

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 82 (1964)  
**Heft:** 18

## 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:** 20.02.2026

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

also infolge der grosszügigen Verkehrsbauteen noch stärker an, und die Strassen müssen noch breiter werden und das Zentrum noch mehr verdünnen... die Stadt verödet, sie wird vom Verkehr verschlungen. Ähnliche Folgen haben Grüngürtel, welche Zonen, die miteinander Kontakt haben sollten, voneinander trennen. Leere Stadtzonen entstehen, die zu Brutstätten des Verbrechens werden. Das selbe geschieht in den Wohnstrassen der Gartensiedlungen, wo es auf der Strasse nicht genügend das Geschehen beobachtende Augen gibt, weil alle Gebäude nach innen und nicht gegen die Strasse orientiert sind und weil es keine Nutzungen gibt, welche die Strasse belebende Menschen anziehen. In den Gartensiedlungen amerikanischer Städte wagt sich abends schon gar niemand mehr aus dem Haus: das Leben der Stadt stirbt.

Ein «unfreundliches Kapitel» ist auch dem vielgelehrten und vielgeübten «ästhetischen Städtebau» gewidmet. Es geht darin gegen die Zeichentisch-Diktatur der Planungsbüros, gegen die «City-Beautiful-Planung» utopischer Architekten. «Ginge man an eine Grosstadt oder auch nur an eine einzelne Strassennachbarschaft mit der Vorstellung heran, sie könnten wie reine Architekturprobleme durch eine disziplinierte Kunstleistung eine Ordnung erhalten, dann machte man den Fehler, Kunst an die Stelle von Leben zu setzen. Es wäre ein leben- (und kunst-)tötender Missbrauch der Kunst. Die Ergebnisse könnten das Leben nur ärmer statt reicher machen.» (S. 192.)

Aus der Kritik folgen dann die «neuen Prinzipien für Städteplanung und Stadtsanierung». Folgende Stichwörter sind da etwa zu nennen: Konzentration der Stadt; Förderung von Kontakten durch Mannigfaltigkeit und Durchmischung der Nutzungen (Planung eines Theaters z. B. nicht etwa in einem besonderen Vergnügungszentrum, sondern gerade in einer Zone mit andersartigen Nutzungen); «die Notwendigkeit alter Gebäude»; Belebung der Strasse, des Bürgersteigs; Ausbau des öffentlichen, «Abwirgen» des individuellen Verkehrs; Trennung von Fussgänger und Autos, dieser «an sich potentiell Verbündeten» nur dann, wenn die Planung «einen drastischen Rückgang der absoluten Anzahl von Autos in der Stadt voraussetzt. Sonst erreichen die notwendigen Parkplätze und Zufahrtsstrassen um die Fussgängerreservate herum derart ausgedehnte und mörderische Proportionen, dass sie nur dem Zerfall und nicht der Rettung der Stadt dienen können.» (S. 183.)

Man mag manches in dem Buch etwas überspitzt formuliert finden, vielleicht auch manches vermissen: Die Autorin vernachlässigt zum Beispiel, dass der Städter nicht nur ein Bedürfnis nach Betrieb und Aktivität hat, sondern zuweilen auch eines nach Ruhe und Einsamkeit, dass er nicht immer nur Menschen und Strassen, sondern auch — und gerade von seinem Wohnzimmer aus — eine grosse grüne Wiese, eine Landschaft ohne Häuser und Menschen gerne sieht. Sie vergisst auch, das die vielen Augen, welche aus den gegen die Strasse orientierten Häusern beobachten, nicht nur die Menschen in der Strasse vor Verbrechen schützen, sondern auch einen Terror ausüben können: Gerücht, Geschwätz, Indiskretion, Verleumdung gedeihen in den von hinter den Fenstern immerfort beobachteten Strassen. Der «unterdrückte Kampf zwischen einem Mann und einem kleinen Mädchen», bei dem kein Beobachter «zulassen wollte, dass ein kleines Mädchen entführt würde», der sich aber schliesslich als eine Diskussion zwischen Vater und Töchterchen entpuppte (S. 35), hätte in dieser Richtung einen Hinweis geben sollen. Mindestens für europäische Augen scheint die Autorin überhaupt das Problem des Verbrechens und der Sicherheit vor Verbrechen etwas zu überschätzen, zu ungünsten der Sicherheit vor dem Ueberfahren werden und zu ungünsten der behaglichen oder schöpferischen Stille des Kämmerleins.

Solche Bedenken haben vielleicht ihren Grund darin, dass die Verhältnisse der amerikanischen Millionenstädte, auf welche die Verfasserin die Gültigkeit ihrer Thesen auch eingeschränkt wissen will, nicht ohne Modifikation auf unsere mittelgrossen Städte übertragbar sind. Die Bedenken fallen aber gegenüber dem vielen richtig Gesehenen und richtig Gefolgerten, gegenüber der schlagenden Gesamt-

argumentation kaum ins Gewicht, und es wäre ein unverzeihlicher Fehler, wollte man sich unter Hinweis auf die beschränkte Geltung der Ausführungen auf Grosstäde des Studiums dieses Buches entheben. Ueber Verdünnung und Verdichtung von Stadt kernen, über den Verkehr in der Stadt, über die Funktion der Strasse, der Grünfläche, der städtischen Nachbarschaft, über Altstadtsanierung, über Leben und Wesen des Organismus «Stadt» überhaupt kann kaum Gültigeres gesagt werden. Das Buch hält uns vor Augen, dass die Methoden und Lehrsätze der heutigen Planung gewissenhaft überprüft und revidiert werden müssen; es demonstriert uns das Sterben amerikanischer Städte an Planungsmethoden, die auch bei uns als Vorbilder gelten<sup>1)</sup>.

Jakob Schilling, dipl. Arch., Zürich

## Mitteilungen

**Centrax-Stromerzeugungsanlage mit Gasturbinenantrieb.** Die englische Firma Centrax Ltd. in Newton Abbot, Devon, die in der Schweiz durch das Bureau technique Max Neukomm, Chexbres VD, vertreten ist, bringt eine Stromerzeugungsanlage von 400 kW Leistung auf den Markt, die durch eine Gasturbine angetrieben wird. Die ganze Anlage wiegt in betriebsfertigem Zustand weniger als 6 t. Bei der Turbine handelt es sich um eine Einwelleneinheit, die bei Normalbedingungen (Lufttemperatur 15 °C; -Druck 1 ata) 600 PS leistet (Drehzahl des Rotors 22 000 U/min, der Abtriebswelle 1500 U/min). Der Treibstoffverbrauch wird bei Vollast mit etwa 420 g/PSh angegeben; er soll mittels eines zurzeit noch in Entwicklung stehenden Wärmeaustauschers später auf 230 g/PSh gesenkt werden können. Bei Teillast steigt er stark an; bei 1/3 Last beträgt er etwa 480 g/PSh, bei Halblast 590 g/PSh (ohne Wärmeaustauscher). Der Kompressor überwindet in fünf Axialstufen ein Druckverhältnis von 4,8; er fördert 4,4 kg/s. Davon wird nur etwa 1 % für das Kühlssystem abgezweigt. Die Brennkammer sitzt vertikal über der zweistufigen Turbine. Dieser strömt das Gas bei Vollast mit 777 °C zu. Ihr Läufer sitzt fliegend auf einer Hohlwelle. Die beiden Laufradscheiben bestehen aus Nimonic 80A, ihre Schaufeln aus Nimonic 90, die Leitschaufeln aus Nimocast 242; diejenigen für die erste Stufe sind hohl und werden von Kühlluft durchströmt.

**Neues Rollmaterial der BLS.** Mit Fahrplanwechsel Ende Mai 1964 werden auf der Lötschbergbahn und ihren mitbetriebenen Linien fünf neue zweiteilige Leichttriebwagen 1. und 2. Klasse mit Gepäckabteil zum Einsatz gelangen. Diese 48 m langen Triebfahrzeuge weisen vier Motoren zu 400 PS, somit eine Leistungsfähigkeit von 1600 PS auf; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 125 km/h. Jede Komposition hat 128 Sitzplätze, wovon 102 zweiter und 26 erster Klasse. Mit ihnen dieser Tage erprobten ausgezeichneten Laufeigenschaften werden sie einen betriebsrationellen Ersatz gewisser Lokomotivzüge bilden. In Fern- und Vielfachsteuerung verwendbar, sind sie ideale Wendezugseinheiten für den Vorort- und Gesellschaftsverkehr der ganzen BLS-Betriebsgemeinschaft. Da sie eine Anhängelast von 90 bis 120 t mitzuführen vermögen, lassen sich Züge formieren, die bis gegen 400 Personen befördern können. — Die Erprobung der im Bau befindlichen zwei Ae 4/4-Gleichrichterlokomotiven mit 6200 PS ist für den Herbst 1964 vorgesehen.

**Signalisierung bei Schnellstfahrten.** Bei Fahrgeschwindigkeiten von 200 km/h erprobt die Deutsche Bundesbahn ein neues Signalsystem nach dem Prinzip der induktiven Linienzugbeeinflussung. Dabei werden Signalbilder und Entfernung der voraufliegenden Signale nach einem Zeitmultiplexverfahren ständig auf die Lokomotive übertragen. Dem Führer wird die jeweils zulässige Geschwindigkeit auf farbigen Leuchtbildern angezeigt. Ueberschreitet der Zug die Sollgeschwindigkeit, so wird er automatisch gebremst.

**Persönliches.** Die gegen 10 000 Mitglieder zählende Water Pollution Control Federation mit Sitz in Washington D. C. hat auf Antrag ihrer von Kollege M. Wegenstein präsidi-

1) Es sei besonders darauf hingewiesen, dass das gleiche Thema im Aprilheft des «Werk» gründlich behandelt wird.

derten Schweizer Sektion den «Sidney Bedell Award» für das Jahr 1963 dem Chemiker *Hans F. Kuisel*, Sektionschef der EAWAG (Eidg. Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz) an der ETH verliehen. Diese Urkunde erhalten nur Abwasserfachleute, die sich auf dem Gebiete des Gewässerschutzes besondere Verdienste erworben haben.

**Schweiz. Bauzeitung.** Die Jahrgänge 1895 bis 1912 können, komplett gebunden, beim Kantonalen Wasserbauamt Aarau (Herr Bischof), Tel. 064 2 16 81, bezogen werden.

## Wettbewerbe

**Kinder- und Jugendheim Heizenholz in Zürich-Höngg.** Beschränkter Projektwettbewerb unter zehn eingeladenen, mit je 2000 Fr. fest honorierten Architekten. Fachleute im Preisgericht waren Stadtbaumeister A. Wasserfallen, Zürich, Ernst Messerer, Zürich; Werner Frey, Zürich; Peter Vischer, Basel; Ersatzmann H. Mätzener, Zürich. Ergebnis:

1. Preis (3500 Fr.) mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Wolfgang Stäger, Zürich
2. Preis (3000 Fr.) Werner Gantenbein, Zürich, Mitarbeiter André Stein
3. Preis (2500 Fr.) Herbert C. Matthys, Zürich
4. Preis (1500 Fr.) Hans Appenzeller und Rudolf Appenzeller, Zürich
5. Preis (1000 Fr.) Robert Ruggli, Zürich
6. Preis (500 Fr.) Hans Fischli und Fredi Eichholzer, Zürich

Die Pläne sind im Aufenthaltsraum der Alterssiedlung Bombach, Limmattalstrasse / Schwarzenbachweg, Zürich-Höngg, bis am 7. Mai ausgestellt. Oeffnungszeiten: täglich 14 bis 18 h, Dienstag und Freitag bis 20 h.

**Berufsschulhaus in Horgen** (SBZ 1963, H. 40, S. 706 und H. 52, S. 918). 48 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (5500 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) E. S. Meyer, Feldmeilen
2. Preis (4800 Fr.) Prof. Dr. W. Dunkel, Kilchberg, und Walter Schindler, Zürich
3. Preis (3700 Fr.) Robert Schoch, Thalwil, in Firma Hertig, Hertig & Schoch, Zürich
4. Preis (2500 Fr.) J. Studer, Oberrieden
5. Preis (2000 Fr.) Willy Kienberger, Kilchberg
6. Preis (1500 Fr.) Balz Koenig, Itschnach-Küschnacht ZH

Die Projekte sind bis 4. Mai in der Turnhalle Heimat, a. Landstrasse, Horgen, ausgestellt. Oeffnungszeiten: täglich 19 bis 21.30 h, Samstag 14 bis 16 h und Sonntag 10.30 bis 12 h.

**Sanierung und städtebauliche Gestaltung des Altstadt-Quartiers im St.-Alban-Tal, Basel.** Projektwettbewerb unter sieben eingeladenen, mit je 1000 Fr. fest honorierten Teilnehmern. Fachpreisrichter: Stadtplanchef F. Peter, A. Dürig, M. Burckhardt, G. Panozzo, Kantonsbaumeister H. Luder, F. Schachenmann, alle in Basel. Ergebnis:

1. Preis (6000 Fr.) Ernst Egeler, Basel
2. Preis (4000 Fr.) Arnold Gfeller, Mitarbeiter Rud. E. Wirz und Hs. Gfeller, Basel
3. Preis (2500 Fr.) Martin H. Burckhardt, Basel
4. Preis (1500 Fr.) Emil Eichhorn, Basel
5. Preis (1000 Fr.) Fl. Vischer und G. Weber, Basel

Das Preisgericht empfiehlt einstimmig, den Verfasser des erstprämierten Projektes mit der Erstellung eines Richtplanes und der Ausarbeitung spezieller Bauvorschriften zu betrauen und ferner den Verfasser des zweitprämierten Projektes als Experten zuzuziehen. Die Pläne sind bis am 15. Mai (ausgenommen an Sonn- und Feiertagen) im Verwaltungsgebäude des Baudepartementes, Münsterplatz 11, ausgestellt. Oeffnungszeiten: täglich von 10 bis 12 und 14 bis 17 h, am Mittwoch auch von 20 bis 22 h.

**Ueberbauung Geissberg-Russen in St. Gallen** (SBZ 1963, H. 39, S. 691 und H. 49, S. 878). In diesem Ideenwettbewerb wurden 33 Projekte beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (5500 Fr.) Heinrich Büchel in Firma Heinrich Büchel und Hansruedi Flum, Basel
2. Preis (5000 Fr.) Jakob Schilling in Firma Moser und Schilling, Zürich
3. Preis (3500 Fr.) Jakob Wick, Winterthur
4. Preis (3000 Fr.) Ernst Rüegger, Winterthur
5. Preis (2500 Fr.) Hohl und Bachmann, Mitarbeiter F. Horisberger, Zürich
6. Preis (2000 Fr.) Dr. Alfred Kreis, Basel
- Ankauf (1000 Fr.) Benito Davi, Zürich
- Ankauf (1000 Fr.) Roman Lautenschlager, Matinkylä/Helsinki, Mitarbeiter Klaus Friedrich
- Ankauf (500 Fr.) Ruedi Welti und Jürg Lang, Amriswil
- Ankauf (500 Fr.) Knecht und Trümpp, St. Gallen
- Ankauf (500 Fr.) Max Künzler, St. Gallen

Die Projekte sind in der Turnhalle I des Sekundarschulhauses Schönau, Zürcherstrasse 99, St. Gallen, öffentlich ausgestellt bis 3. Mai, täglich 10 bis 12 h und 15 bis 18 h.

**Primarschulhausanlage «Fraumatt» in Liestal** (SBZ 1963, H. 50, S. 894). Es wurden 15 Entwürfe mit folgendem Ergebnis beurteilt:

1. Preis (6000 Fr. mit Empfehlung zur Ausführung) Max Erb, Liestal
2. Preis (4500 Fr.) R. G. Otto, Teilhaber: P. Müller, Liestal
3. Preis (4000 Fr.) R. Brüderlin, Aarau
4. Preis (3500 Fr.) W. Bühler, Mitarbeiter J. Geier, Liestal
- Ankauf (1000 Fr.) St. Rosenmund, Zürich
- Ankauf (1000 Fr.) P. Kaufmann, Liestal

Die Projektausstellung findet vom 30. April bis 9. Mai in der Aula der Realschule Burg in Liestal statt. Oeffnungszeiten: Samstag und Sonntag 9 bis 12 h und 14 bis 17 h, übrige Tage 14 bis 19 h.

## Nekrologie

† **Fritz Durrer**, Ing. S. I. A., G. E. P., von Kerns OW, dort geboren am 26. Dezember 1873, absolvierte nach dem Mittelschulstudium in Luzern das Eidg. Polytechnikum von 1893 bis 1897 und diplomierte als Zivil-Ingenieur. Die erste praktische Erfahrung erwarb er als Assistent des Kantonsingenieurs in Glarus. Anschliessend spezialisierte er sich bald auf Drahtseilbahnen. Unter seinen wichtigsten Arbeiten sind Projektierung und Bau der Braunwaldbahn sowie der Ligerz-Tessenbergbahn zu erwähnen. Fritz Durrer war auch aktiv tätig am Bau des Elektrizitätswerks Meiringen und an der Projektierung der Stoosbahn. Im ersten Weltkrieg hat er sich der Ausbeutung von Braunkohlenlagern im Kanton Luzern sowie der Prospektion von Kupfer-Vorkommen am Walensee und am Mürtschenstock gewidmet. Damit hat er dem wirtschaftlichen Durchhalten der Schweiz während des Krieges einen wesentlichen Dienst geleistet. Fritz Durrers letzter Wohnsitz war in Zürich, wo er seinen aktiven Kontakt mit seinen Berufskollegen bis ins späte Alter pflegte. Er ist am 22. März 1964 nach kurzer Krankheit entschlafen.

*M. Heller-Durrer*

† **Werner Pärli**, Masch.-Ing., G. E. P., von Rüegsau BE, geboren am 27. Okt. 1889, ETH 1908 bis 1913, Seniorchef der Firma Pärli & Cie., Zentralheizungen und Sanitäre Anlagen, Biel, ist am 10. April nach kurzer Krankheit entschlafen.

† **Haini Knoepfel**, dipl. El.-Ing. S. I. A., G. E. P., von Speicher AR, geboren am 22. Juli 1926, ETH 1945 bis 1950, Betriebsleiter des Kraftwerks Laufenburg, ist am 22. April durch ein Herzleiden aus rastloser Arbeit gerissen worden.

† **J. Erwin Schenker**, Arch. S. I. A. in St. Gallen, Direktor der Kraftwerke Sernf-Niederenzbach und der Kraftwerke Zervreila, ist am 17. April nach längerer Krankheit im Alter von 72 Jahren entschlafen.

† **Robert Alwin Steiger**, dipl. Masch.-Ing., S.I.A., G.E.P., Dr. sc. techn., von Zürich, geboren am 6. Februar 1901, ETH 1919 bis 1924 mit Unterbruch, 1929 bis 1951 bei der SUVA in Luzern, seither Inhaber eines Ingenieurbüros in Zürich, ist anfangs April 1964 gestorben.