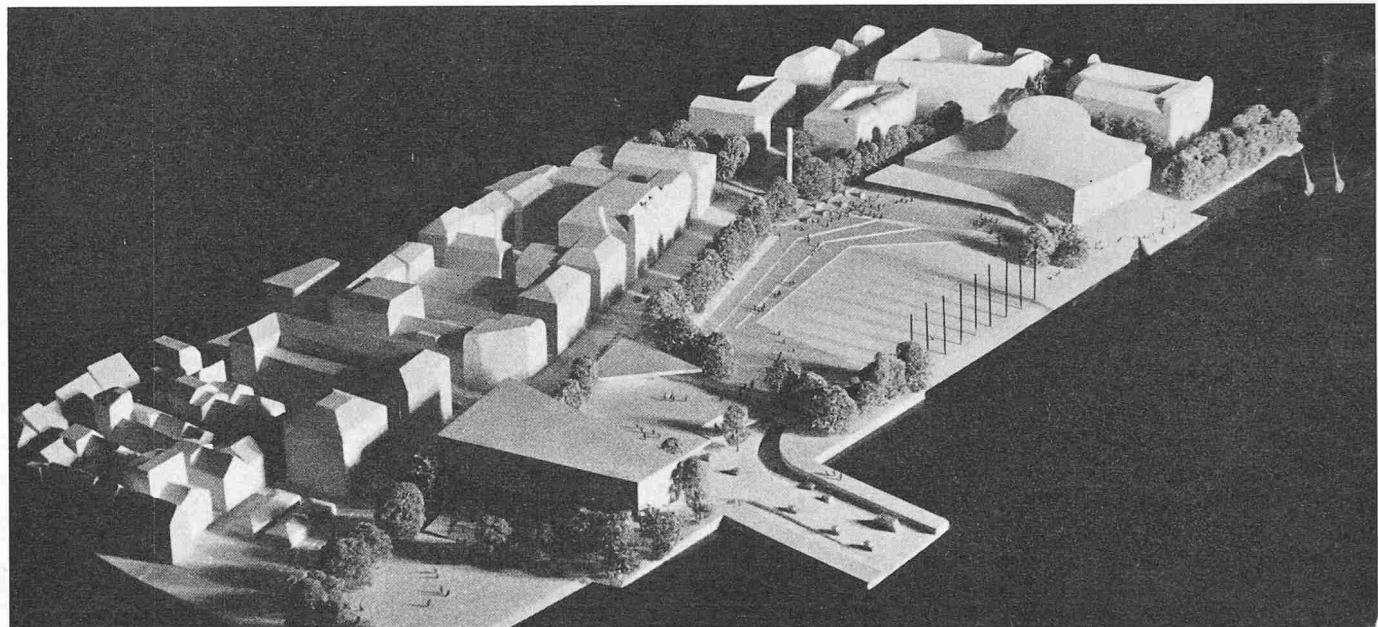


Bild 9 (unten) Die Erhaltung des idyllischen Stadelhoferplatzes ist nur möglich, wenn die Tiefbahnrampe gegenüber dem heutigen offiziellen Projekt aus der Mitte des Platzes verschoben und dem Automobilverkehr auf der Gegenseite eine einzige Lokalstrasse zugeschrieben wird, so dass der prächtige alte Baumbestand in der Mitte des Platzes unangetastet bleibt



### Der Bellevueplatz als Verkehrsknotenpunkt

Das Bellevue ist einer der kompliziertesten Verkehrsknoten der Stadt Zürich, sechs Axen müssen hier miteinander verbunden werden. Kaum ein Knoten der Stadt lässt jedoch soviel gestalterische Freiheit, weil nirgends so ausgedehnte Flächen zur Verfügung stehen. Tabelle 1 gibt den Überblick über die Belastungen der Zufahrtsstrassen und den ungefähren zugehörigen Strassenquerschnitt. Für den Ausbau war mit dem doppelten Verkehr von 1957 zu rechnen. Es lässt sich voraussagen, dass die verkehrlich und wirtschaftlich richtige Lösung irgendwo zwischen der heutigen Niveauretzung und einer kreuzungsfreien Verkehrsmaschine liegen wird. Damit sei festgehalten, dass der Knotenpunkt Bellevue nur im Zusammenhang mit dem geplanten City-Ring, d. h. mit dessen Kapazität, also nicht als kreuzungsfreie Verbindung von Expressstrassen geplant werden muss.

Das Wettbewerbsprogramm verlangte einen Situationsplan im Maßstab 1:500. Es gab auch genaue Angaben über Mindestanforderungen für die geometrische Gestaltung (Strassenbreiten, Rampeneigungen, vertikale Ausrundungsradien usw.) und einige unverbindliche Angaben über die Führung des individuellen Verkehrs. Für den öffentlichen Verkehr war ein Projekt der Tiefbahn massgebend.

### Einige wichtige Grundsätze

Für jede Neuanlage muss die Forderung nach Sicherheit an erste Stelle gerückt werden. Unterirdische Einmündungen sind unzulässig, unterirdische Abzweigungen, Verflechtungen und Vorsortierungen sehr ungünstig. Unmittelbar nach Rampen dürfen keine Gefahrenpunkte liegen (Sichtbehinderung über die Kuppe).

Ein wichtiges Kriterium ist ferner die *Wirtschaftlichkeit*. Die starken Verkehrsströme müssen möglichst direkt und gestreckt ( $R \min \geq 50 \text{ m}$ ) geführt werden. Kreuzungsfreiheit darf nicht mit sehr engen Radien oder mit grossen Umwegen erkauft werden.

An kritischen Stellen, Engpässen der Ueberbauung, Rampen, Wendeschleifen ist der *geometrische Nachweis* mit horizontalen und vertikalen Radien, Fahrspurbreiten, Konstruktionshöhen und -breiten usw. unbedingt erforderlich. Schemazeichnungen und Strichskizzen genügen daher nicht.

Bei kreuzungsfreien unterirdischen Lösungen ist vermehrt auf die *Orientierungsmöglichkeiten* für Ortsunkundige zu achten. Abbieger sollten immer sinngemäss abgezweigt werden. Wo dies nicht der Fall ist, muss die Vorsortierungsstrecke verlängert werden. Auch aus diesem Grunde müssen die Hauptrichtungen gestreckt geführt werden.

*Niveaureuzungen* dürfen jedem der sechs Aeste des Knotens Bellevue zugemutet werden, da keiner weder auf der Zufahrt noch auf der Wegfahrt vollkommen kreuzungsfrei ausgebildet werden kann. Wesentlich ist nur, dass die Knoten nicht weniger leistungsfähig sind als die anschliessenden Strecken mit ihren Ausbaumöglichkeiten. Zum Beispiel kommt der Verkehr aus dem Utoquai in einer grünen

Welle und könnte im gleichen Takt auch über das Bellevue geleitet werden. Solche Vorschläge erfordern aber bereits eingehende Fahrplanstudien. Als Mindestforderung für Niveaureuzung eines Hauptstroms muss der *Nachweis der Leistungsfähigkeit* verlangt werden.

Richtung und Gegenrichtung müssen im allgemeinen gleich gut gebildet werden, da der Verkehr, wenn auch nicht momentan, so doch im Tagesdurchschnitt, symmetrisch ist.

#### Die Ausbildung der einzelnen Aeste

Im Wettbewerbsprogramm war die Verbindung Utoquai — Limmatquai als vierspurige Hauptaxe gegeben. Obwohl in der Fragenbeantwortung der äussere Cityring (Rämistrasse — Seilergraben) als Hauptverkehrsader angegeben wurde, konnten sich viele Wettbewerbsteilnehmer nicht mehr von der baulich einfachsten Lösung, nämlich der Idee einer kreuzungsfreien Einfahrt in die «Sackgasse» Limmatquai (Rathaus, Uraniabrücke, Zentral!), trennen, obwohl dieser Vorschlag heute glücklicherweise bei allen Planungsstellen abgewertet ist. Das Limmatquai soll eine Zubringerstrasse werden, die jedoch mit Autobussen gut erschlossen werden muss, da die Tiefbahn sie nicht bedient. Die geschätzte Bela-

*Fortsetzung Seite 704*

#### Beispiele (Seiten 701 bis 704)

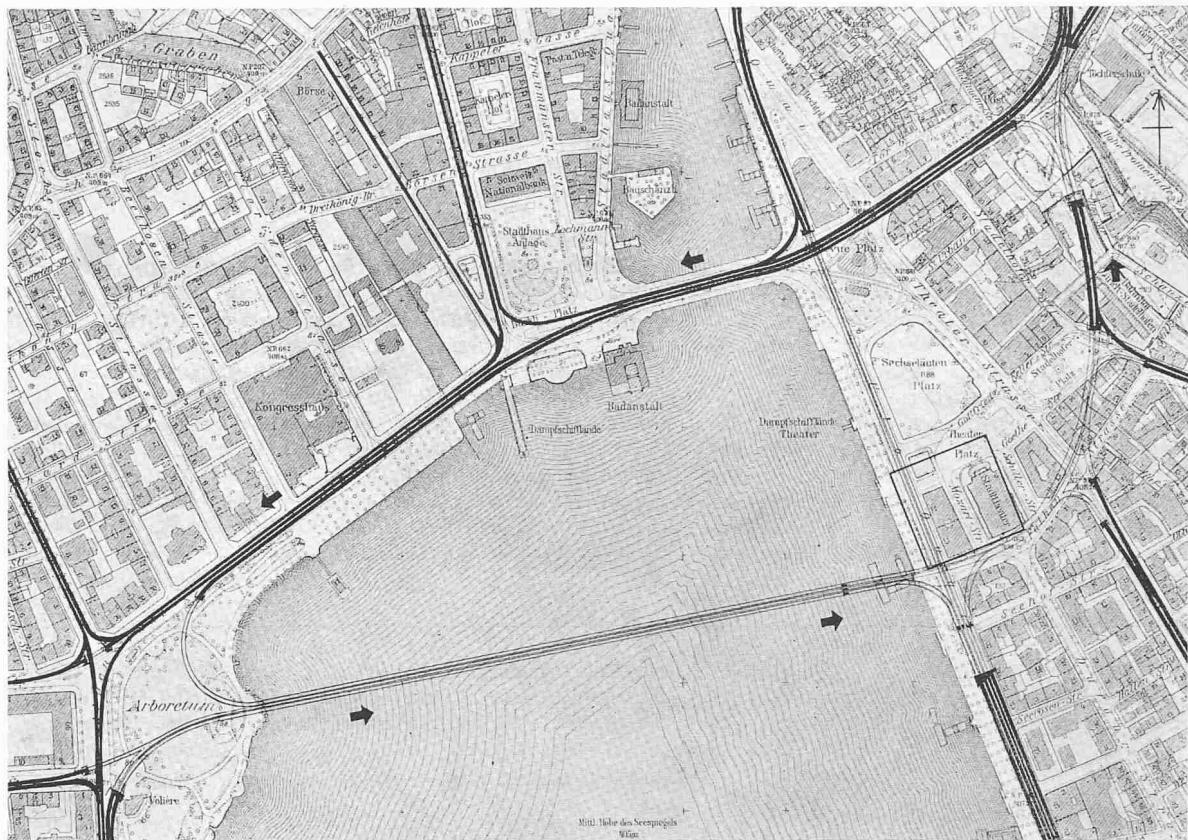
Aus der grossen Zahl der eingereichten Projekte können nur einige wenige typische Beispiele hier angeführt wer-

den. Die Auswahl hing zudem von der Reproduktionsfähigkeit der Pläne ab. Prinzipiell weggelassen sind Beispiele, die das Limmatquai als Durchgangsstrasse betont haben.



*Entwurf Nr. 42 (2. Preis).* Der Bellvueplatz wird nicht mehr vom Verkehr beherrscht. Von der Häuserfront bis zum See gibt es keine störende Strasse mehr. Der Verkehr aus der Kreuzbühlstrasse wird grosszügig kreuzungsfrei über die Rämistrasse eingeführt, die Seefeldstrasse dafür stumpf abgebrochen. Die scheinbare Kreuzungsfreiheit der

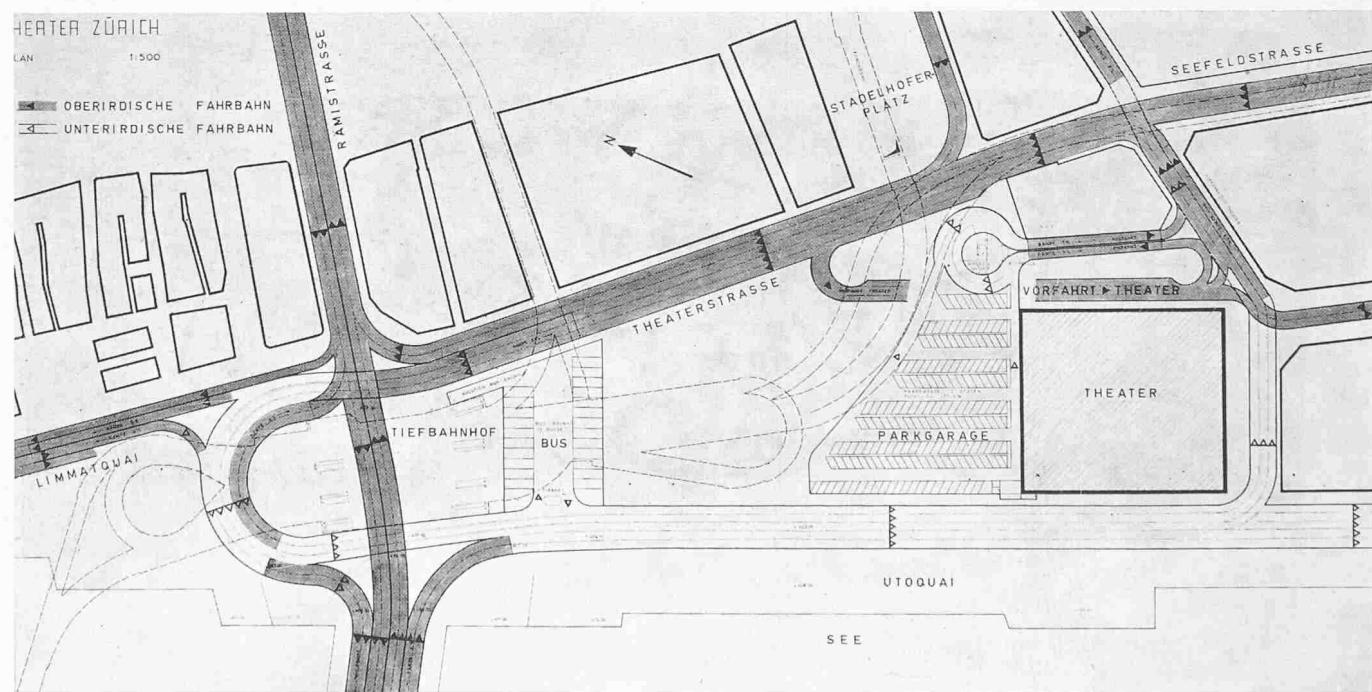
ganzen Anlage wurde unter zu vielen Opfern erkauft, z. B. Unmöglichkeit von Busführungen, kurze unterirdische Verflechtungen, enge Radien usw. Die Verbindung Bahnhof Stadelhofen — Rämistrasse ist wohl eher für einen eventuellen Anschluss des Utoquais an die Ringstrasse, Richtung Heimplat, zu reservieren. Verfasser: Schwarz und Gutmann.



Plan links 1:7500,  
alle übrigen 1:3000

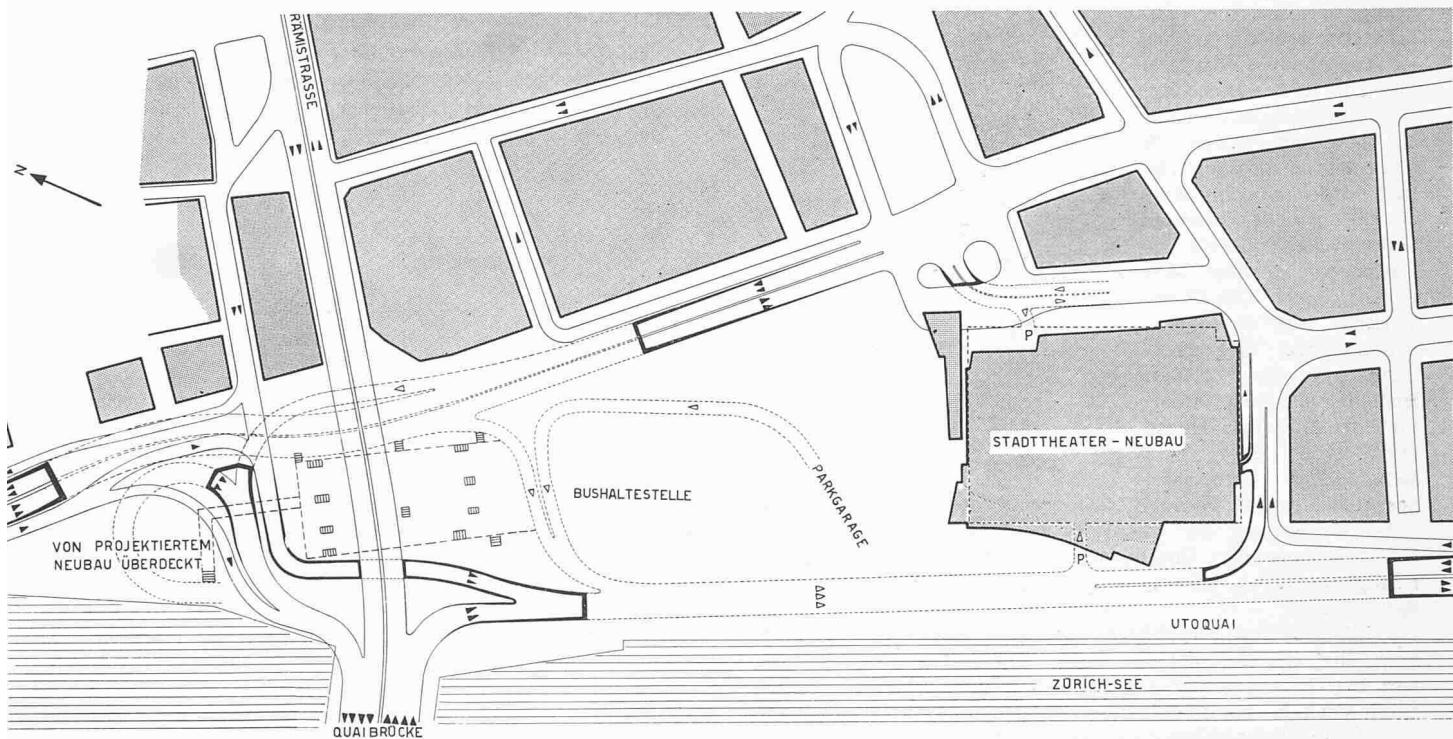
Entwurf Nr. 62 (4. Rundgang). Der Verfasser schlägt einen zweiten Seeübergang als Gegenrichtung zur Seebrücke vor (Einbahnstrassenpaar). Die möglichen Vereinfachungen insbesondere bei kreuzungsfreier Führung sind offensichtlich. Unzumutbar sind aber sicher die grossen Umwege,

insbesondere für die Hauptströme. Zudem wären unmittelbar am Seekopf die grossen Belüftungstürme für die notwendige Tunnellüftung (Tunnellänge nahezu 1 km) kaum unterzubringen. Verfasser: *Gustav Voland*.



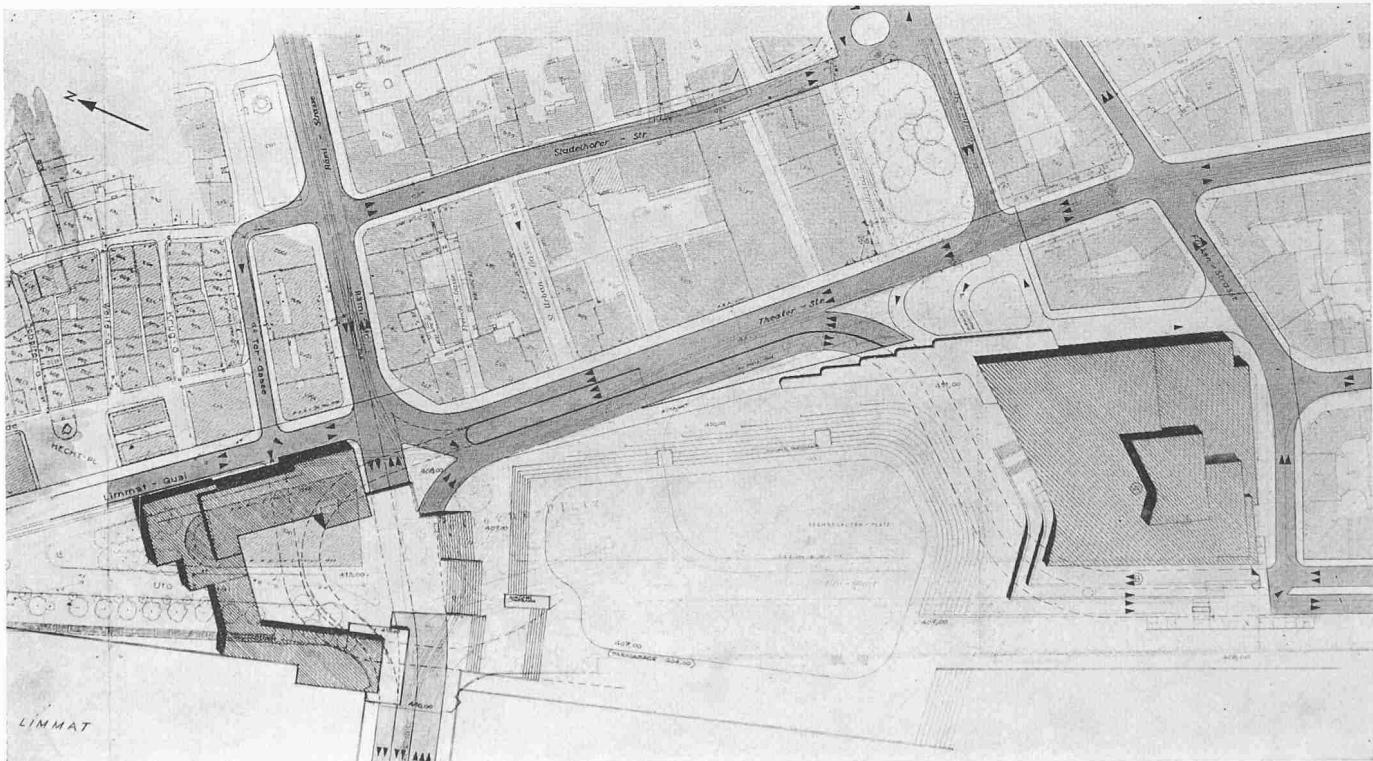
Entwurf Nr. 75 (4. Rundgang). Die Lösung ist sauber konstruiert und gut in bezug auf Orientierung. Die Hauptrichtungen sind kreuzungsfrei und direkt geführt, wenn auch teilweise zu wenig gestreckt. Diese Vereinfachungen konnten aber nur damit erkauft werden, dass die Seefeld-

strasse mit Durchgangsverkehr belegt wurde. Unter dieser Annahme müsste aber auch das Verhältnis der Spurenzahlen Utoquai zu Seefeldstrasse (5:3) umgekehrt werden. Verfasser: *Rudolf Guyer und Manuel Pauli*.



Entwurf Nr. 61 (4. Rundgang) zeigt eine sehr sorgfältig durchkonstruierte, in den Hauptrichtungen vollkommen kreuzungsfreie Lösung ohne grössere Umwege. Die Nebenstrassen werden an einen sehr grossen Kreisel angeschlossen. Die Radien der Verbindung Utoquai—Sebrücke sind etwas zu knapp geraten, und ihre Linienführung scheint erzwungen. Gut gelöst sind auch die Busverbindungen nach

Zollikon und Limmatquai, die ohne Zweifel mitbestimmend sein werden für den endgültigen Entwurf, und im allgemeinen bei kreuzungsfreien Lösungen, wie beim vorliegenden Projekt, einen beträchtlichen Mehraufwand erfordern. Verfasser: *Lippert & von Waldkirch*, Mitarbeiter für Verkehr: *Hans Barbe*.



Entwurf Nr. 71 (3. Rundgang). Die beiden Hauptrichtungen sind direkt geführt und liessen sich auch noch etwas strecken. Die Niveaumarkierung der Rämistrasse mit der Zufahrt zum Limmatquai ist ohne weiteres zulässig. Gut gelöst ist ebenfalls der Zubringer von der Sebrücke Richtung Seefeld und Kreuzbühlstrasse über die Stadelhoferstrasse.

Hingegen kommen die Richtungen Rämistrasse—Utoquai und Limmatquai—Utoquai zu kurz. Erstere wird insbesondere im Zusammenhang mit der Gestaltung der Ringstrasse mehr Bedeutung erlangen. Verfasser: *Rolf Keller, Walter Moser und J. Schilling*.

stung der einzelnen Zufahrtstrassen unter dieser Annahme ist ebenfalls aus Tabelle 1 ersichtlich.

Städtebaulich richtig bewertet wurde im allgemeinen die Möglichkeit eines zweiten Seeüberganges (höchstens Unterwasserbrücke<sup>1</sup>).

Lösungen in der Art Seepark mit Ost-West-Verkehr auf der Quaibrücke und Gegenverkehr auf einer neuen Brücke ergeben unzumutbare Umwege. Heute wird wohl eher eine selbständige Unterwasserbrücke mit Kopf im Zürichhorn erwogen, die eine wirkliche Entlastung der Seefuerstrassen bringen würde. Die Verbreiterung der Quaibrücke um zwei auf acht Spuren genügt bei allen Lösungen und dürfte städtebaulich tragbar sein.

*Utoquai* und *Seefeldstrasse* werden in der Literatur oft angeführt als Beispiel für die gute funktionelle Trennung von Durchgangsstrassen und Anliegerstrasse mit öffentlichem Verkehr. Es ist daher bestimmt nicht richtig, aus ihnen ein Einbahnstrassenpaar zu machen. Für reinen Durchgangsverkehr eignet sich die Seefeldstrasse nicht, das Utoquai aber (in zwei Richtungen), nach den bisherigen Erfahrungen, ausgezeichnet.

Aus der *Kreuzbühlstrasse* über Bahnhof Stadelhofen rollt wie aus der *Seefeldstrasse* ein bedeutender Lokalverkehr. Beide Strassen sind unbedingt gut anzuschliessen, eine kreuzungsfreie Vereinigung ist aber nicht notwendig.

<sup>1)</sup> Darunter versteht man eine tunnelähnliche Röhre, die, z. B. auf Pfählen fundiert, zwischen Seegrund und Wasserspiegel verläuft.

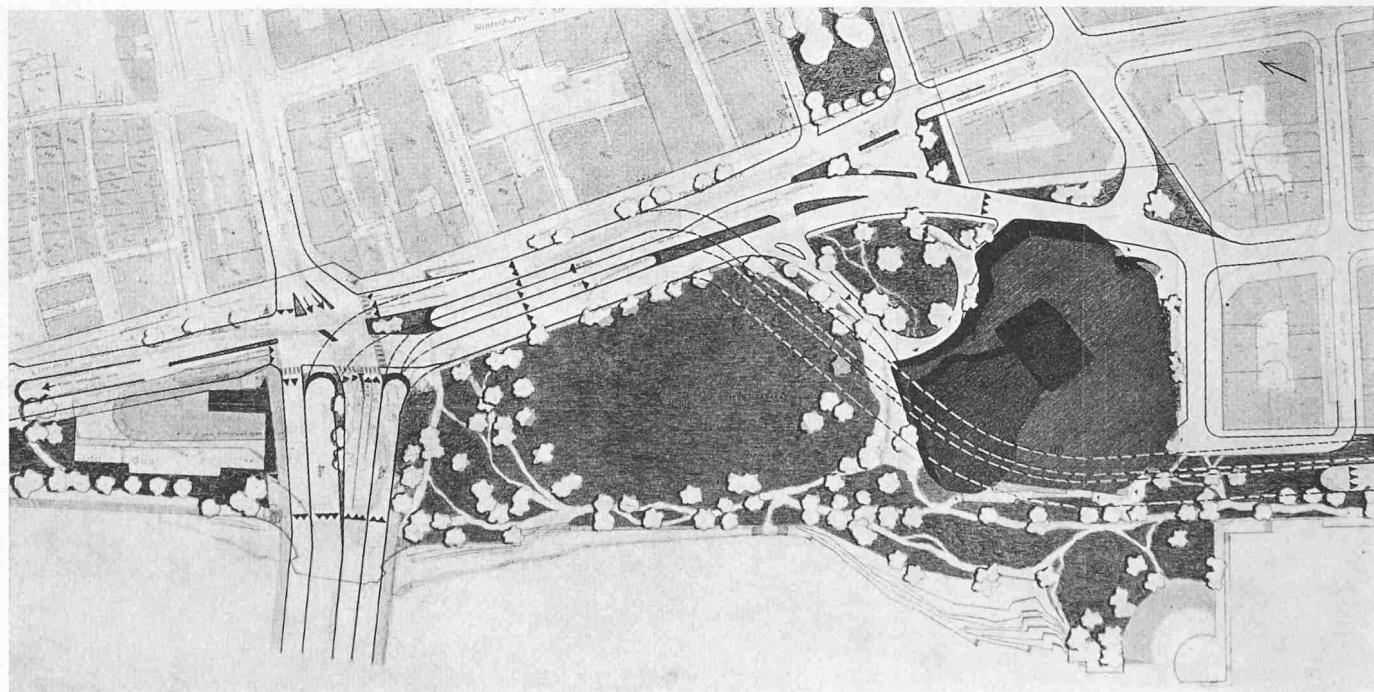
| QUAIBRÜCKE<br>8spurig | UTOQUAI<br>4spurig | SEEFELD<br>2spurig | STADELHOFEN<br>2spurig | RAMISTRASSE<br>4spurig | LIMMATQUAI<br>nur Zubringer-<br>und Busverkehr |
|-----------------------|--------------------|--------------------|------------------------|------------------------|--|
| 6682<br>(8300)        | —                  | —                  | —                      | —                      | —  |
| rd. 4500<br>(5300)    | —                  | —                  | —                      | —                      | —  |
| rd. 4300<br>(5000)    | —                  | —                  | —                      | —                      | —  |
| 6245<br>(6500)        | 1064<br>(2700)     | 472<br>(1200)      | —                      | —                      | —  |
| 879<br>(400)          | 3988<br>(600)      | rd. 1800<br>(300)  | rd. 1800<br>(300)      | 431<br>(400)           | —  |

Tabelle 1. Gegebene Tagesbelastung des Bellevueplatzes im Jahre 1957. In Klammern: Geschätzte Tagesbelastung 1957 unter Annahme eines verkehrsarmen Limmatquai. Die angegebene Anzahl Fahrspuren entspricht grössenordnungsmässig dem zukünftigen Ausbau. Zahlen = Anzahl Automobile

Die *Rämistrasse* dient nach Entfernen der Strassenbahn als vierspurige Strasse, wenn sie auch kaum durchgehend kreuzungsfrei ausgebildet werden kann (Fussgänger, ein- und ausmündende Strassen, Vorfahrten mit Güterumschlag). Das selbe wird übrigens für den grössten Teil der zukünftigen Ringstrasse gelten. Eine Aufweitung der Rämistrasse im untersten Abschnitt sowohl durch Arkaden wie durch Gebäudeabbruch wird sehr kostspielig sein. Die geschlossene Umfassung des Platzes würde unterbrochen und die städtebauliche Gestaltung der entstehenden Lücke müsste eingehend untersucht werden.

#### Zusammenfassung

Von vielen Wettbewerbsteilnehmern wurde eine beachtenswerte Arbeit auch in bezug auf eine Lösung der Verkehrsprobleme geleistet. Eine eingehende Durchsicht der Lösungen zeigt verschiedene Punkte, die bestimmt sein werden für den zukünftigen Ausbau des Verkehrsknotens Bellevue, nämlich:



*Entwurf Nr. 50 (4. Rundgang).* Der grösste Verkehrsstrom vom Utoquai wird mit jenen aus Richtung Seefeldstrasse und Kreuzbühlstrasse zusammengefasst und unterirdisch und kreuzungsfrei auf die Seebrücke geführt. Daneben entsteht oberirdisch eine rechtwinklige Niveaureitung zwischen dem Hauptverkehrsstrom Rämistrasse—Seebrücke und dem noch verbleibenden unbedeutenden Verteil-

verkehr. Dank dieser Anordnung können alle Abbieger in richtiger Lage eingeordnet werden. Für den Busverkehr sind keine eigenen Rampen und Tunnelführungen nötig. Die verlangte Leistungssteigerung von 100 Prozent gegenüber 1957 ist mittels Zeit-Weg-Diagramm nachgewiesen für Lichtsteuerung in drei Phasen, sofern das Limmatquai keinen Durchgangsverkehr erhält. Verfasser: René Haubensak.

- Planung und Umbau müssen in engem Kontakt mit den zuständigen Stellen der Tiefbahn erfolgen.
- Es sind für eine gute Lösung keine Hochstrassen notwendig.
- Der Ausbaugrad der Ringstrasse sollte möglichst bald festgelegt werden, damit die weitere Planung am Bellevue darauf abgestimmt werden kann.
- Die Verbreiterung der Seebrücke auf 8 Spuren genügt durchaus.
- Der Knoten Bellevue muss in Abstimmung auf seine geplante Leistungsfähigkeit im Gesamtstrassennetz nicht durchgehend kreuzungsfrei ausgebildet werden.
- Die Führung der zukünftigen Buslinien ist mitbestimmend für die Lösung.
- Für Parkgaragen gibt es genügend Möglichkeiten. Die Zu- und Wegfahrten müssen aber rechtzeitig in die Planung einbezogen werden.
- Trotz alledem können bei verhältnismässig niederen Kosten grosse zusammenhängende Freiflächen gewonnen und die Fussgängerwege weitgehend kreuzungsfrei geführt werden.

Bruno Wick, dipl. Bau-Ing.

Adresse: bei Bless & Co., Stampfenbachstrasse 40, Zürich 6

*Fortsetzung folgt*

## Nekrolog

† Hans Nipkow wurde am 4. Februar 1885 in Stäfa am Zürichsee geboren, wo er mit einer Schwester und zwei Brüdern eine glückliche Jugendzeit verlebte und mit seinem Vater, dem Apotheker, manche Bergfahrt ausführte. Die Freude an den Bergen, am See und überhaupt an der Natur begleitete die Kinder auch ihr ganzes Leben hindurch. 1903 legte Hans Nipkow die Aufnahmeprüfung am Eidg. Polytechnikum ab, wo er zwei Jahre verblieb und sich nebenbei auf die kantonalzürcherische Maturität vorbereitete, die er 1907 bestand. Sein Studium schloss er an der Technischen Hochschule in München mit dem Diplom ab. Von seinen Lehrern Kreuter, Dietz und Pressel beeindruckte ihn vor allem der letzte genannte, so dass er sich zuerst dem Tunnelbau zuwandte und zwar als Angestellter der Philipp Holzmann AG beim Bau des zweigleisigen Königstuhltunnels in Heidelberg. 1912 ging er für die gleiche Firma in die Türkei zum Bau des Amanus-Tunnels. Als Oberleutnant der Artillerie rückte Hans Nipkow 1914 ein, ging aber schon im folgenden Jahre wieder ins Ausland, und zwar für Holzmann zum Bau der Eisenbahn Tongern—Aachen. Bei jener Tätigkeit lernte er auch seine Gattin, die Holländerin Eugénie Roebroeck, kennen, die ihn fortan auf manchmal sehr entlegene Baustellen begleitete und die ihm eine Tochter schenkte, deren Kinder die Freude seines Alters werden sollten.

Die Nachkriegszeit verbrachte Hans Nipkow bei Bauten für den Weser-Elbe-Kanal unter so schwierigen Verhältnissen, dass er 1922 mit Freude einem Ruf der Gemeinschaftsunternehmung für den Bau der grossen Wäggital-Staumauer Folge leistete, die im Oktober 1924, 10 Monate vor dem Termin, vollendet wurde. Im folgenden Jahre trat Nipkow als Teilhaber in die Bauunternehmung Prader & Cie. ein. Unter den grossen Arbeiten, an denen er massgebend beteiligt war, sind zu erwähnen: Umbau Grandfey-Viadukt, Druckstollen Grimsel-Gelmer, Druckschacht Handeck, Gunitierung des Druckstollens Saltos del Alberche (Spanien), grosser Melchaastollen, Unterwasserstollen Wettigen, Korrektion der grossen Schliere, Bahnbau Pocarevac—Kucevo (Jugoslawien).

1938 übernahm Nipkow die Bauleitung für den Bau des Maschinenhauses des Rheinkraftwerkes Reckingen im Auftrag der Firmen Grün & Bilfinger, Mannheim, und Philipp Holzmann, Frankfurt a. M., deren Grosszügigkeit bezüglich Selbständigkeit und Honorierung ihm in bester Erinnerung geblieben war. Die Bauarbeiten fielen in den Anfang des zweiten Weltkrieges, der grosse Schwierigkeiten in der Arbeiter- und Materialbeschaffung im Gefolge hatte. Dazu kam das nationalsozialistische Regime, das viel Takt von einem Schweizer verlangte. Im Jahre 1941 trat Nipkow

in die Dienste der von Dr. h. c. J. Büchi geleiteten Hydraulik AG als Bauleiter des Kraftwerkes Mörel der Aluminium-Industrie AG. Als diese Arbeiten nach drei Jahren fertig waren, trat er zur Bauunternehmung Schafir & Mugglin über, wo er unter anderem an grösseren Bauten, wie unterirdischen Magazinen, am Julia-Kraftwerk usw. mitwirkte. 1948 endlich eröffnete unser inzwischen in Küsnacht bei Zürich niedergelassener S. I. A.- und G. E. P.-Kollege ein eigenes Ingenieurbüro, wo er neben verschiedenen Gutachten auch Bauleitungen im Auftrage der Direktion der Eidg. Bauten für unterirdische Munitionsmagazine und Tankanlagen übernahm.

Unser Kollege Nipkow, verstorben am 7. Sept. 1961, war ein sehr sympathischer Mensch, gut, einfach und bescheiden, ohne Geltungsbedürfnis. Er war ein treuer Freund, ein aufrichtiger Kollege und ein pflichtbewusster Ingenieur.



HANS NIPKOW

Dipl.-Ing.

1885

1961

## Mitteilungen

**Schweizerische Kommission für Elektrowärme.** Am 19. September trat in Zürich unter dem Vorsitz von Direktor U. V. Büttikofer die Studienkommission der Schweizerischen Kommission für Elektrowärme zusammen. Es fand eine Aussprache über das Problem der Warmwasserbereitung statt. Beschlüsse zur Abklärung dieses Fragenkomplexes wurden gefasst und befinden sich nun in Ausführung. Eine neue Arbeitsgruppe wird sich mit den Rückwirkungen von Schweißmaschinen auf Niederspannungsnetze befassen. Auf internationaler Ebene ist die Schweizerische Kommission für Elektrowärme Mitglied der Union Internationale d'Electrothermie (UIE). Ing. Büttikofer orientierte über die Tätigkeit dieser Vereinigung, welche im Herbst 1963 in Wiesbaden den 5. internationalen Elektrowärmekongress durchführen wird. Auch die Schweiz wird für diesen Kongress 5 bis 6 wissenschaftliche Arbeiten über Fragen der Elektrowärmeanwendung einreichen.

**Photogrammetrie und elektronische Rechenautomaten als Hilfsmittel für die Projektierung unserer Nationalstrassen.** Für die detaillierte Festlegung der Linienführung von Nationalstrassen eignen sich programmgesteuerte Rechenautomaten vorzüglich. Zusammen mit dem Einsatz der Photogrammetrie zur Beschaffung der Plangrundlagen ist ein Verfahren entwickelt worden, das dem Ingenieur alle Angaben für die rationelle und genaue Detailprojektierung von Strassenzügen und Kunstbauten zur Verfügung stellt. Das überaus leistungsfähige und im Kanton Zürich bereits mit Erfolg angewendete Verfahren ist im Januarheft 1961 von «Strasse und Verkehr» anhand des Beispiels der linksufrigen Zürichsee-Höhenstrasse beschrieben. Im April d. J. ist in Lausanne ein Fortbildungskurs über das gleiche Thema durchgeführt worden, dessen Referate in den Heften von Juli und August 1961 der «Schweiz. Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie» veröffentlicht sind.

**Persönliches.** Am 11. Oktober wird unser G.E.P.-Kollege A. Kraft, dipl. Masch.-Ing., der bis 1953 Direktor des Kraftwerkes Wäggital gewesen war, den 70. Geburtstag feiern können, zu dem wir ihm bestens gratulieren. — Nach siebzehnjähriger, erfolgreicher Tätigkeit, zu der wir ihn herzlich beglückwünschen, tritt Arch. Gaudenz Risch als Geschäftsleiter der «Lignum» zurück, um sich freier, beratender Tätigkeit zuzuwenden; sein Nachfolger ist Werner Lanz, dipl. Forst-Ing.