

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **121/122 (1943)**

Heft 16

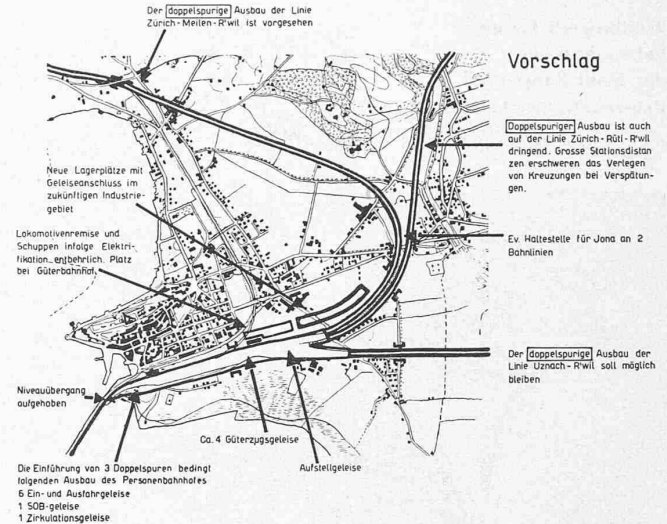
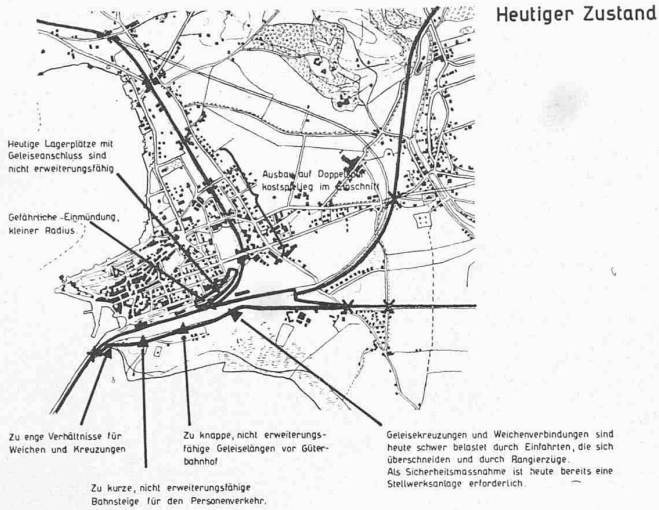
PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.



Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Rapperswil

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Innert der Frist sind 13 Projekte eingegangen. Das Preisgericht nimmt Kenntnis davon, dass Projekt Nr. 6 hors concours eingeliefert wurde mit der Begründung, die Einwohnerzahl des Südquartiers entspreche nicht den Programmanforderungen. Die Berechnung des Preisgerichtes zeigte jedoch, dass die Annahme irrig war und dass die Einwohnerzahl dem Programm entsprach. Hierauf wurde beschlossen, das Projekt in den Wettbewerb einzubeziehen.

Das Bauamt hat festgestellt, dass keine wesentlichen Programmverstösse vorgekommen sind. Bei allen Projekten wurde die Einwohnerzahl nach folgenden Gesichtspunkten bestimmt: Pro Wohneinheit und Geschoss wurden drei Personen angenommen, ausgebaute Dachgeschosse zu 30% in Rechnung gestellt. Wo Angaben über die Bebauungsdisposition fehlen, wurde eine Bevölkerungsdichte von 33 Personen pro ha gerechnet. Die so errechneten Zahlen zeigen zum Teil Unter- und Ueberschreitungen der im Programm geforderten Einwohnerzahlen. Doch ist das Preisgericht der Auffassung, dass deswegen kein Grund vorliegt, einzelne Projekte von der Beurteilung auszuschneiden.

Das Preisgericht nimmt davon Kenntnis, dass einer der Eingeladenen seit anfangs Dezember 1942 bei einem Mitglied des Preisgerichtes tätig ist, dass aber im Einvernehmen mit dem Obmann der Wettbewerbskommission des S. I. A. und BSA Gruppe Ostschweiz, das Nötige angeordnet wurde, um bei einer event. Prämierung dieses Teilnehmers festzustellen, ob eine Beeinflussung durch den betr. Preisrichter möglich war oder nicht.

Während des 18. und 19. Januars wurden die Projekte eingehend geprüft. Daraufhin vertagte sich das Preisgericht auf den 27. Januar 9.30 Uhr wiederum in den Rathaussaal. Es nimmt Kenntnis von in der Zwischenzeit vom Bauamt vorgenommenen Feststellungen über die Einwohnerzahlen, Strassenflächen und Disposition der Kanalisationen und vom Gutachten eines Eisenbahn-Fachmannes über die technische Durchführbarkeit der Verlegung der Meilener-Linie nach Osten, das sich in bejahendem Sinne ausspricht. Das Preisgericht beschliesst, für sämtliche Projekte mindestens eine Entschädigung auszurichten, weshalb alle Projekte besprochen werden.

Die Projekte wurden wie folgt beurteilt:

Entwurf Nr. 8 bringt einen grosszügigen Vorschlag für die Verbesserung der Bahnanlagen und der Durchgangstrassen in Verbindung mit einer klaren Disposition der Zonen. Die Vorschläge der Bahnlinien-Verlegung und Verbesserung des Bahnhofes sind durch eine fachmännische Expertise in technischer Hinsicht als einwandfrei und durchführbar bezeichnet worden. Der Vorschlag bringt für die Bahn, für den Durchgangsverkehr und für die Stadt Rapperswil und ihre Umgebung grosse Vorteile.

Die Zusammenlegung der Einfahrten von Meilen und Rüti ermöglicht die Verlängerung der Bahnsteige sowie der Geleisanlagen und bringt dadurch eine wesentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes.

Die Benützung des alten Tracé der Bundesbahnen für einen Teil des Durchgangstrassensystems ermöglicht weitgehend, un-

1. Preis (2450 Fr.) Entwurf Nr. 8. Arch. HAEFELI, MOSER, STEIGER und Arch. W. CUSTER (Zürich). — Generelle Verkehrs-Skizzen

Durchgangsstrassen im Ortsgebiet



liebsame Strassenkreuzungen und Strasseneinmündungen zu vermeiden. Für die Stadt Rapperswil besteht der Vorteil darin, dass das Nordostgebiet mit der Altstadt in engeren Zusammenhang kommt, ferner dass der Stadtkern vom Durchgangsverkehr entlastet wird und dadurch brutale Eingriffe in die Altstadt vermieden werden. Das Zürcherstrasse-Quartier wird vom Durchgangsverkehr ebenfalls entlastet.

Das Projekt enthält klare Vorschläge für die Nutzungszonung und wertvolle Richtlinien für zukünftige Nutzung und Bebauung dieser Zonen.

Es sind vorgesehen: Eine Schutzzone für den historischen Stadtkern, eine Wohnzone, eine gemischte Gewerbe- und Wohnzone, eine Industriezone, eine Grünzone und eine Zone öffentlicher Freiflächen.

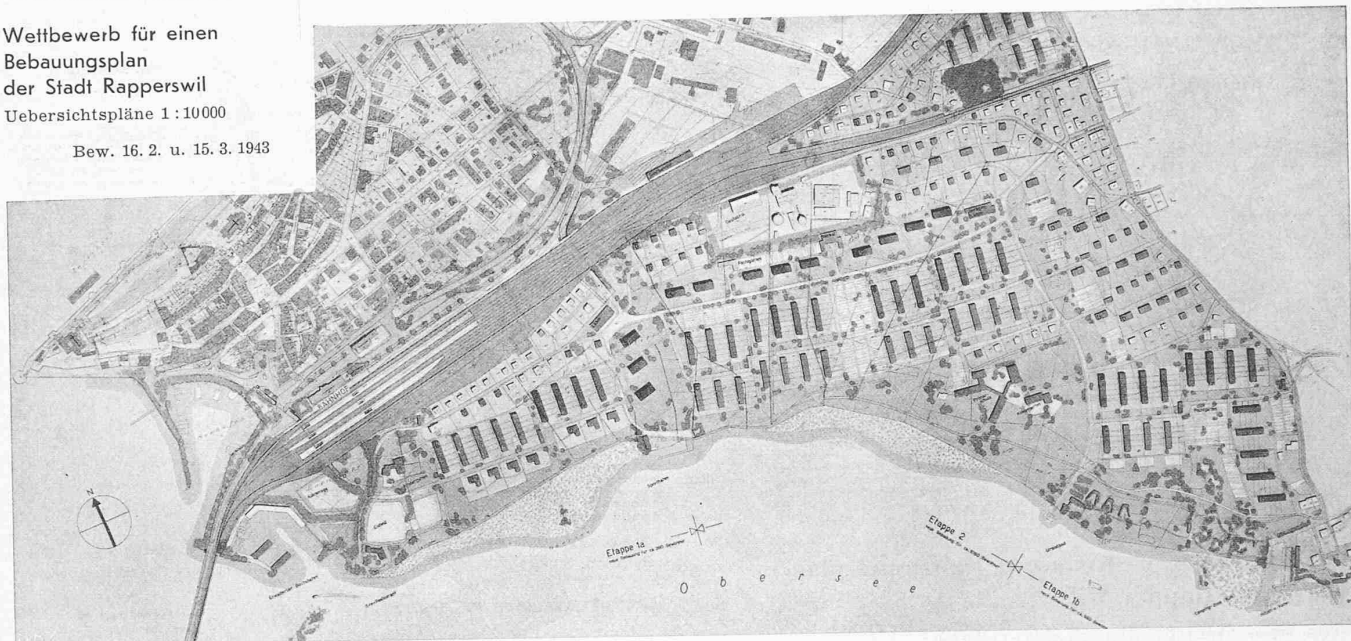
Die drei Hauptverkehrstrassen sind in einem Gelenkpunkt zusammengeführt, der eine klare Verkehrslenkung gewährleistet. Die Unterbrechung der neuen Jonastrasse bedeutet einen ausserordentlich starken Eingriff in das heutige Strassengefüge. Die Stelle, wo der westliche Teil abgeriegelt wird, ist nicht gelöst. Die Haupterschliessung des Südquartiers wird durch eine Unterführung bei der Lokomotivremise gesucht. Der östliche Teil des Südquartiers ist ungenügend erschlossen; eine Milderung dieses Umstandes wird durch die Verbreiterung der bestehenden Strasse von Buskirch nach Jona angestrebt. Sehr gut ist der Vorschlag einer breiten Fussgänger- und Fahrradverbindung zwischen Seehafengebiet und Garnhenke, dagegen fehlt eine Fussgängerverbindung zwischen der Gartenstadt und dem Zeughausquartier. Gut ist die Beschränkung der Industriezone im Südquartier auf die bestehenden Anlagen.

Die Durchsetzung des Wohngebietes mit Grünstreifen und die sorgfältige Anordnung der Wohnstrassen begünstigt einen etappenweisen Ausbau nach Massgabe der Bedürfnisse. Die

Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Rapperswil

Uebersichtspläne 1 : 10000

Bew. 16. 2. u. 15. 3. 1943



1. Preis (2450 Fr.). Entwurf Nr. 8. Architekten HAEFELI, MOSER, STEIGER (Zürich) und Arch. W. CUSTER (Zürich)

öffentlichen Gebäude sind reizvoll in die Grünflächen eingefügt. Die Ausnutzung für Bauzwecke geht im Gebiet des Gaswerkes mit Rücksicht auf den schlechten Baugrund zu weit, insbesondere sind die dreigeschossigen Bauten südlich der Unterführung unerwünscht. Die Abstufung der Bauhöhen gegen den See hin ist gut.

Das Strandgebiet ist liebevoll durchgearbeitet. Die Erweiterung des Boothafens bei der Garnhenke ist sehr gut gelöst. Gut ist auch der Vorschlag für einen Bootshafen im Eichenquartier und die Strandbadanlage im östlichen Teil des Uferstreifens. Der Güterhafen ist zu ablegen und beeinträchtigt das Idyll bei der Kirche in Busskirch. Die Kläranlagen dürften besser zentral zusammengefasst beim Gaswerk liegen.

Einwohner Südquartier: rd. 3000

davon auf Gebiet von Jona: rd. 730

Strassenfläche im Südquartier: rd. 18 m²/Einwohner

Kanalisation: Mischsystem, 3 Kläranlagen, 2 Pumpstationen.

Entwurf Nr. 12. Hauptvorteil des Entwurfs ist der sehr beachtenswerte Ueberbauungsvorschlag für das Südquartier, gekennzeichnet durch die Bildung von zwei Siedlungsgebieten, die durch eine grosse Grünfläche mit Festwiese und Sportplatz voneinander getrennt sind. Diese beiden Siedlungsgebiete sind aus den bestehenden Anfängen heraus entwickelt. Vorteil dieser Disposition ist u. a., dass der bessere Baugrund benützt wird.

Die Erschliessung des Südquartiers ist auf möglichst einfache und wirtschaftliche Art gesucht. Im Hinblick auf Fest- und Sportplatz sind die Fussgängerverbindungen zum Hafen- und Bahnhofquartier ungenügend. Die Längsstrasse Ost-West würde die Erschliessungsstrasse Nord-Süd besser weiter nördlich schneiden, wodurch sich eine bessere Verbindung in der Richtung gegen den Festplatz ergäbe. Die Wohnstrassen zwischen Sportplatz und Schulhaus sind etwas zu stark auf den Zeilenbau eingestellt. Reizvoll ist der Ueberbauungsvorschlag für die Erweiterung des bestehenden Quartiers zwischen Garnhenke und Eichenriet.

Das Seeufer ist richtig behandelt. Der Güterhafen liegt richtig und ist zweckmässig

mit dem Strassennetz verbunden. Hervorzuheben ist die sorgfältige landschaftliche Gestaltung.

Die Kläranlage und die bestehende Industrie sind durch einen Baumgürtel gut abgetrennt. Eine Tribüne in bescheidenem Ausmass auf der Westseite des Sportplatzes würde genügen. Der Vorschlag der landwirtschaftlichen Zone westlich Busskirch ist gut.

Das Projekt bringt keine Vorschläge von Bedeutung für die Verbesserung des Durchgangsverkehrs und der Bahnanlagen.

Die Zonung lässt an Klarheit zu wünschen übrig. Die Erweiterung des Seehafens bringt keine wesentlichen Vorteile. Die Ausbuchtung beim Fischmarktplatz ist hässlich, der dort entstehende Engpass ist abzulehnen. Feinfühlig sind die Vorschläge für die architektonische Gestaltung am Knie der unteren Bahnstrasse und am alten Postplatz.

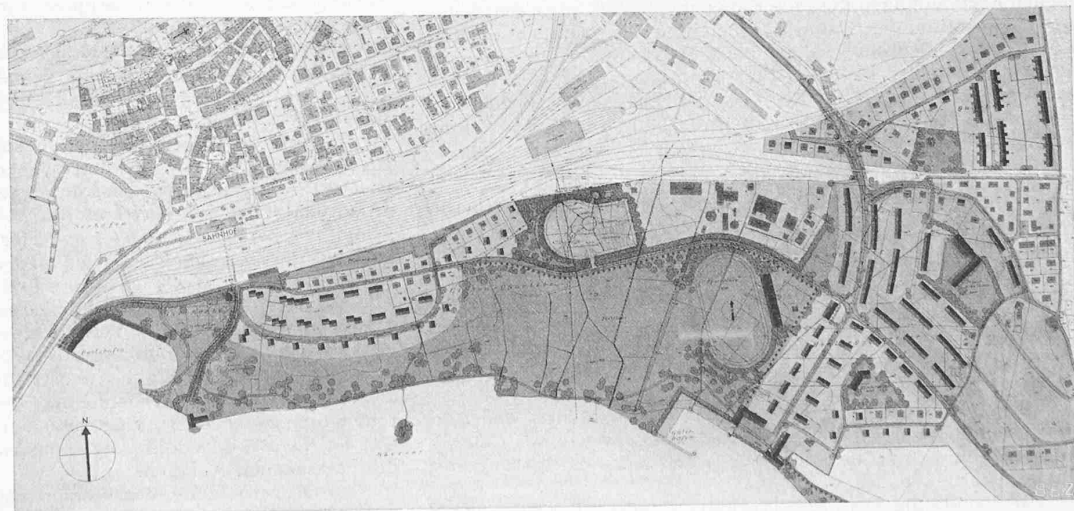
Einwohner Südquartier: rd. 2100

davon auf Gebiet von Jona: rd. 300

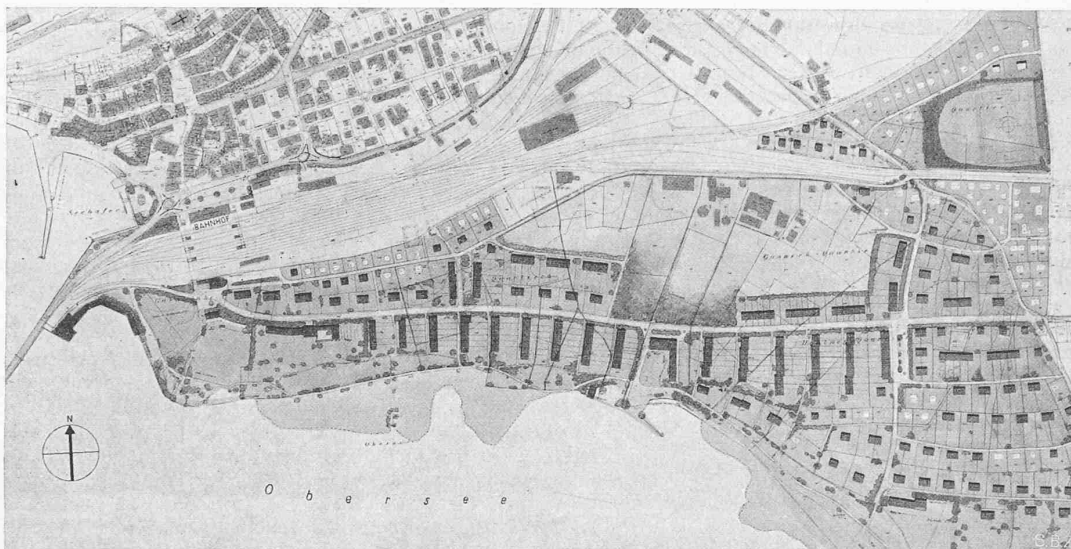
Strassenfläche im Südquartier: rd. 10 m²/Einwohner

Kanalisation: Mischsystem mit Regenüberfällen, 1 Kläranlage
1 Pumpanlage, Trockenbeete.

Entwurf Nr. 9 hat den Vorzug, dass er die bestehenden Verhältnisse weitgehend berücksichtigt. In bezug auf die Zonung sind keine nennenswerten Vorschläge gemacht. Der Industrie ist südlich der Bahn eine zu grosse Fläche zugewiesen. Die Schaffung einer Entlastungsstrasse zwischen Güterschuppen und neuer Jonastrassenbrücke ohne flüssige Fortführung in Richtung Zürich lohnt sich nicht. Für die Verkehrsbrennpunkte sind Verbesserungsvorschläge gemacht.



2. Preis (2150 Fr.). Entwurf Nr. 12. Architekten v. ZIEGLER & BALMER, St. Gallen



3. Preis (1650 Fr.). Entwurf Nr. 9. Architekt ROBERT WALCHER, Rapperswil

Die Ost-West-Längsstrasse des Südquartiers liegt zu weit südlich. Die allzu flüssige, etwas monoton wirkende Strassenführung in ihrem östlichen Teil ist verbesserungsbedürftig. Die korrigierte Busskirchstrasse zeigt ein unschönes Längenprofil. Die Verlegung der Strasse auf die Westseite des Zeughauses ist zu wenig begründet. Gut ist die natürliche Verzweigung der Erschliessungsstrasse südlich der Bahnlinie. Die Fussgänger Verbindung westlich des Bahnhofs ist annehmbar. Die Querwege für die Reihenbebauung sind zu schmal; sie sind zudem allzu stark auf den ausschliesslichen Reihenaufbau eingestellt. Gut ist dagegen die Wohnstrassen-Anordnung im östlichen Teil.

Die Wohnhauszellen im Gebiet südlich des Eichenrietquartiers sind zu nahe an das Seeufer herangerückt. Die Ufergestaltung ist gut. Die Situierung des Bürgerheims am Rande der Ufergrünfläche ist ein guter Vorschlag. Die Lage des Sportplatzes ermöglicht die Anordnung einer Stehrampe an der Böschung.

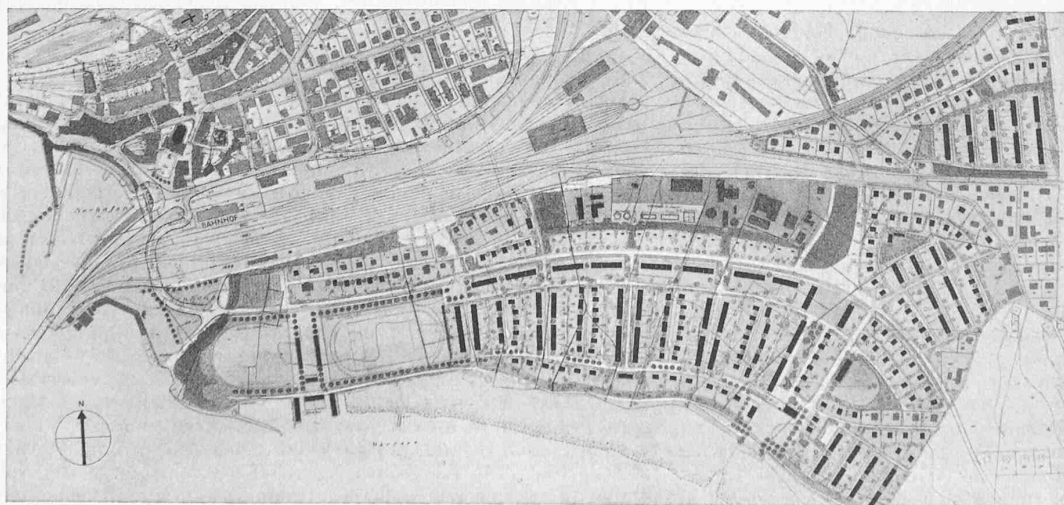
Einwohner Südquartier: rd. 2200

davon auf Gebiet von Jona: rd. 300

Strassenfläche im Südquartier: rd. 20 m²/Einwohner

Kanalisation: Mischsystem, 1 Kläranlage, 3 Regenüberfälle.

Entwurf Nr. 10 enthält keine Vorschläge für eine Nutzungszonung des gesamten Stadtgebietes. Der an sich gute Vorschlag für den Durchgangsverkehr ist nicht ganz zu Ende gedacht. Ein Nachteil ist, dass sowohl die alte wie die neue Jonastrasse mit Durchgangsverkehr belastet bleiben. Die Umgestaltung des Seehafens und der Quaianlagen bringt in ästhetischer Beziehung eine Verschlechterung des heutigen Zustandes. Der Vorschlag, das jetzige Bürgerheim zu einem Saalbau mit Verwaltungsräumen umzubauen, verdient wegen der stadtbaulich bemerkens-



4. Preis (1300 Fr.). Entwurf Nr. 10. Architekt PAUL MÜLLER, Zürich

werten Lage dieses Gebäudes Beachtung. Die Erschliessung des Südquartiers im Osten ist gut gelöst. Abzulehnen ist die westliche Strassenunterführung wegen den Verkehrskomplikationen und der zu grossen Enge westlich des Bahnhofs. Die Verbindung für den Fussgängerverkehr an dieser Stelle ist annehmbar. Die Längsstrasse Ost-West liegt richtig im Gelände und zeigt eine flüssige Führung mit gutem Anschluss an das Gebiet von Jona. Das Wohnstrassensystem südlich des Gaswerks ist nur für Nord-Süd-Zellenbau geeignet. Die Bestrahlung für den östlichen

Teil ist zu aufwendig. — Die vorgeschlagene dreigeschossige Bauweise ist nur bei Ausbildung der im Projekt vorgesehenen langen Zeilen annehmbar. Gesucht wirkt die Abwechslung zwischen Einzelhaus- und Reihenhausergruppen südlich des Gaswerks. Die Grünflächen sind im wesentlichen richtig disponiert. Die projektierte Badanstalt ist in der vorgeschlagenen Art und an dieser Stelle verfehlt. Einwohner Südquartier: rd. 3600 davon auf Gebiet von Jona: rd. 500 Strassenfläche im Südquartier: rd. 18 m²/Einwohner Kanalisation: Trennsystem, 1 Kläranlage, 1 Pumpstation bei der Kläranlage.

Richtlinien, die sich aus dem Wettbewerb für das weitere Vorgehen ergeben

A. Gesamtplan

1. Zonen

Da das Gebiet der Stadt Rapperswil im Verhältnis zu seiner heutigen Bevölkerungszahl und mit Rücksicht auf eine weitere Zunahme der Einwohner beschränkt ist, ist das gesamte Gebiet für die bauliche Entwicklung zu reservieren. Wohngebiete und Industriegebiete sind klar zu trennen. Die für die zu erwartende Bevölkerungszahl notwendigen Freiflächen sind in reichlichem Masse auszusparen, denn sie sollen nicht nur als Sport-Erholungsflächen Verwendung finden, sondern auch zur Gestaltung der Landschaft und zur Herausmodellierung des plastischen Aufbaues der Stadt herangezogen werden. Um diese Forderung zu erfüllen, ist der Gestaltung des Süd- und Nordostquartiers besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die bereits eingeleitete Zusammenarbeit mit der Gemeinde Jona ist zu intensivieren, die Aufstellung eines gemeinsamen Zonenplanes ist anzustreben. Die im Südquartier vorhandene Industrie sollte nicht erweitert werden. Für neue industrielle Anlagen kommt das Gebiet zwischen den Bahnlinien nach Meilen und Rüti, im Norden begrenzt durch die neue Jonastrasse, in Betracht.

Für Sport- und Erholungsflächen ist das Eichenriet zu reservieren. Die Wohnbebauung sollte im Süd- und Nordostquartier höchstens zweigeschossig sein. Ausnahmen aus Gestaltungsgründen können zugelassen werden. Im Gebiet zwischen Altstadt und Meilenerlinie sind dreigeschossige Bauten möglich.

2. Verkehr

a) Bahnen. Da die Länge der Geleise des Bahnhofes für das Aufstellen der Züge zu kurz ist, sollte die Einmündung der Meilener-Linie in östlicher Richtung verlegt werden. Dadurch werden auch für den Güterverkehr und den Rangierbetrieb bessere Verhältnisse geschaffen. Da der bevorstehende Ausbau der Meilener-Linie auf Doppelspur grosse Kosten mit sich bringen wird, ist eine solche Verlegung eingehend zu prüfen. Es sollten durch eine Expertise die Kosten des Projektes für eine Verlegung der Meilener-Linie (Projekt Nr. 8) und für den Ausbau der bestehenden Linie auf Doppelspur abgeklärt werden. In den Vergleich sind auch die Betriebskosten einzubeziehen.

b) Strassen. Es ist eine klare Führung des Haupt- und Durchgangsverkehrs anzustreben und zwar so, dass der Verkehr vom Seedamm, vom untern rechten Zürichsee-Ufer und von Uznach sich in einem Punkte treffen, der möglichst übersichtlich auszubilden ist. Dieser Punkt dürfte im Zuge der neuen Jonastrasse zwischen Rosengarten und Frohsinn liegen. Die Strasse nach Rüti soll von der Zürichseestrasse übersichtlich abzweigen.

c) Schiffe. Der Güterhafen wird am zweckmässigsten in der Nähe des Scheibenstandes angelegt; eine gute Verbindung mit dem Hauptstrassennetz ist notwendig.

B. Südquartier. 1. Zonen

Wie bereits erwähnt, soll das Industrie-Gebiet nicht weiter ausgebaut werden, als es zur Erhaltung der bereits vorhandenen industriellen Anlagen und für die Aufnahme einer Kläranlage unbedingt notwendig ist. Die Kläranlage wird vorteilhaft in Verbindung mit dem Gaswerk angelegt. Die Industriezone ist durch Baumpflanzungen und andere Grünflächen (Pflanzgärten) vom Wohngebiet zu trennen.

Das Wohngebiet soll durch Grünanlagen (Pflanzgärten, Kleinkinderspielplätze, Ruheanlagen usw.) so aufgeteilt werden, dass eine etappenweise Bebauung ermöglicht wird. Dies bietet den Vorteil, dass eine Etappe in verhältnismässig kurzer Zeit ausgebaut werden kann, sodass diese einen einheitlichen Charakter erhält (Dachgestaltung, Firstrichtung, Farbgebung usw.). Es ist empfehlenswert, wenn die Etappenpläne erst unmittelbar vor der Inangriffnahme der Bautätigkeit aufgestellt werden. Dadurch wird eine zersplitterte Ueberbauung weitgehend unterbunden. Das Entstehen von solchen Hausgruppen und kleinen Quartieren soll durch eine entsprechende Erschliessungspolitik der Stadt gefördert werden. Die Bebauung soll so disponiert werden, dass möglichst viele Häuser von der Aussicht auf den See und das Gebirge profitieren. Das führt dazu, dass die Abstände in ost-westlicher Richtung gegen den See hin grösser werden. Die Erstellung von Reihenbauten für Einfamilienhäuser und Stockwerkswohnungen soll unterstützt werden, da sie eine bessere Ausnützung des Gartenlandes sichert, als dies bei freistehenden Häusern der Fall ist. Reihenbauten sollen aus Gründen der Besonnung und mit Rücksicht auf das Landschaftsbild ungefähr senkrecht zum Seeufer stehen. Freistehende Einzelhäuser werden dagegen durch ungefähr in Ost-West-Richtung verlaufende Strassen erschlossen werden müssen. Es wird sorgfältig zu prüfen sein, ob an einzelnen Stellen mehr als zweigeschossige Bauten errichtet werden sollen. Auf alle Fälle sind mit Rücksicht auf die Altstadt mit Kirche und Schloss zu starke bauliche Akzente zu vermeiden. Die erwähnten Grundsätze sind in der Bauordnung festzulegen.

2. Verkehr

a) Fahrverkehr. Der Niveau-Uebergang bei der Garnhenke ist aufzuheben, da er den Verkehr auf der Seedammstrasse gefährdet. Eine Strassenunterführung westlich des Bahnhofes belastet den Bahnhofplatz zu sehr und nimmt wertvollen Platz in Anspruch; sie ist deshalb abzulehnen. Die Verbindung zwischen der Stadt und dem Südquartier liegt am günstigsten im Zuge der Busskirchstrasse. Eine unmittelbar westlich der Lokomotivremise liegende Unter- oder Ueberführung ist sehr kostspielig und mit Rücksicht auf die zur Hauptsache gegen Busskirch hin sich ausdehnende Bebauung nicht gerechtfertigt. Weitere schienenfreie Strassenübergänge dürften erst ostwärts der Grenze mit Jona in Verbindung mit der Entwicklung der Gemeinde notwendig werden.

b) Fussgängerverkehr. Bei der Garnhenke ist eine leistungsfähige Fussgänger-Unterführung zu erstellen und zwar durch Anlage einer neuen Unterführung westlich des Bahnhofgebietes mit Anschluss an Bahnhof und «Pergola». Die Unterführung ist auf alle Fälle für das Schieben von Handwagen, Kinderwagen und Fahrrädern auszubauen, also mit Zugangsrampen zu versehen. Die vorhandene Passerelle ist beizubehalten.

c) Wohnstrassen. Diese richten sich nach der vorgesehenen Bebauung (siehe Ziff. B 1). Sie sollen von einer möglichst landeinwärts gelegten Ost-West-Strasse aus zugänglich sein.

3. Siedlungs- und Grünflächen

a) Bebauung. Für die Besiedlung sollte in erster Linie der gute Baugrund im Osten und Westen benützt werden.

b) Oeffentliche Gebäude. Schulhaus und Kindergarten sollen im Zusammenhang mit den Grünflächen als ruhige, niedrige Baumassen ausgebildet werden.

c) Sport- und Grünanlagen. Das Gebiet südlich der Gasfabrik eignet sich besonders für die Anlage eines Sport- und Festplatzes, denn es hat gute Verbindung zu Bahn und Schiff und zu den Gaststätten der Stadt.

4. Bootschuppen und Anlegeplätze

Es ist zweckmässig, die Bootschuppen in der Garnhenke auszubauen und ausserdem solche zwischen Eichenriet und Scheibenstand anzulegen.

5. Seestrand

Der landschaftlich sehr schöne Uferstreifen mit dem Strandweg muss möglichst breit angelegt und besonders liebevoll durchgebildet werden.

6. Auffüllungen

Die zukünftigen Auffüllungen müssen in Einklang mit dem Bebauungsplan gebracht werden.

C. Weiteres Vorgehen

Die Weiterbearbeitung des Bebauungsplanes mit Zoneneinteilung, der Quartierpläne und der Quartiersvorschriften ist dem Baumt zu übertragen, das seinerseits die im Wettbewerb ausgezeichneten Projektverfasser zuziehen soll.

Das Preisgericht:

P. Trüdinger, A. Ewald, H. Peter, Ferd. Fürer, A. Hutterli.

MITTEILUNGEN

Ausbau der Verbindungen des Hafens von Genua nach der Schweiz. Eine weitere Verbesserung der Verbindungswege vom Hafen von Genua, dem schon vor dem Krieg eine immer grössere Bedeutung für die Versorgung unseres Landes zukam, nach dem Hinterland und damit nach der Schweiz soll in grosszügiger Weise gefördert werden. So berichtet die «Rivista degli scambi italo-svizzeri», die von der Italienischen Handelskammer in der Schweiz herausgegeben wird. Auf der ausgebauten «Autocamionale» von Genua nach Serravalle ist bereits ein sehr grosser Warentransport mit Lastwagenzügen möglich. Um die Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs weiter zu heben, ist zu den zwei vollausgebauten parallelen Linien Genua-Turin und -Mailand eine dritte, die «Direttissima» Genua-Mailand mit einem neuen Apennindurchstich projektiert. Durch ein weiteres grosszügiges Projekt einer neuen Nord-Südverbindung unter dem *Stilfserjoch* hindurch soll der Weg nach Mittel- und Osteuropa um rd. 100 km verkürzt werden. Zur Beschleunigung des Abtransportes von Massengütern aus dem Hafen von Genua und damit des Löschens der Schiffe soll durch den Bau einer 35 km langen Seilbahn von 5 Mio t Jahresleistung, ähnlich wie in Savona, der Umschlag von Kohle auf das Plateau des Hinterlandes verlegt und damit auch die stark beanspruchte Bergstrecke von Genua nach dem Apennin entlastet werden.

Als weiteres Projekt wird der Bau einer Oelleitung von Genua über den Apennin in das Industriegebiet studiert. Solche grosszügige Projekte, die sowohl der Zufuhr zur Schweiz als auch zum Umfahren dienen können, mahnen sicherlich auch bei uns zum Aufsehen.

Neue Motoren für dieselelektrischen Schiffsantrieb. Zur Zeit werden in USA dieselelektrische Schiffsantriebe von total 300 000 PS gebaut, eine Folge des Fortschritts, den «General Motors» in Entwurf und Fabrikation von Standard-Ausrüstungen erzielt hat. Dieser Konzern hat kurz vor dem Kriege die Winton Co. aufgekauft und den bisher von dieser Firma gebauten Motor weiter entwickelt, der bereits die meist verwendete Maschine für die Diesellokomotiven der Stromlinienzüge (Santa Fé, Burlington Zephyr usw.) war. Nun baut die General Motors den Motor in Acht-, Zehn-, Zwölf- und Sechszehnzylinderform für dieselelektrischen Schiffsantrieb, wobei die grösste Einheit bei 750 U/min 1340 PSe leistet. Der neuste Motor weist gegen früher einige Aenderungen auf, so z. B. die neue Anordnung des Spülgebläses auf Generatorgegensseite. Der Motor wird mit einem 240 V-Gleichstromgenerator gekuppelt. Das ganze Aggregat inklusive Erreger wiegt 24,6 t, also 18,4 kg/PSe. Das Gewicht der vollständigen Antriebsmaschine, also Aggregat, Schiffschraubenmotor, Untersetzungsgetriebe und übrige elektrische Ausrüstung beträgt 31,5 kg/PSe. Die Länge des Aggregates (Abb.) ist 6,8 m, die Höhe 2,7 m einschliesslich des Raumes, der zum Ausbau der Zylinderbüchsen benötigt wird, die Breite 1,35 m. Bei Verwendung eines Reduktionsgetriebes für mechanischen Antrieb der