

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87 (1969)
Heft: 17

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: 05.04.2026

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

Der *Limmatraum* war einst der lebendige Kern der Stadt. In den letzten hundert Jahren wurde er laufend begründet, im Geist verfehlter Verkehrskonzepte und eines noch verfehlteren Schlagworts («freie Limmat») ausgeräumt, vor allem im unteren Teil. Rolf Kellers Forderungen lauten: Halt der Verödung! Den Fahrverkehr vermindern! Die Ufer wieder bebauen! Die alte, teilweise noch vorhandene Bebauung am Fluss ist unbedingt zu schützen. Dort, wo sie verschwunden ist, sollen neue Gebäude die Ufer beleben. Es fehlt nicht an konstruktiven Vorschlägen; mit dem Ideenwettbewerb zur Neugestaltung der Rathausbrücke ist ein guter Anfang gemacht worden.

Der *See* reichte einst trichterförmig bis ins Herz der Stadt hinein und verschaffte der Stadt Weite und Grosszügigkeit. Je mehr Kontakt die Stadt mit dem See hat, je näher sie an der Wasserkante steht, desto grösser der Gewinn. Leider arbeiteten früher Städtebauer daran, Zürich vom See wegzurücken. Zwischen 1851 und 1931 wurden 670 000 m² Seefläche aufgeschüttet, und noch immer gibt es Leute, die See und Stadt noch weiter voneinander trennen wollen. Demgegenüber ist zu fordern: Keine einzige Aufschüttung mehr! Und schon gar kein Seepark! Auch keine neuen Brücken und niemals mehrgeschossige Verkehrsbauten (Bürkliplatz-Bellevue), die den See noch mehr abriegeln würden. Ein Seetunnel muss den Verkehr von Ufer zu Ufer aufnehmen.

Glücklicherweise besteht heute eine Verordnung zum *Schutz der Altstadt*. Soweit immer möglich soll durch Restaurierung oder Umbau der alte Bestand gewahrt bleiben. Wenn Neubauten entstehen, so muss gute moderne Architektur und nicht schüchterne Anpassung das Ziel sein.

Die *Bahnhofstrasse* wurde gebaut, als Zürich 20 000 Einwohner hatte. Sie ist Zeugnis einer Zeit, die wahrhaft weltoffen war und bewusste Stadtplanung betrieb. Seither ist in Zürich nichts Ebenbürtiges mehr geleistet worden. Viele Neubauten haben das Gesicht der Bahnhofstrasse verändert und ihr viel von der weltstädtischen Allüre genommen. Sie beginnt eine spiessige Strasse zu werden. Dieser Stadtteil bedarf einer Regeneration: Die untere Bahnhofstrasse ist zur Fussgängerzone prädestiniert wie keine andere Strasse Zürichs (schon heute zur Spitzenzeit 200 Fussgänger pro Minute!) und könnte zu einem intensiv belebten und einprägsamen Anziehungspunkt werden.

Der *Gürtel der ehemaligen Schanzen* rund um die Altstadt wurde für öffentliche Gebäude ausgenutzt: Töchterschule, Kantonsschule, Universität, ETH, Kaserne, Stallungen, Tierspital, Botanischer Garten. Dieser Gürtel wäre wieder als Einheit zu sehen und als solche zu fördern. Er könnte zu einem Grüngürtel entwickelt werden. Der *Schanzengraben* könnte ein interessanteres Gewässer sein, wenn man ihn mit Promenaden versähe und schiffbar machte.

Die überbaubare Fläche der Stadt Zürich ist bis zu den Waldrändern aufgefüllt. Nur in einem einzigen Bereich kann die Stadt noch ihr Zentrum erweitern: im *Sihlraum*. Hier hat Zürich die Chance, das Gewand der Kleinstadt abzuschütteln und den Charakter einer Metropole zu bekommen. Glücklicherweise sieht heute auch die offizielle Planung den Sihlraum als städtisch aktive Zone und nicht mehr nur als Expressstrasse. Brauchen wir aber überhaupt im Sihlraum eine Expressstrasse, die nach dem heutigen Konzept in erster Linie als sechsspurige Zufahrt (Kostenpunkt: 140 bis 200 Millionen Franken) zu Parkhäusern gedacht ist? Zerstört diese Strasse mit ihren Anschlusswerken nicht immer noch einen kostbaren und entwicklungsfähigen städtebaulichen Raum: den Platzspitz?

Diese Fragen kommen vielleicht etwas spät, wie eben in unserer Stadt die städtebaulichen Fragen fast immer zu spät gestellt werden. Noch immer beherrscht die Verkehrsplanung die Stadtplanung. Nur für die Gestaltung des Verkehrs liegen verbindliche Konzepte vor; der schöpferische Städtebau ist bei uns noch nicht soweit gediehen, obwohl genügend durchdachte Studien vorliegen. Nichts kann aber dem Organismus und dem Gesicht der Stadt gefährlicher werden als überdimensionierte Verkehrsbauten, die «tote Zonen» schaffen; man denke nur an den Hauptbahnhof, dessen Gleisanlagen sich wie ein Keil in den Stadtkern hineinschieben. Kreuzungsfreie Strassenbauwerke gehören darum nicht in die «Zone der Kontinuität», auch am Bellevue und auch am Pfauen nicht!

Städtebau ist in Zürich heute noch möglich. Wir müssen uns bloss die Grundzüge der Stadt (die fünf Konstanten und die letzte Chance) in Erinnerung rufen. Planer, Architekten und Politiker sollten und könnten sich einigen über diese *grundlegenden Elemente*, die gültige Anweisung geben, wie das städtebauliche Gesicht der europäischen Metropole Zürich zu entwerfen und anzustreben ist.

Das Leitbild als politisches Programm

Das von Rolf Keller entworfene Leitbild griff auch Dr. R. Allemann, Präsident der City-Vereinigung, auf: «Aus dem Nebel vager Empfindungen und skizzenhafter Ideen scheint ein allgemein anerkanntes Leitbild langsam aufzusteigen. Es wartet nun auf jene, die es als politisches Programm vertreten.» Ein Programm dieses Inhalts ist nötig, wenn das Fern- und Hauptziel der City-Vereinigung näher rücken soll: Es geht darum, die *Bedeutung und Stellung des Stadtkerns* nicht nur zu halten, sondern zu verstärken und auszubauen. Zürichs Innenstadt soll ein Einkaufszentrum für die qualifiziertesten Güter und Dienstleistungen werden. Als Konkurrenten zur City seien weder die Einkaufszentren in den Vororten noch die schweizerischen Nachbarstädte, sondern die entfernter liegenden Metropolen wie Mailand, München, Frankfurt usw. anzusehen. Zürich muss seine Zukunft als eine Stadt von europäischer Bedeutung sehen.

Rudolf Schilling

Umschau

Qualitätskontrolle von Zementlieferungen durch die EMPA.

Wie in der SBZ schon mehrmals erwähnt*), wurden unter den Auspizien des SIA und des Vereins Schweizerischer Zement-, Kalk- und Gipsfabrikanten seit 1956 die Silozementlieferungen der schweizerischen Portlandzementfabriken einer laufenden Qualitätskontrolle durch die EMPA unterstellt. Diese Qualitätskontrolle wurde bei Fabriken mit getrennten Abfüllanlagen seit 1967 auf den Sackzement ausgedehnt.

Über alle Ergebnisse der Zement-Qualitätskontrolle erstattet die EMPA periodisch Bericht; jedes Mal, wenn eine Zementprobe die Normenprüfung in irgendeiner Beziehung nicht erfüllt, wird dagegen seitens der EMPA umgehend die zuständige Stelle der Zementindustrie orientiert, die dann die im Einzelfalle gebotenen Massnahmen trifft.

Im Rahmen dieser Zement-Qualitätskontrolle wurden auch 1968 wieder von Bahn- oder Lastwagen, bzw. aus dem Lager der Sackzemente, 419 Proben entnommen. Bei einer totalen Menge von 4 138 000 Tonnen geliefertem Zement entfiel somit eine Kontrollprobe auf je 10 000 Tonnen. Die 419 Proben wurden an der EMPA der Normenprüfung gemäss SIA-Norm Nr. 115 unterzogen, wobei 416 Proben (99,3 %) die Normenbedingungen erfüllten. Nur drei Proben genügten den Güteanforderungen nicht ganz infolge geringfügiger Überschreitung der Normenwerte für den Glühverlust und die Raumbeständigkeit. Einerseits haben insbesondere die Anstrengungen der Zementfabriken, eine ausgeglichene Zementqualität zu erzielen, andererseits aber auch die systematische Zementkontrolle durch die EMPA zu diesem erfreulichen Ergebnis beigetragen.

DK 666.942.4

Lebensmittel-Konservierung. Band 63 der Dechema-Monographien ist soeben im Verlag Chemie GmbH, Weinheim/Bergstrasse, erschienen. Er enthält 19 Vorträge, die aus Anlass des Symposiums «Lebensmittel – Neuzeitliche Entwicklung in der Lebensmittel-Konservierung» vor der Arbeitsgruppe «Lebensmittel» der Europäischen Föderation für Chemie-Ingenieur-Wesen gehalten wurden. Die vom Chemie-Ingenieur-Wesen her bekannten Grundoperationen Kühlen, Erhitzen, Trocknen, Dosieren, Abfüllen, Lagern usw. finden eine spezifische Anwendung in der Technik der Lebensmittelverarbeitung. Die im vorliegenden Band veröffentlichten Vorträge geben einen Querschnitt durch den Stand dieser Technik. Die Abhandlungen erscheinen in ihrer (vorzugsweise englischen) Originalsprache. Kurzfassungen in deutscher, englischer und französischer Sprache sind den einzelnen Arbeiten vorangestellt.

DK 664.8/9:016

Motor-Columbus Ingenieurunternehmung AG. Der Verwaltungsrat der Motor-Columbus Aktiengesellschaft in Baden hat beschlossen, die Ingenieurabteilungen der Gesellschaft in eine neue, rechtlich selbständige Firma überzuführen. Die neue Gesellschaft wird auf den 1. Juli 1969 unter dem Namen «Motor-Columbus Ingenieurunternehmung AG» (Motor-Columbus Ingénieurs-Conseils SA, Motor-Columbus Consulting Engineers Inc., Motor-Columbus Ingenieros Consultores SA, Motor-Columbus Ingegneri Consulenti SA) und einem Aktienkapital von 5 Mio Fr.

*) SBZ 1955, S. 766; 1956, S. 144; 1960, S. 261; 1962, S. 147; 1963, S. 154; 1965, S. 276.

gegründet werden. Die Aktien der Ingenieurunternehmung werden vollständig in den Händen der Muttergesellschaft liegen. Die Tätigkeit der Ingenieurunternehmung umfasst Ingenieurarbeiten auf den verschiedensten Gebieten der Technik, namentlich die Durchführung von Studien, die Projektierung, Bauleitung und Inbetriebnahme von Anlagen aller Art sowie die damit zusammenhängende finanzielle, wirtschaftliche und rechtliche Beratung. Die Arbeitsgebiete erstrecken sich im besonderen auf die hauptsächlichsten Sektoren der Infrastruktur, d. h. auf die Gebiete der Energieerzeugung auf hydraulischem, thermischem oder nuklearem Wege, der Energieverteilung, der Verkehrsplanung und des Baues von Verkehrsanlagen (Strassen und Tunnel), des Wasserbaues, der Bewässerung, der Landwirtschaft, der Abwasser- und Kehrlichtbeseitigung usw. Der Mitarbeiterstab wird über 400 in der Mehrheit hochqualifizierte Fachkräfte umfassen. Die Direktion wird durch *P. K. Jaray* und *M. Wolfensberger*, diplomierte Ingenieure ETH, sowie *H. Herzog*, Kaufmann, gebildet.

DK 061.5

Ein 381 m hoher Schornstein, so hoch wie das Empire State Building, wird für die Hüttenbetriebe der International Nickel Company of Canada, Limited, in Ontario (Kanada) gebaut. Als höchster Schornstein der Welt soll er die drei 150 bzw. 105 m hohen Kamine des Werkes ersetzen. Seine Kosten sind auf über 13 Mio Dollar veranschlagt. Der Schornstein führt die Abgase des Hüttenbetriebes in grosse Höhen, wo sie auch bei ungünstigem Wetter verteilt und verdünnt werden. Der damit erzielte Reinheitsgrad übertrifft sogar die Forderungen der Kontrollbehörden. Mit dem neuen Schornstein wird vor allem vermieden, dass Schwefeldioxid die Vegetation schädigt. Diese Feststellung stützt sich auf Erfahrungen mit hohen Kaminen in Europa und den USA. Ausserdem werden zwei elektrostatische Staubabscheider eingebaut.

DK 624.027.1

Wettbewerbe

Alterssiedlung in Pfäffikon ZH (SBZ 1968, H. 51, S. 926).

Das Preisgericht hat unter 31 Projekten wie folgt entschieden:

1. Preis (5000 Fr. und Antrag zur Weiterbearbeitung)

Robert Bachmann, Zürich

2. Preis (3400 Fr.) Hertig, Hertig und Schoch, Zürich

3. Preis (1400 Fr.) Walter Isler, Effretikon

4. Preis (1200 Fr.) Willi Egli, Zürich

5. Preis (1000 Fr.) Walter Zimmermann, Pfäffikon/Effretikon

Ankauf (2000 Fr.) Fritz Schwarz, Zürich

Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

Mitteilungen aus dem SIA

Generalversammlung in Montreux vom 9. bis 11. Mai 1969

Die Sektion Waadt des SIA erwartet Sie mit Bestimmtheit an diesem Anlass am blütenbehängenen Ufer des Genfersees. Anmeldung bis 30. April oder so rasch wie möglich an das Organisationskomitee der Generalversammlung des SIA, Postfach 270, 1820 Montreux.

9. Mai: Delegiertenversammlung

10.30 Uhr Beginn im Casino Montreux

14.30 Uhr Damenexkursionen

20.30 Uhr Pianovortrag von Geza Anda

10. Mai: Generalversammlung

9.30 Uhr Beginn im Casino Montreux

13.00 Uhr Kreuzfahrt auf dem See

21.15 Uhr Diner und Gala-Abend mit Josephine Baker

11. Mai: Exkursionen

Einzelheiten sind im offiziellen Programm ersichtlich.

Generalsekretariat SIA

Mitteilungen aus der GEP

Ausserordentliche Generalversammlung, Samstag, 26. April 1969

Zum zweitenmal im Leben der GEP findet eine a. o. Generalversammlung statt. Diesmal bildet die *Diskussion des ETH-Gesetzes* den Anlass. Im grossen Hörsaal des Physikgebäudes der ETH, Gloriastrasse 35, Zürich 6 (keine Parkplätze!) beginnt die Versammlung um 10.30 Uhr. Nach einem befürwortenden Referat von Dir. *R. Steiger*, dipl. Masch.-Ing., Vicepräsident der GEP, folgt ein ablehnendes von Prof. *G. Schnitter*, ETH, und hierauf eine Diskussion. Anschliessend sollen die sich ergebenden Fragen entschieden werden. Schluss der Versammlung spätestens 13.30 Uhr. Kein gemeinsames Mittagessen.

Ankündigungen

Graphische Sammlung der ETH Zürich

Noch bis am 1. Juni wird gezeigt: «Pieter Bruegel, 1525 bis 1569». Geöffnet: werktags 10—12 und 14—17 h, sonntags 10—12 h.

ZBV, Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen

Die Generalversammlung beginnt am Samstag, 26. April, um 8 h, mit einem gemeinsamen Morgenessen im Restaurant Wallberg in Volketswil. Anschliessend an die Behandlung der statutarischen Geschäfte wird eine Diskussion am runden Tisch stattfinden, welche die Referenten des vergangenen Wintersemesters bestreiten. Man wird versuchen, ein Ergebnis zu formulieren, das den Behörden, der Öffentlichkeit und der Presse in Form von Thesen übergeben werden soll. Schluss der Veranstaltung 12.30 h.

Internationale Gesellschaft für Felsmechanik

Der 2. Kongress wird vom 21. bis 26. September 1970 in Belgrad, mit folgender Tagesordnung, abgehalten: Grundlegende Eigenschaften der Felsmassen; Verformbarkeit von Felsmassen; Mechanische Festigkeiten von Felsmassen; Felsbohlbauten; Gesteinszerlegung; Verbesserung der Eigenschaften von Felsmassen; Standfestigkeit von Böschungen und Hängen in Felsmassen; Verhalten der Felsmassen als Fundamente von Bauwerken. Das Arbeitsprogramm des Kongresses umfasst Arbeitssitzungen, Besuche wissenschaftlicher Anstalten, offizielle Empfänge, Exkursionen (Talsperre Djerdap) und ein Sonderprogramm für mitreisende Angehörige. Die Frist zur Einreichung der Voranmeldung für die Beteiligung am 2. Kongress ist der 1. Dezember 1969 (englisch, französisch, deutsch). Die Verfasser sollen den Titel und eine kurze Darstellung des Referats in einer der drei offiziellen Sprachen ihrer nationalen Gruppe (Gesellschaft, Komitee u. a.) bis zum 30. April 1969 einsenden.

Die gesamte auf diesen Kongress sich beziehende Korrespondenz soll an folgende Anschrift gerichtet werden: Sekretariat 2. kongresa Medjunarodnog društva za mehaniku stena, Institut za vodoprivredu «Jaroslav Černi», Bulevar vojvode Mišića 43, Beograd, Jugoslavija.

Int. Kongress über vorbeugende Hochwasserschutzmassnahmen, Klagenfurt 1970

Dieser Kongress soll unter dem Stichwort «Interpraevent» vom 17. bis 30. Mai durchgeführt werden. Die Referate (höchstens 15 Schreibmaschinenseiten deutsch, französisch, englisch oder russisch) sind bis am 30. September 1969 einzureichen. Das ausführliche Programm kann auf der Redaktion der SBZ eingesehen werden. Voranmeldung erwünscht bis 30. April 1969 an den Veranstalter, die Gesellschaft für vorbeugende Hochwasserkämpfung, A-9021 Klagenfurt, Österreich, Postfach 164.

Vortragskalender

Lundi 28 avril. SEP Neuchâteloise. 20.00 h au Restaurant Beau-Rivage, Neuchâtel. Dr *Ducrey*, chef du Service médical de la Suisse romande, Lausanne, et Dr *E. Gubéran* (invité), chef du Service cantonal neuchâtelois de médecine du travail et d'hygiène industrielle: «La médecine du travail au service de l'entreprise.»

Dienstag, 29. April. ETH-Kolloquium für Technische Wissenschaften. 17.15 h im Hörsaal III des Maschinenlaboratoriums, Sonneggstrasse 3, Zürich. Prof. Dr. *John W. Miles*, Institute of Geophysics and Planetary Physics and Aerospace Dept., University of California, San Diego, «The Taylor-Colum Paradox.»

Dienstag, 29. April. STV Sektion Zürich. 20.15 h im Kongresshaus Zürich, Eingang U. *Heinrich Guggenbühl-Menz*, Direktor, Präsident der Ostschweizerischen Gesellschaft des Freiluftmuseums Ballenberg: «Die Baukultur der Bauern seit 1500 und wie sie erhalten wird.»

Redaktion: W. Jegher, A. Ostertag, G. Risch, M. Künzler; Zürich-Giesshübel, Staffelstrasse 12, Telephon (051) 23 45 07 und 23 45 08.

Briefpostadresse: Schweiz. Bauzeitung, Postfach, 8021 Zürich