

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **123/124 (1944)**

Heft 14

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

4. Wettbewerbskommission. Als Nachfolger für den zurücktretenden Arch. H. Weiss, Bern, wird Arch. H. Rüfenacht, Bern, als neues Mitglied der Wettbewerbskommission gewählt.

5. Richtlinien für die Herstellung von Beton. Das C-C nimmt Kenntnis von einem von der Fachgruppe der Ingenieure für Brückenbau und Hochbau aufgestellten Entwurf und beschliesst, diese Richtlinien unverzüglich herauszugeben. Gleichzeitig sollen die Sektionen des S. I. A. ersucht werden, dem Sekretariat ihre Bemerkungen, bezw. das Ergebnis der Erfahrungen ihrer Mitglieder in der Anwendung dieser Richtlinien mitzuteilen, damit in einem späteren Zeitpunkt wenn nötig eine Bereinigung und formelle Genehmigung durch eine Delegierten-Versammlung stattfinden kann.

6. Eidg. Preiskontrollstelle. Das C-C nimmt Kenntnis von den Arbeiten der Kommission für betriebswirtschaftliche Fragen der Ingenieur- und Architektenbüros. Die Eidg. Preiskontrollstelle hat mit einer Erhöhung des Reduktionsfaktors für die Bestimmung der honorarpflichtigen Bausumme gedroht. Das C-C beschliesst, bei der Eidg. Preiskontrollstelle auf dem bisherigen grundsätzlichen Standpunkt der Ablehnung einer Reduktion überhaupt zu beharren und erteilt seiner Delegation für die bezüglichen Verhandlungen mit der Preiskontrollstelle entsprechende Instruktionen.

7. Es werden ferner behandelt: Eingaben der Sektion Schaffhausen betr. Titelschutz und betr. Kaminschäden; der Architekten-Fachgruppe für internat. Beziehungen über die Frage der Beteiligung der Architekten nach dem Kriege im Ausland; die Frage der Genehmigung des Form. No. 113: «Provisorische Normen für die Berechnung und Ausführung von Mauerwerk aus natürlichen und künstlichen Bausteinen»; die Durchführung eines «Geiser-Wettbewerbes», und andere Fragen.

Zürich, den 13. März 1944.

Das Sekretariat.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein Protokoll der 9. Sitzung vom 8. März 1944

Nach Abnahme des Protokolls der 8. Sitzung teilt der Präsident die Gründung einer Fachgruppe für Elektro-Ingenieure im Schosse des Z. I. A. mit. Diese Gründung entspricht einem Bedürfnis. Eine Programmkommission, bestehend aus den Kollegen H. Puppikofer, H. Wüger, A. Gantenbein, W. Bänninger, erhält die Aufgabe, Vorschläge für Vorträge (und zwar sowohl Vorträge, die sich für den ganzen Verein, als auch solche, die sich für die Fachgruppe eignen) auszuarbeiten. In Anbetracht des stark beladenen Programms wird auf eine eingehende Diskussion über diese Fachgruppe verzichtet, und Arch. C. Furrer (Zürich) hält seinen Vortrag:

Grundlagen für eine Regionalplanung im Zürcher Oberland; der Entwicklungsplan

Der Vortragende erhielt im Auftrag der kantonalen Finanzdirektion, und im Zusammenhang mit dem Studium der Verbesserung der regionalen Verkehrsverhältnisse, die Aufgabe, die notwendigen Unterlagen und Grundlagen für eine Regionalplanung auszuarbeiten.

Die Analyse der verschiedenen Faktoren, die die Struktur des Gebietes beeinflussen, das Ausscheiden der Nebensächlichkeiten und das Erfassen der massgebenden Momente führen schrittweise dazu, die Zusammenfassung der verschiedenen Einflüsse zum Entwicklungsplan zu vereinigen. Der Entwicklungsplan ist somit die unerlässliche Voraussetzung, von der aus die eigentliche Regionalplanung organisch aufzubauen ist.

Der Plan zeigt deutlich die verhältnismässig scharfe Trennung zwischen Industrie- und landwirtschaftlichen Gebieten, sowie den örtlichen Pendelverkehr zu den Industriezentren, die Entwicklungstendenz mit dem Hauptverkehrsfluss nach Zürich. Die hoffnungslose Anlage der drei notleidenden Bähnlein des Zürcher Oberlandes springt eindeutig in die Augen. Auf Grund dieses Entwicklungsplans wurden die Verkehrsverhältnisse durch Dir. H. Hürlimann (Frauenfeld) als Experte untersucht. Sein mit viel Temperament vorgetragener Beitrag betrifft

Probleme der neuzeitlichen Verkehrsbedienungs im Zusammenhang mit der Reorganisation der Verkehrsbedienungs im Zürcher Oberland

Nach einem kurzen geschichtlichen Ueberblick über die Entwicklung der Eisenbahnen in der Schweiz, wobei auch die bahnpolitischen Konflikte gestreift wurden, geht der Referent zu den Zürcher Oberland-Bahnen über. Diese Bahnen, wie aus dem Entwicklungsplan klar hervorgeht, sind ganz falsch angelegt worden, und schon die ersten Betriebsjahre zeigten die katastrophale Entwicklung an. Anlagen und Park der Bahnen sind veraltet und genügen den neuzeitlichen Anforderungen in keiner Weise mehr. Ihre Erneuerung käme beinahe so teuer wie eine neue

Bahn; die kostspieligen Anlagen und Betriebskosten könnten nicht verantwortet werden, da die Frequenz kaum geändert würde, sodass in finanzieller Hinsicht damit keine Besserung zu erwarten wäre.

Den einzigen Ausweg, um die Verkehrsregelung zu sanieren, hat Dir. Hürlimann in seinem Votum wie folgt klar umrissen: Nur Bundeshilfe und Subventionen können hier Remedur schaffen.

Eine Bundessubvention ist jedoch an bestimmte Postulate gebunden, die unbedingt und restlos zu erfüllen sind.

Die Reorganisation muss radikal und durchgreifend sein. Aeusserst sparsame Haushaltung in Verwaltung und Betrieb, zweckmässigste Traktionswahl sind Erfordernis.

Die zum Studium dieser Fragen eingesetzte Spezialkommission ist zum folgenden Vorschlag gekommen:

Voraussetzung: Gesteigerte Leistungsfähigkeit durch Elektrifizierung und Doppelspurigkeit der SBB-Linie Wallisellen-Uster-Wetzikon. Diese Linie ist als Hauptlinie zu betrachten und kann den Gross-Pendelverkehr nach Zürich anstandslos bewältigen.

Elektrifikation und Uebergabe an die SBB der Strecke Hinwil-Bauma (event. Belassen der Strecke Urikon-Hombrechtikon-Bubikon als Industriegleise).

Alle anderen Linien werden aufgehoben. Ein neuzeitlich organisierter, zusammenhängender Zubringerdienst im Autobusbetrieb wird auf den folgenden Linien eingerichtet: Hinwil-Rüti, Hombrechtikon-Rüti, Esslingen-Uster, Grüningen-Wetzikon, Grüningen-Stäfa oder Männedorf. Hier ist wegen seiner Sparsamkeit in Anlage und Betrieb der Autobusbetrieb angezeigt. Er ist anpassungsfähig und als Tastorgan vorzüglich, da zu jeder Zeit eine Umgruppierung möglich ist.

Für Linien mit so wenig Frequenz und kleinem Einzugsgebiet ist Trolleybusbetrieb zu teuer, vom Eisenbahnbetrieb gar nicht zu reden.

Die Leistungsfähigkeit kann durch Einsatz von Sattelschleppern noch erhöht werden.

Als eingeschriebener Diskussionsredner ergreift Ing. H. Wüger (Zürich) das Wort zu

Gegenvorschlägen zur Reorganisation der Bahnen im Zürcher Oberland

Ing. Wüger bringt einige Varianten zu den vorgeschlagenen Linienführungen, die als Anregung aufzufassen sind. Im Sinne der Landesplanung zieht er ausser den im Gutachten Hürlimann berücksichtigten Bahnen (UeBB, WMB und UOeB) auch die SBB und die Forchbahn in den Kreis seiner Betrachtung. Gegenüber einem Autobus-Netz von 62 km Länge gemäss Kommissions-Vorschlag kommt Wüger auf ein durch Gleisbahnen, Trolleybus und Autobus kombiniertes Verkehrsnetz von nur rd. 45 km Gesamtlänge. Der hohen Kosten einer kurzen, dabei nötigen SBB-Neubaustrecke wegen lässt er aber diese Idealplanung fallen und bringt ein Netz von etwa 50 km in Vorschlag, dessen etwa 10% höher als beim Kommissions-Vorschlag geschätzten Erstellungskosten durch Ersparnisse im Betrieb von gegen 20% mehr als kompensiert werden.

Ein interessanter Beitrag Wügers liegt im Vorschlag des Zweikraft-Trolleybus. Dieser Traktionsmodus vereinigt die Vorteile des Trolleybus mit der Sparsamkeit und Anpassungsfähigkeit des Autobus. In dieser Kombination betrachtet könnte der Kostenaufwand sehr interessant werden. Diese Traktionsart steckt nicht mehr, wie dies im Bericht der Spezialkommission zu lesen ist, in den Anfängen, sondern ist in den U. S. A. gründlich erprobt und als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt worden. Zur Bestätigung dieser Behauptung lässt der Referent einen Kurzfilm über die Anwendung dieses neuartigen Verkehrsmittels in Newark laufen. Der Zweikraft-Trolleybus fährt als Trolleybus mit all seinen Vorteilen auf der verkehrsreichen Hauptstrecke, um dann, als Autobus betrieben, den sekundären Zubringerdienst zu besorgen.

Hier muss Ing. Wüger seine Ausführungen wegen vorge-rückter Zeit abbrechen (die Uhr rückt gegen 23.30!); er macht den Vorschlag, das Ende seines Referates und die Diskussion auf die nächste Sitzung zu verschieben.

Der Präsident billigt den Vorschlag und entschuldigt sich, dass trotz Befristung der einzelnen Vortragsbeiträge ein normaler Ablauf der Veranstaltung nicht möglich wurde. H. Ch.

VORTRAGSKALENDER

1. April (heute Samstag). Zürcher. Vereinigung für Heimatschutz. 15 h, Zunfthaus Schmiden. Vortrag von Reg.-Rat Dr. Paul Corrodi (Zürcher. Baudirektor): «Schöne Bauten und Landschaften im Kanton Zürich» (farbige Lichtbilder).