

# Städtebauliche Probleme der Nationalstrassenführung

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 27

PDF erstellt am: **04.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65562>

## **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.

## Städtebauliche Probleme der Nationalstrassenführung

DK 711.7

An seiner Generalversammlung vom 9. und 10. Juni 1961 in Neuenburg hat sich der Bund Schweizer Architekten (BSA) mit den städtebaulichen Fragen der National- und Expressstrassenführung befasst. Die Versammlung orientierte sich anhand der offiziellen Projekte und verschiedener Gegenvorschläge über die Folgen, die aus der Einführung der Expressstrassen in die grösseren Städte der Schweiz entstehen. Die anwesenden Architekten haben daraufhin einstimmig der folgenden Resolution zugestimmt:

1. Der Anschluss des Nationalstrassennetzes an die verschiedenen grösseren Städte in Form der sogenannten Expressstrassen stellt die gesamte Stadtplanung vor neue Aufgaben, die sich nicht überstürzt lösen lassen. Die Führung und Ausbildung der Expressstrassen wird weitgehend den Aufbau jeder Stadt sowie ihre zukünftige Entfaltung in der Region bestimmen. Die städtebauliche und wirtschaftliche Struktur einer Stadt sowie ihre Entwicklungsmöglichkeiten sind daher bei diesem Eingriff entscheidend in Rechnung zu stellen.

2. Das für die Schweiz gewählte Prinzip, die Nationalstrassen nicht als Umfahrungslinien auszubilden, sondern sie direkt in die Kernzone der wichtigeren Städte zu führen, wird den Eingriff in die heutige und zukünftige Struktur unserer Städte noch entscheidend verstärken. Neben dem gewaltigen Verkehrsvolumen, das damit in den Stadtkern hineingeführt wird, bringen auch die vier- bis sechsspürigen Strassenzüge mit ihren Anschlusswerken neue Dimensionen in den heutigen Masstab der Städte.

3. Es darf keineswegs erwartet werden, dass die Expressstrassen zugleich eine Lösung des innerstädtischen Verkehrs bringen. Bevor die Expressstrassenführung festgelegt wird, sollten deshalb das innerstädtische Verkehrsnetz abgeklärt, der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel bestimmt und die Anschlussstellen zwischen Stadtnetz und Expressstrassen sowie die Parkierung gelöst werden.

4. Der Verkehr ist in jedem Falle ein Mittel zum Zweck und darf deshalb nicht allein die Zukunft unserer Städte bestimmen. Unsere Städte sind die Träger unserer Gemeinschaft und unserer Kultur. Gerade in der heutigen Zeit dürfen diese Elemente nicht dem technischen Primat untergeordnet werden. Es scheint, dass bei der gesamten Planung der Expressstrassen die städtebaulichen und architektonischen Gesichtspunkte gegenüber den rein verkehrstechnischen Belangen vernachlässigt worden sind.

5. Es besteht heute die grosse Gefahr, dass unter Berufung auf Zeitnot Sofortlösungen erzwungen werden. Diese versprechen zwar eine scheinbare Verbesserung heutiger Zustände, sie verbauen und verhindern aber eine zukünftige Stadtform, welche der Vielfalt aller menschlichen Bedürfnisse gerecht wird. Zur Entlastung der vielen vom Verkehr gestörten Dörfer und Kleinstädte soll dagegen mit dem Bau der Ueberlandstrecken sofort begonnen werden.

Der Bund Schweizer Architekten betrachtet es als seine Pflicht und Verantwortung, die geistigen und städtebaulichen Gesichtspunkte im heutigen Stadium der Planung geltend zu machen.

## Die 115 MW-600°-Dampfturbine von Escher Wyss in der Zentrale Baudour

Von F. Flatt, dipl. Ing., Vizedirektor bei Escher Wyss AG., Zürich, und Mitarbeitern

DK 621.165

Schluss von S. 468

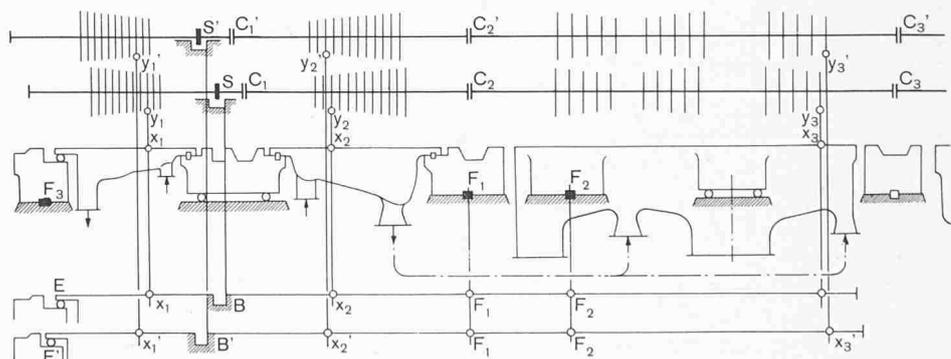
### 4. Die Ausbildung der Läufer

Der dreiflutige Niederdruck-Läufer hat eine Lagerdistanz von nahezu 7 m, was einen Wellendurchmesser von rd. 1 m bedingt. Deshalb ist es unmöglich, einzelne Laufäder auf die Welle aufzuschumpfen, wie dies bei Niederdruck-Läufern für zweiflutige 60 MW-Turbinen üblich ist. Dank den Fortschritten in den Stahlwerken ist es jedoch möglich geworden, auch den 36 t schweren Niederdruck-Läufer aus einem einzigen Schmiedestück herauszuarbeiten. Sorgfältige Kontrollen mittels Ultraschall und anderen Methoden ergaben eine einwandfreie Qualität des ganzen, sehr grossen Schmiedestückes. Die Rundlauf-Probe in warmem

Zustand [8] erfolgte in gleicher Weise wie für die ebenfalls aus dem Vollen geschmiedeten Hochdruck- und Mitteldruck-Läufer.

Alle Rotoren, insbesondere der grosse dreiflutige Niederdruck-Läufer wurden mit grösster Sorgfalt dynamisch ausgewuchtet. Die hierzu verwendete neue Auswuchtmaschine erlaubt, auch bei einem so grossen Läufergewicht von 36 t selbst einen Fehler von nur 35 g am Radius von 500 mm festzustellen. Das Auswuchten dieses Läufers erfolgte in sieben Etappen, erstmals ohne Schaufelung und dann nach Einbau von je 2 bis 3 Schaufelreihen, so dass die Korrektur der Unwucht jeweils in der Nähe der neu eingebauten Schaufel-

Bild 15. Schematische Darstellung der Wärmedehnung einer Dampfturbine mit dreiflutigem Niederdruckteil. Oben: Dehnung der Rotoren, in der Mitte von links nach rechts: Hochdruck-, Mitteldruck- und Niederdruckgehäuse, unten: Dehnung der Gehäuse. Das Hochdruck-Gehäuse sowie der Zwischenlager-Bock mit dem Spurlager S folgen in axialer Richtung der Dehnung des Mitteldruck-Gehäuses. Da die Wärmedehnung vom Mitteldruck-Gehäuse und Mitteldruck-Rotor im Beharrungszustand praktisch gleich sind, behält der Niederdruck-Rotor  $C_2-C_3$  im betriebswarmen Zustande seine Lage gegenüber dem Fixpunkt  $F_2$  bei, wie auch gegenüber den zugehörigen Leiträdern



ESCHER WYSS DT 2243