

# Projekt einer neuen Verkehrsverbindung zwischen See und Bahnhofquartier in Zürich

Autor(en): **Zipkes, S.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 34

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-55931>

## **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 Ausdrücke 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.

zu vermitteln vermag. In diesem Sinne ist die Arbeitslosigkeit nicht nur ein ökonomisches Problem der bedrohten materiellen Existenz, sondern eine schwere seelische Belastung, die die Versuchung zu unzweckmässiger, ja oft geradezu gesellschaftsfeindlicher Betätigung in sich birgt.

Teilarbeitsfähigkeit stellt sich bei ursprünglich Vollarbeitsfähigen im Alter oder bei Invalidität infolge Unfall oder Krankheit (Rheuma, Tuberkulose, Kinderlähmung, psychische Krankheiten usw.) ein. Dabei verbleiben aber noch bedeutende produktive Kräfte, die im Interesse der Betroffenen wie der Allgemeinheit bestmöglich ausgenutzt werden sollen. Es ist unwirtschaftlich und den alten Angestellten und Arbeitern gegenüber unmenschlich hart, wenn sie von einem Tag auf den andern aus der Vollbeanspruchung in die totale Untätigkeit versetzt werden, während doch biologisch gesehen ihre Leistungsfähigkeit nur allmählich abnimmt. Durch zweckmässige Organisation liesse sich die Arbeit nach Umfang und Art den tatsächlichen Fähigkeiten anpassen. Dementsprechend könnten dann auch die Altersrenten der schrittweisen Arbeitsentlastung gemäss abgestuft werden.

Jeder, der Mitarbeiter in seinen Dienst stellt, übernimmt über die vertraglich festgelegten Verpflichtungen hinaus die moralische Verpflichtung, die in seinen Mitarbeitern vorhandenen Anlagen zu voller Entfaltung zu bringen und ihre Fähigkeiten optimal auszunutzen, auch wenn sie im üblichen Sinne nicht als voll bewertet werden können. Der Arbeitnehmer hat unverkennbar als Mensch ein inneres Recht auf eine solche Betätigungsmöglichkeit. Der Wunsch, diesem Recht auch eine verfassungsmässige und gesetzliche Form zu geben, gibt der Initiative zum «Recht auf Arbeit» eine gewisse innere Berechtigung. [Wir sind allerdings nicht der Auffassung, dass das Problem durch eine gesetzliche Verankerung einer Lösung näher gebracht werden könne. Denn zu einem fruchtbaren und gesunden Zusammenleben von Menschen in einer Arbeitsgemeinschaft braucht es unendlich viel mehr als Regeln und Gesetze. Selbst Einsichten und guter Wille reichen nicht aus. Vielmehr kann es sich nur da entwickeln, wo der Geist Christi die Herzen, die Zungen und die Hände leitet und zum Wollen auch das Vollbringen schenkt. Dann allerdings trägt einer des andern Last, tatsächlich und wahrhaftig!]

## Projekt einer neuen Verkehrsverbindung zwischen See und Bahnhofquartier in Zürich

Von Dipl. Ing. S. ZIPKES, Zürich<sup>1)</sup>

DK 625.712.35(494.34)

In der Stadt Zürich haben sich zwei Hauptzentren des Durchgangverkehrs gebildet, das eine am See um die Quai- brücke und das andere am Bahnhof um die Bahnhofbrücke. Diese zwei Zentren sind in der Hauptsache durch die Bahnhofstrasse und das Limmatquai und nebensächlich durch die beidseitig der Limmat liegenden Strassen der Altstadt miteinander verbunden. Diese Verbindungen genügen längst nicht mehr. Denn fast der gesamte Rollverkehr durch Motorwagen, Strassenbahn, Pferdefuhrwerke, Fahrräder und zugleich der Fussgängerverkehr muss sich nach beiden Richtungen hin durch diese Strassen abwickeln.

Man zählte auf dem Bürkliplatz bereits in etwa 7 1/2 Stunden über 10 000 und auf dem Bahnhofplatz ebenfalls über 10 000 Motorfahrzeuge, ferner in etwa 18 1/2 Stunden auf der Quai- brücke über 4700 und auf der Bahnhofbrücke ebenfalls über 4700 Strassenbahnwagen. Der Verkehr nimmt aber ständig weiter zu und entsprechend wachsen diese Zahlen. Zu gewissen Zeiten sind die Strassen der Altstadt kaum mehr befahrbar. Links und rechts den Strassenrändern entlang parkieren Autos, werden Materialien aus- und eingeladen, sodass für die Abwicklung des Verkehrs zu wenig Fahrspuren übrig bleiben. Fussgänger haben die grösste Mühe, die Strassen zu überqueren.

Ein solcher Verkehr kann durch die erwähnten Strassen, die zeitweise einen Engpass bilden, auf die Dauer hin nicht ohne Störungen, Stockungen und ohne ständige Gefahr für alle Beteiligten aufrecht erhalten werden.

Man versucht durch Verkehrserziehung die Strassendisziplin zu heben und so die bestehenden Verkehrsschwierigkeiten zu meistern. Es ist kein Zweifel, dass hierdurch da

<sup>1)</sup> Alle Rechte vorbehalten. Wiedergabe, auch im Auszug, nur mit Bewilligung des Verfassers gestattet.

und dort noch Verbesserungen an den heute bereits überlasteten Verkehrsverbindungen möglich sind. Man könnte insbesondere das Abzweigen nach links und das unbedingte Vortrittrecht von rechts auf öffentlichen Strassen verbieten; die Strassenbahn müsste sich auch den ordentlichen Verkehrsregeln fügen usw. Das alles setzt den Unterhalt einer kostspieligen Verkehrspolizei voraus.

Die Stadt Zürich weist einen grossen Fremdenverkehr auf. Gerade an Spitzenzeiten finden sich sehr viele Strassenbenutzer, die nicht aus der Stadt stammen, sondern aus dem In- oder Ausland kommen. Die Verkehrserziehung müsste nicht nur in der ganzen Schweiz, sondern auf internationalem Boden durchgeführt werden, um eine bestimmte Ordnung zu schaffen und damit eine optimale Verkehrsdichte ohne Gefahren erreichen zu können. Derartige Vorbedingungen lassen sich aber nicht schaffen, und es wird auf diesem Weg ein dauernder Erfolg nicht zu erreichen sein.

Der Plan für den Ausbau des Schanzengrabens zu einer Verbindungsstrasse wurde auch erwogen. Die ungünstige Ausmündung beim Bahnhof lässt diese Möglichkeit kaum als ausführbar erscheinen. Eine Verbreiterung der Löwenstrasse ist für die nächste und fernere Zukunft nicht mehr durchführbar. Die Bahnhofstrasse zu verbreitern, hat wohl kaum jemand im Ernst erwogen; das Gleiche gilt auch für das Limmatquai, und ein Durchbruch durch die Schipfe kann gar nicht in Betracht kommen. Es verbleibt deshalb nur noch das Gebiet der Limmat.

In der Weisung des Zürcher Stadtrates vom 6. Dezember 1946 ist eine Gesamtlösung für die Gestaltung des Durchgangverkehrs im Bahnhofquartier der Stadt vorgeschlagen worden. Darin wird dem Gemeinderat zuhanden der Gemeinde beantragt:

1. Die Verbreiterung des Bahnhofquais mit Strassenunterführung;
  2. die Verbreiterung der Bahnhofbrücke und des Limmatquais;
  3. der Ausbau des Leonhardplatzes, I. Etappe und
  4. der Umbau der Gleisanlagen der Strassenbahn
- Gesamtkredit 10 222 219 Fr. (vgl. S. 302\* lfd. Jgs.)

Aber auch dieser Vorschlag kann nur eine lokale Verbesserung des Durchgangverkehrs im Bahnhofquartier, hauptsächlich um die Bahnhofbrücke, bringen. Die Verbreiterung des Bahnhofquais mit Strassenunterführung ist eine Teillösung, durch die nur eine Verbesserung des Verkehrs an der Kreuzung des Bahnhofquais mit der Bahnhofbrücke zu erreichen ist.

Als neue Verkehrsverbindung zwischen den zwei Hauptzentren See und Bahnhofquartier schlage ich den *Bau einer Unterführung* in der ungefähren Lage der auf Bild 1 eingezeichneten Trasse vor. Die Unterführung ist etwa 1500 m lang; sie würde ungefähr am heutigen Dampfschiffsteg auf dem Bürkliplatz kreuzungsfrei einmünden, alsdann zum Teil unter dem Stadthausquai bis zur Münsterbrücke verlaufen, darauf bis zur Uraniabrücke ins Gebiet der Limmat zu liegen kommen und schliesslich bis zur Ausmündung im Bahnhofquartier unter dem Bahnhofquai, der verbreitert wird, durchführen, ähnlich wie die in der erwähnten Weisung des Stadtrates unter 1. vorgeschlagene Ausführung der Strassenunterführung.

Die Unterführung soll nur dem Motorfahrzeug- (ev. auch dem Fahrrad-) Verkehr dienen. Darin dürfen keine Seitenstrassen einmünden, keine Autos parkieren, keine Pferdefuhrwerke, keine Strassenbahn und keine Fussgänger verkehren. Die bestehenden Strassen hätten somit den Verkehr der Strassenbahn, der Pferdefuhrwerke und der Fussgänger aufzunehmen, wozu sie jetzt und in der Zukunft noch lange genügen können. Die Trennung des Motorfahrzeug- vom übrigen Strassenverkehr würde für alle Benutzer der Strassen die Belästigung durch Automobilgase ausschliessen. Das Projekt sieht drei Fahrspuren, einen genügend breiten, erhöhten Dienstweg und zwei bis drei Notausgänge (zugleich Zugänge) vor. Die Zugangsrampen könnten mit Steigungen von etwa 2 bis 4,5 % angelegt werden. Der ausreichenden Belüftung, der passenden Beleuchtung, dem notwendigen Signalwesen, der Reinigung und dem Betrieb ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken, obschon die Anlage als ziemlich klein anzusehen ist.

Die Ausführung dieser Unterführung bietet technisch keine besonderen Schwierigkeiten. Sie könnte grösstenteils in offener Baugrube vorgenommen werden. Auch der Transport

zu und von der Baustelle wäre zum grössten Teil auf dem Wasserweg, also auf der Limmat möglich und würde sich so billig gestalten. Ferner würden die bestehenden Verkehrsstrassen (Bahnhofstrasse und Limmatquai) während des Baues nicht behindert.

Das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Bern hat das Wehrreglement für die Zürichseeregulierung, das am 9. April 1941 durch den Bundesrat als verbindlich beschlossen wurde, ausgearbeitet. Für alle Bauten, die im Gebiet der Limmat zur Ausführung gelangen, muss dieses Reglement genau eingehalten werden.

Durch den vorgeschlagenen Bau werden keine Veränderungen am Durchflussprofil der Limmat oder an deren Ufern entstehen; auch an der Gesamtaussicht flussab- und flussaufwärts wird nichts geändert. Das Wehrreglement wird somit nach Fertigstellung der Unterführung genau eingehalten werden; das wäre auch während der Bauausführung der Fall. Zweckmässigerweise würden die Arbeiten gleichzeitig mit denen der Zürichseeregulierung vorgenommen.

Die neue Unterführung hätte in der Hauptsache dem Durchgangsverkehr zu genügen. Die Benutzer von Motorfahrzeugen könnten nach wie vor die Bahnhofstrasse und das Limmatquai an jeder beliebigen Stelle erreichen: die Bahnhofstrasse von den Seitenstrassen her, wie Talacker, Talstrasse, Löwenstrasse usw., das Limmatquai vom Hirschengraben, von der Mühlegasse und vom Seilergraben usw. Der Autoinsasse erreicht diese Strassen vom Parkplatz aus zu Fuss, wie jeder andere Fussgänger. Es entsteht somit eine einfache, von jedem fassbare, klare Strassendisziplin, wodurch der Unterhalt der umfangreichen Verkehrspolizei allmählich gegenstandslos würde.

Die betriebsfertige Anlage würde bei den heutigen Preisen einen Kostenaufwand in der Grössenordnung zwischen 15 und 22 Mio Fr. erfordern. Aehnliche Anlagen sind mit gutem Erfolg in anderen europäischen Städten zur Ausführung gelangt; so dürften die Kosten auch für die Stadt Zürich tragbar und zu verantworten sein.

Die vorgeschlagene Verbindung würde zugleich die Grundlage geben für die künftige Ausbildung der direkten Verkehrsverbindungen nach dem Norden und dem Süden der Stadt und somit auch nach allen Richtungen hin. Sie ist für die weitere Entwicklung der Stadt Zürich, in verkehrstechnischer, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht von grösster Bedeutung.

Es muss vermieden werden, dass durch heute zu wenig weitsichtige Bauausführungen, wie sie z. B. in der erwähnten Weisung unter 1. vorgesehen sind, die spätere Durchführung einer Gesamtlösung verunmöglicht wird. Da in absehbarer Zeit die Seeregulierung nebst Limmatkorrektur in Aussicht steht und der Bau der erwähnten Strassenunterführung bei der Bahnhofbrücke in nahe Zukunft rückt, ist es an der Zeit, diesen neuen Vorschlag rasch zu einem baureifen Projekt auszuarbeiten. Die Projektierungsunterlagen sind vom Verfasser bereits den in Frage kommenden städtischen, kantonalen und eidgenössischen Behörden überreicht worden.

## MITTEILUNGEN

**Die zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Hawkesburg-River, 40 km nördlich von Sydney an der Ostküste Australiens, ersetzt die vor 50 Jahren erbaute, 1926 bis 1937 für erhöhte Gewichte und Geschwindigkeiten verstärkte Brücke, da an deren Pfeilern durch die erhöhten Beanspruchungen Rissbildung auftrat. Der Neubau ist in «Ossature métallique» Nr. 2, 1947 beschrieben. Die 845 m lange Brücke umfasst zwei Tragwerke von 135,7 m bei 20 m Höhe und 1650 t Stahlkonstruktion, vier von 105,8 m und 1040 t, zwei von 44,8 m und 260 t, sowie zwei Eisenbetonöffnungen von 22,8 m, somit 8000 t in Australien gewalzten Stahl. Die 135,7 m-Träger sind die längsten bisher in der Werkstatt vollständig geschweissten Brückenträger; sie ermöglichten 20 % Materialersparnis gegenüber genieteten Trägern und 15 bis 20 % Ermässigung des Einheitspreises. Sämtliche Querverbindungen zwischen den beiden Hauptträgern wurden indessen genietet, da auf der Baustelle dies die billigere Arbeitsweise ist. Die Hauptträger — Halbparabelträger mit K-Fachwerk — zeigen im Obergurt H-Querschnitt aus zwei 50 mm starken Platten von 760 mm Höhe, im Untergurt nach unten offenen U-Querschnitt aus 600 mm hohen 44 mm-Platten. Die acht Pfeiler ruhen auf Caissons von 55,9 × 8,9 m Grundfläche; fünf sind in 55 m Tiefe unter Hochwasser auf Sand abgesetzt, Caissongewicht 15 450 t, gesamte Fundamentlast 19 000 t; drei Caissons sind in 27,5 bis 33,5 m Tiefe im Fels gegründet. Die Tragwerke wurden auf einer am Ufer oberhalb der Brücke errichteten Baustelle montiert, auf Pfeilerhöhe gehoben, bei Flut durch drei Pontons (30 × 12 m) mit Holzaufbau abgehoben, in Stellung geschwommen und mit sinkender Flut auf die Pfeiler abgesetzt. Die Belastungsprobe ergab 38 mm Durchbiegung gegenüber den gerechneten 57 mm. Die 1939 bis 1946 erbaute Brücke kostete 2 Mio £.**

**Wasserkraftanlage Gerlos, 50 km östlich von Innsbruck.** Die in den Zillertaler-Alpen gelegene Wasserkraftanlage Gerlos wurde 1939 von den Tiroler Wasserkraftwerken A.-G. in Bau genommen und hauptsächlich durch Kriegsgefangene erstellt. Das Werk ist gebaut für eine Wassermenge von 12,16 m<sup>3</sup>/s, ein Bruttogefälle von 610 m und eine installierte Leistung von 60 000 kW. Es besteht im Wesentlichen aus einem Tagesausgleichbecken mit vorgelagertem, neuartigem Entsander, der nach Modellversuchen an der Technischen Hochschule Linz erstellt wurde, ferner einer Bogen-Staumauer von 35 m Höhe mit abgerundeter und als Ueberfall ausgebildeter Krone sowie kleinem Beruhigungsbecken am Mauerfuss; einem Druckstollen von 2,50 m Durchmesser und 6 km Länge, in schwierigerem, Gipswasser führendem Fels, mit durchgehender Betonverkleidung von 20 bis 40 cm Stärke; einem 30 m hohen Wasserschloss mit oberer und unterer Seitenkammer; einer im Boden verlegten, einbetonierten Druckleitung von 2,2 bis 1,6 m Durchmesser und 1,27 km Länge, mit kleinem, darunter angeordnetem Besichtigungsstollen und einem Maschinenhaus mit vier vertikalachsigen Pelton-Grup-

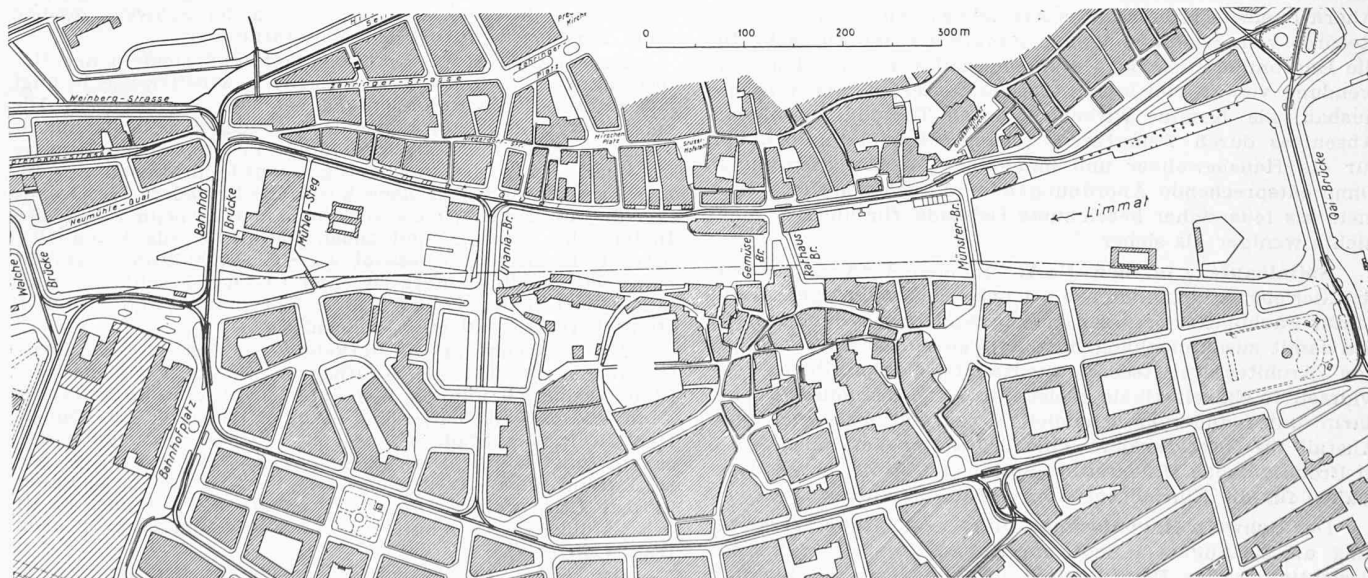


Bild 1. Zürichs Innenstadt mit ungefähre Lage der Axe des von Ing. S. ZIPKES vorgeschlagenen Autotunnels. Masstab 1:7500



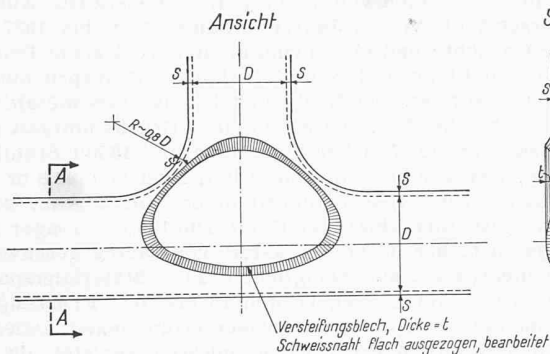


Bild 1. Verstärkung von Rohrabzweigungen nach Vorschlag von Prof. Dr. M. Roß

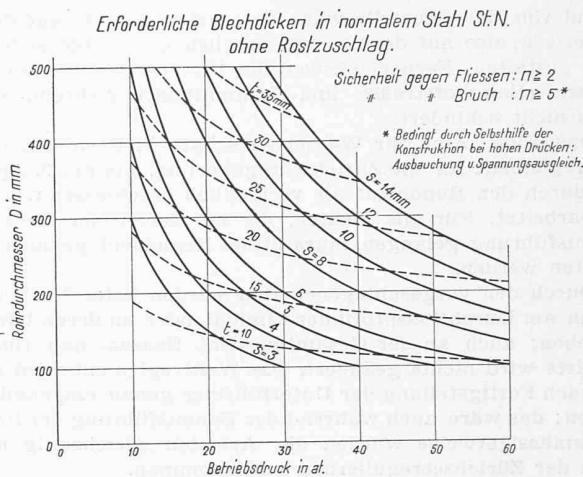


Bild 2. Dimensionierungskurve für die Blechstärke

pen von je 15000 kW. Nach kurzer Betriebszeit ereignete sich ein noch nicht ganz abgeklärter Bruch der Druckleitung, der an Druckleitung und Zentrale grosse Schäden verursachte. Deren im Gang befindliche Behebung wie die Reparatur der stellenweise schon stark zerstörten Druckstollen-Verkleidung sind im «Génie Civil» vom 15. Juli 1947 unter Beilage von Zeichnungen und Photos beschrieben.

**Neue Ausführungsform für Abzweigrohre von Druckleitungen.** Bekanntlich treten in der Durchdringungskurve der beiden bei einer Abzweigung zusammenstossenden Rohre besonders hohe Beanspruchungen und grosse Verformungen auf. Bei grossen Rohren und grossen Innendruck werden Kragenverstärkungen ausgeführt, wie sie z. B. von Gebr. Sulzer, Winterthur, entwickelt worden sind. Für geringe Rohrdurchmesser und kleinere Innendrucke, wie sie bei Heisswasser- und Dampfleitungen vorkommen, ist auf Anregung von Prof. Dr. h. c. M. Roß in der EMPA eine einfachere Konstruktion entwickelt und experimentell untersucht worden, worüber E. Schmidt im «Schweizer Archiv» vom Mai 1947 ausführlich berichtet. Die Verstärkung besteht hier lediglich aus zwei angenähert dreieckförmigen Verstärkungsblechen mit stark abgerundeten Ecken, die auf beiden Seiten des Abzweigstückes aufgeschweisst werden, Bild 1. Auf Grund der Versuchsergebnisse konnte die in Bild 2 angegebene Dimensionierungsregel aufgestellt werden, die unter Festsetzung einer zulässigen Ringspannung aus Innendruck allein von 500 kg/cm<sup>2</sup> entworfen wurde. Das Verstärkungsblech soll nicht nur längs seines Randes, der zu bearbeiten ist, sondern auch an einigen Stellen seiner Oberfläche durch Lochschweissungen mit dem Rohr verbunden werden. Nach Fertigstellen der Schweissung wird Ausglühen empfohlen.

**Feuersicherheit von Gebäuden.** In Beurteilung der kürzlichen Hotel-Grossbrände in den USA bezeichnet Direktor Ahern in einem interessanten Artikel des «Engineering News-Record» vom 12. Juni folgende Punkte als Hauptursache für die Herabminderung der Feuersicherheit von Gebäuden: Verwendung von zu viel brennbaren Baumaterialien beim Innenausbau, als Kamine wirkende offene Treppenhäuser ohne Abschluss durch Feuertüren, fehlende Fluchtmöglichkeiten für die Hausbewohner und mangelnde Löschvorrichtungen. Ohne entsprechende Anordnungen sind auch massive, allgemein als feuersicher bezeichnete Gebäude für die Bewohner nichts weniger als sicher.

**Spitalbauten in den USA.** In den USA sind neue Spitäler ebenso dringlich wie bei uns, und die dortigen Architektur-Fachblätter befassen sich in zunehmendem Masse mit den damit zusammenhängenden Fragen. So ist das Juni-Heft von «Architectural Record» zur Hauptsache Spitalbauten gewidmet. In Einzelartikeln, meist mit Detail-Zeichnungen, sind darin unter anderem behandelt: Organisationsfragen einer Anstalt für Geistesranke, ein 1000-Betten-Veteranen-Spital in Brooklyn, das Universitäts-Spital in Detroit, sowie Normen für die Einrichtung von Operationsräumen.

**Der Schweiz. Heimatschutz** führt seine Hauptversammlung am 30. August/1. Sept. im Engadin durch: Samstags Besichtigung des Plantahauses in Samaden; am Sonntag öffentliche Feier auf der Halbinsel Chasté zur Begründung

des Silsersee-Reservates; abends Besichtigung von Guarda; am Montag Exkursion in den Nationalpark und Aussprache über die Spöl- und Inn-Kraftwerke.

**Eidg. Technische Hochschule.** In Würdigung ihrer Verdienste um den Unterricht haben den Titel eines Professors der E. T. H. erhalten Dr. O. Weiss, Privatdozent für allgemeine und Schweizergeschichte, und Arch. H. Platz, Assistent und Dozent für Architektur.

**Moderne amerikanische Restaurants** einschliesslich deren Bars und Kücheneinrichtungen sind im Juli-Heft von «Architectural Record» dargestellt.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:  
Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Sektion Bern

Vortragsabend vom 16. Juni 1947.

#### «Sommerliche Plauderei.»

Unter diesem Motto stand ein Vortrag von Arch. J. R. Weber über das Bauen in den USA vom 16. Juni 1947 im Schwellenmätteli Bern. Durch die Art und Weise, wie Arch. Weber seine Ausführungen vorbrachte, hat der gut besuchte Abend viel Interessantes geboten.

Beim Projektieren und Konstruieren wird in Amerika weitgehend auf die hohen Arbeitslöhne Rücksicht genommen, d. h. man versucht auf alle möglichen Arten, die Arbeitszeit zu verkürzen. Daher ist die Standardisierung der Bauelemente viel weiter fortgeschritten als bei uns. Trotzdem glaubt der Referent darin keine Beeinträchtigung des künstlerischen Schaffens zu sehen, im Gegenteil, er weist den Einwand eines Kollegen, die künstlerische Seite werde in Amerika zugunsten der Technik vernachlässigt, mit den Worten zurück, dass das, was er heute in der Schweiz gesehen habe, ihn in seiner Auffassung bestärke.

In den USA stellt nicht der Architekt, sondern der Unternehmer die Vorausmasse auf. Diese Arbeitsweise bedingt zuverlässige Planunterlagen und genauen Baubeschrieb. Die bei uns vereinzelt auftauchende Idee des Schablonenhauses (einzelne Teile fabrikmässig erstellt und auf dem Bauplatz zu einem Haus zusammengefügt) wurde praktisch ausprobiert, verschwand aber nach kurzer Zeit wieder. Die Gründe hierfür liegen darin, dass auch in Amerika beim Bauen das Individuelle vorwiegt und zudem die Ersparnis kaum 10% beträgt. Ebenfalls interessant war die Ausführung, dass die einzelnen Arbeiter, sofern sie einer Union angeschlossen sind, immer den selben Lohn erhalten, gleichgültig, ob ihre Leistung hervorragend oder schlecht ist.

Mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse werden heute in grossen Städten die Kaufhäuser an die Peripherie der Stadt verlegt, damit der Einkäufer in aller Ruhe hinfahren kann und Gewähr hat, seinen Wagen parkieren zu können. Dies ist in der Stadt selber heute beinahe unmöglich und zudem mit hohen Parkierungskosten verbunden. — Abschliessend führte Arch. Weber aus, dass das moderne Bauen in den USA weiter fortgeschritten sei als bei uns, da er das Gefühl habe, wir hätten gewisse Hemmungen noch nicht restlos abgelegt.

Der Abend schloss mit einem gemütlichen Zusammensein und freier Aussprache.

H. R.