

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **68 (1950)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Bemerkenswert sind das Normalprofil und die übrigen Entwurfselemente, nach denen projektiert und gebaut wurde. Die beiden Richtungsbahnen aus Beton sind je 7,5 m breit, weisen also — und zwar mit Rücksicht auf die erzielbaren hohen Geschwindigkeiten — pro Fahrspur 75 cm mehr Breite auf, als normalerweise angenommen wird. Zusammen mit dem Mittelstreifen, den befestigten Randstreifen und den Rasenbanketten ergibt sich ein Band von 24 m, bei neueren Anlagen sogar von 28,5 m Breite, das nun die Landschaft durchzieht und ihr auf weite Strecken das Gepräge gibt. In Verbindung mit den grossen Kurvenradien (mindestens 2000 m in der Ebene oder 1200 m im Hügelland) und den geringen Steigungen (maximal 4 % in der Ebene und 5 % im Hügelland) bietet die räumliche und landschaftliche Ein- und Anpassung des Trasses Schwierigkeiten, die grosszügig gemeistert wurden. Neben der rein technischen hat sich auch eine mehr künstlerische Projektierung entwickelt, die anhand von speziellen Raumperspektiven die Einordnung der Verkehrsanlage in das Landschaftsbild abklärt.

Viele der sehr bemerkenswerten Kunstbauten sind beim Rückzug in den Jahren 1944/45 zerstört worden; heute ist man wieder daran, aufzubauen und die Lücken zu schliessen.

Besondere Sorgfalt ist der Bepflanzung der Grünstreifen und der Fahrbahnänderer gewidmet worden.

Bemerkenswert ist weiter, mit welcher Sorgfalt die Anschlussstellen erstellt wurden. Die Bilder haben auch einen guten Eindruck von der Zusammenarbeit von Ingenieuren, Architekten und Landschaftsgestaltern vermittelt.

Nähere Angaben finden sich im interessanten Aufsatz des Vortragenden in «Strasse und Verkehr» 1949, Heft 10. In der anschließenden, lebhaften Diskussion, die von den Ingenieuren P. Zuberbühler, Dr. A. von Salis, Dr. M. Oesterhaus, P. Kipfer und Arch. H. Beyeler bestritten wurde, kamen zur Sprache der Einbau von Betonbelägen, die besonderen Anforderungen der Schnellfahrt (über 100 km/h), das Problem der Kurvenüberhöhungen und die Blendschutzwirkung durch Bepflanzung der Mittelstreifen.

R. Luder, Ing.

S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Sitzung vom 7. Dez. 1949

Vortrag von Prof. E. A m s t u t z, ETH, Direktionspräsident der EMPA, über

Flugwesen und Luftverkehr in der Nachkriegszeit

Dem Referenten war im Herbst 1941 vom Bundesrat der Auftrag erteilt worden, Vorbereitungen für die Wiedereinschaltung der Schweiz in den Luftverkehr der Nachkriegszeit zu treffen. Als sich der Krieg nach dem Angriff der Japaner auf Pearl Harbour zum Weltkrieg ausgeweitet hatte, musste erwartet werden, dass bei Kriegsende Langstreckenflugzeuge und die notwendigen Stützpunkte für einen umfassenden Weltluftverkehr zur Verfügung stehen würden. Es stellte sich daher für die Schweiz die Frage, ob man sich direkt in diesen Weltluftverkehr einschalten könne, oder ob man sich mit der Organisation von Zubringerdiensten nach ausländischen Grossstädten begnügen müsse. Der Entscheid fiel rasch zugunsten der ersten Möglichkeit und machte in erster Linie die Ausarbeitung eines Flugplatz-Programmes notwendig.

Für die Flugzeuge des Weltluftverkehrs, die hohe Flächen- und Leistungs-Belastungen aufweisen, musste ein Grossflughafen mit langen, hindernisfreien Pisten gebaut werden, den man sich aus topographischen Gründen zunächst nur im Mittelland, bei Utzenstorf, vorstellen konnte. Daneben waren die Stadtflughäfen Basel, Zürich und Genf für die Bedürfnisse des europäischen Luftverkehrs auszubauen. Die Idee des Weltflughafens fand zunächst wenig Verständnis. Die Baudirektion des Kantons Bern liess aber gründliche Studien durchführen und in Genf wurden in weitblickender Weise die Arbeiten zur Verlängerung der bestehenden Piste unterbrochen, um sie nachher viel grosszügiger zu Ende führen zu können. Schliesslich begann man auch in Zürich mit neuen Studien, die zum Projekt des interkontinentalen Flughafens Kloten führten. Die Kombination des Stadtflughafens Zürich mit dem Flughafen für den Weltluftverkehr machte das ganze Flugplatzprogramm erst praktisch realisierbar.

Bei der Swissair war man über die Möglichkeit des Nachkriegs-Luftverkehrs zuerst äusserst skeptisch. Es kostete deshalb grosse Mühe, den durch die Kriegsjahre durchgehaltenen Apparat den neuen Anforderungen rasch anzupassen. Beim Ausbau der Gesellschaft zur gemischt-wirtschaftlichen internationalen Luftverkehrsunternehmung waren erhebliche Widerstände zu überwinden. Trotzdem die Swissair heute noch keine modernen Langstreckenflugzeuge besitzt, hat sie doch bewiesen, dass ihr Personal, selbst mit etwas überalterten Flugzeugen, im regelmässigen Luftverkehr Schweiz—Vereinigte Staaten sehr Beachtenswertes leisten kann.

Im europäischen Luftverkehr hat die aus der Vorkriegszeit bekannte Douglas DC-3 (11,5 t; 280 km/h) noch keinen

richtigen Nachfolger gefunden. Der schnelle zweimotorige Convair-Liner (18 t; 400 km/h) bewährt sich zwar über längere Strecken sehr gut, über kürzere Distanzen kommen indessen seine Vorteile nur ungenügend zur Geltung. Im Langstreckenverkehr bewähren sich die während des Krieges entwickelten und seither verbesserten viermotorigen Lockheed «Constellation» und Douglas DC-6 (45 t; 500 km/h), zu denen jetzt neu der Boeing «Stratocruiser» (65 t; 550 km/h) kommt.

Bei den Vorführungen der englischen Flugzeugindustrie im September 1949 in Farnborough wurden in der 130 t schweren Bristol «Brabazon I» und im de Havilland «Comet», der mit 800 km Reisegeschwindigkeit fliegt, zwei Typen gezeigt, die gewisse Schlüsse auf zukünftige Verkehrsflugzeuge zulassen. Im Langstreckenluftverkehr sind Flugzeuge von 45 bis max. 65 t Fluggewicht heute die obere Grenze des wirtschaftlich Tragbaren. Die Erfahrungen bei der Berliner Luftbrücke beweisen aber, dass bei sehr grossem Verkehrsumfang schwerere Flugzeuge wirtschaftlicher sein können, sodass in fernerer Zukunft doch mit immer grösseren Flugzeugen bis zur Gewichtsklasse des Brabazon gerechnet werden muss. Das schweizerische Flugplatzprogramm, das heute etwas verwässert scheint, weil nicht nur in Zürich, sondern auch in Genf und Basel Flugzeuge aus Uebersee verkehren, wird sich in jenem Zeitpunkt als richtig konzipiert erweisen. Die erfolgreiche Erprobung des Comet lässt erwarten, dass sich auch die Reisegeschwindigkeiten in Zukunft noch ganz erheblich steigern lassen, obwohl die dabei zu überwindenden Schwierigkeiten nicht unterschätzt werden dürfen.

Mit dem Dank an die Behörden und alle übrigen Beteiligten, die sich um den Ausbau des schweizerischen Luftverkehrs verdient gemacht haben und noch daran arbeiten — wobei namentlich Bundesrat Celio, Dr. M. Burkhard, Vizedirektor des Eidg. Luftamtes, und Dr. R. Speich, Präsident der Swissair, hervorgehoben wurden — schloss der Referent seine Ausführungen. Die rege benützte Diskussion, an der sich auch Prof. J. Ackeret und Sachverständige der Swissair äusserten, diente zur Abklärung verschiedener Spezialfragen und zur Abrundung des inhaltvollen Abends.

E. Amstutz/A. Hörler

G. E. P. Gesellschaft Ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule

Am Donnerstag, 26. Januar 1950, führt als Gast der G. E. P. und der Amis de la culture française

Commandant Henri Charrier, Dijon

La Bourgogne à vol de radar

vor, und zwar anhand von Schallplatten und eines 1949 aufgenommenen Dokumentarfilms. Die Veranstaltung findet um 20.30 Uhr im Auditorium IV der ETH Zürich statt, der Eintritt ist frei. Die Teilnehmer unserer Burgunderfahrt vom letzten Sommer werden sich die Gelegenheit zur Auffrischung ihrer Reiseeindrücke nicht entgehen lassen; aber auch allen andern Mitgliedern und ihren Angehörigen steht ein genussreicher Abend bevor, zu dem wir sie herzlich einladen.

Zürich, 18. Januar 1950

Der Vorstand

SVMT Schweizerischer Verband für die Materialprüfungen der Technik

157. Diskussionstag

Samstag, 28. Januar, 10.30 h, Auditorium III der ETH, Zürich

10.30 h Dr. A. U. Huggenberger, Zürich: «Talsperren-Messtechnik (Verfahren, Instrumente, Apparate und Einrichtungen für die Prüfung der Bauwerke in Massbeton)».

13.00 h Gemeinsames Mittagessen.

15.00 h Diskussion.

VORTRAGSKALENDER

21. Jan. (heute Samstag) ETH Zürich. 11.10 h im Auditorium 3c des Hauptgebäudes. Antrittsvorlesung von P.-D. Dr. W. Siegfried: «Die Rolle der Werkstoffe in der neuern Entwicklung der kalorischen Maschinen».

23. Januar (Montag) Techn. Gesellschaft Zürich. 20 h im Zunfthaus Saffran. Oberst W. Krauth, Sekt.-Chef der KTA: «Die Beschaffung und Entwicklung unseres Kriegsmaterials».

27. Januar (Freitag) S. I. A. Chur. 20 h in der «Traube». Arch. W. Henne, Schaffhausen: «Der Stil unserer Zeit».

27. Januar (Freitag) Techn. Verein Winterthur. 20 h im Casino. Ing. Dr. E. Jaquet, Basel: «Sterne, Menschen und Atome».

28. Januar (Samstag) Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. E. P. 19.30 h im Zunfthaus zur Zimmerleuten: Familienabend.