

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71 (1953)  
**Heft:** 44

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

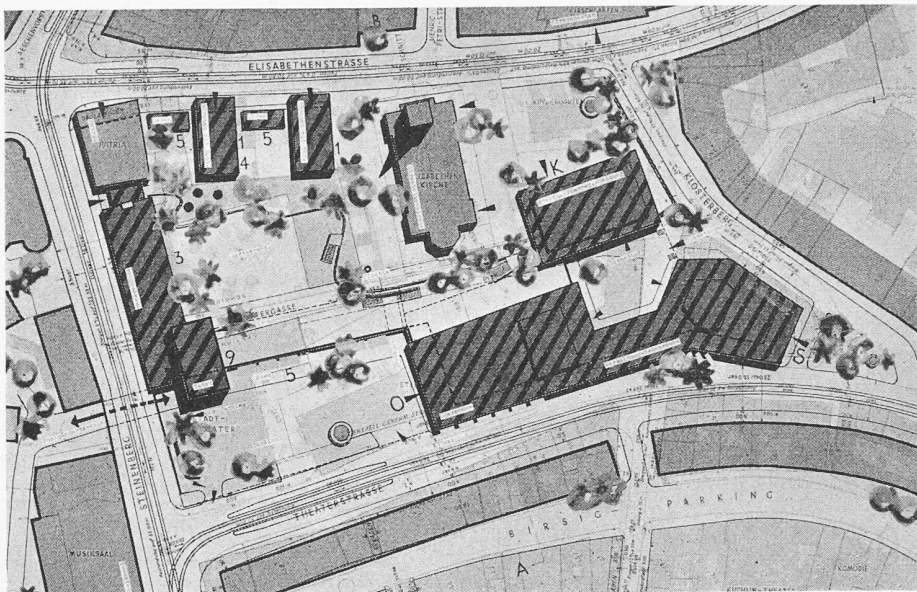
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

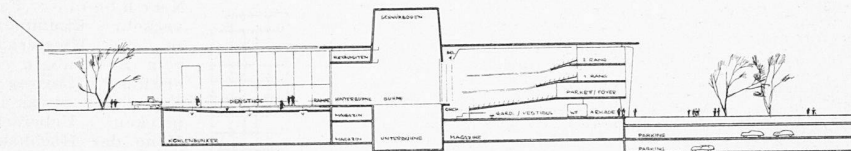
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

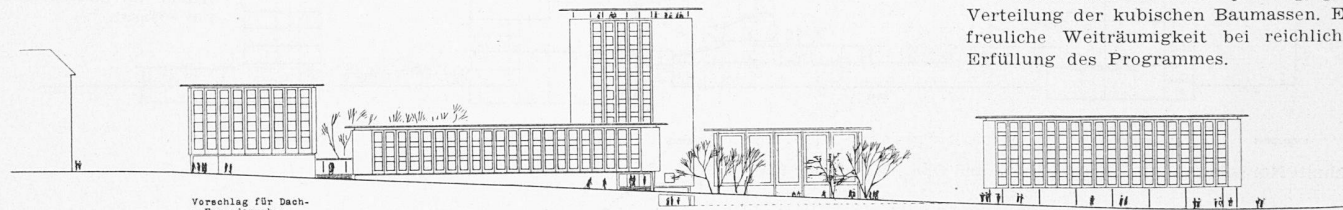
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Lageplan, Masstab 1:2500. Legende: O Oper, S Schauspielhaus, K Kunsthalle, 1 Geschäftshaus, 3 Bank, 4 Restaurant, 5 Läden, 9 Hotel



Längsschnitt durch Opernhaus und Parking, Masstab 1:1500



Ansicht vom Steinberg, Masstab 1:1500

Ehrfurcht ab, denn wo sind heute reiche Leute, die gleichermaßen Mittel für öffentliche Zwecke zur Verfügung stellen? Nur Blindheit für die Rangordnung der kulturellen Werte kann von der Entfernung eines Gotteshauses wie der im Stadtbild verankerten Elisabethenkirche reden.)

Wäre es nicht sinnvoller gewesen, in einem Kulturzentrum sorgfältig auf städtebauliche Feinheiten zu achten, Feinheiten, die im Wettbewerbsgebiet vorhanden sind, aber aufgespürt werden müssen? Beispielsweise das nahe Chor der Barfüsserkirche. Wäre das nicht in den kulturellen Raum optisch einzubeziehen gewesen? Oder die fernen Münstertürme. Wäre es nicht sinnvoll gewesen, den Blick dorthin zu öffnen? Wäre es nicht dringend erforderlich gewesen, den Fussgänger durch das Kulturzentrum hindurch etwa vom Barfüsserplatz zum Kirschgarten zu leiten und ihn durch bauliche Schönheiten zum Verweilen aufzufordern? Doch nein, Hochhäuser sind heute Mode, und so zieren sie die beiden im ersten Range stehenden Projekte — das Gesicht der Stadt entstellend. Wenn uns das Variantenprojekt «Entweder-Oder» ohne Zweifel als baukünstlerisch hochstehende Lösung gefällt, wenn wir das Projekt gerne als das «schönste» anerkennen, so können wir am ersten Preise des Hauptprojektwettbewerbes «GED» nicht einmal in architektonischer Hinsicht Gefallen finden. «Entweder-Oder» ist für den Architekten eine ausserordentlich reizvolle Manifestation kubischen Gestaltens, «GED» mit der versetzten Doppeldominante am Steinberg hinkt aber beträchtlich. Der Laie, der sich allmählich an das kommende Kulturzentrum gewöhnen muss, wird weder das eine noch das andere Projekt mit dem Begriff Kultur in Verbindung bringen können. Er wird sogar, wenn er religiös ist und subtil in kirchlichen Dingen empfindet, Zweifel an beiden Projekten hegen und sich fragen, ob ein Geschäftshochhaus der geeig-

3. Preis Hauptprojekt (4600 Fr.)

Kennwort «Pro Arla»

Verfasser: B. WEIS, Zürich

Projekt Nr. 48

Grosse Weiträumigkeit in der Ueberbauung mit gestaffelten Freiflächen gut gestaltet, mit konsequenter Trennung der Eingangsplätze für Oper, Schauspielhaus und Kunsthalle. Zweckmässiger gemeinsamer Diensthof für Oper, Schauspielhaus und Kunsthalle. Freifläche vor Kunsthalle schafft gute Beziehung zum Kirschgarten. Der unterirdische Parking für Oper, Hotel und Restaurant gut gelegen. Gute Fussgängerverbindung zum Barfüsserplatz. Oper und Schauspielhaus sehr gut organisiert mit gemeinsamen Nebenräumen. Kunsthalle einfach und klar. Bureaubauten, Bank, Hotel und Läden richtig dimensioniert. Kubische Gestaltung des Hotels als dominante gut. Etappenbau sorgfältig studiert.

**Vorteile:** Plätze und Freiflächen in Berücksichtigung der Topographie gut gestaltet, mit konsequenter Trennung der Eingangsplätze für Oper, Schauspielhaus und Kunsthalle. Zweckmässiger gemeinsamer Diensthof für Oper, Schauspielhaus und Kunsthalle. Freifläche vor Kunsthalle schafft gute Beziehung zum Kirschgarten. Der unterirdische Parking für Oper, Hotel und Restaurant gut gelegen. Gute Fussgängerverbindung zum Barfüsserplatz. Oper und Schauspielhaus sehr gut organisiert mit gemeinsamen Nebenräumen. Kunsthalle einfach und klar. Bureaubauten, Bank, Hotel und Läden richtig dimensioniert. Kubische Gestaltung des Hotels als dominante gut. Etappenbau sorgfältig studiert.

**Nachteile:** Bebauung zwischen Kirche und Patria nicht überzeugend. Verbindung der Terrasse des Garten-Restaurants mit Vorplatz vor Oper mangelhaft. Benützung des Vorplatzes zur Oper als Parking und Ausfahrt von der unterirdischen Garage unerwünscht. Beim Schauspielhaus fehlt eine nahegelegene genügend grosse Parkierungsmöglichkeit. Architektonisch und kubisch zu systematische Zusammenfassung.

Wohldurchdachte Gesamtplanung, gute Verteilung der kubischen Baumassen. Erfreuliche Weiträumigkeit bei reichlicher Erfüllung des Programmes.

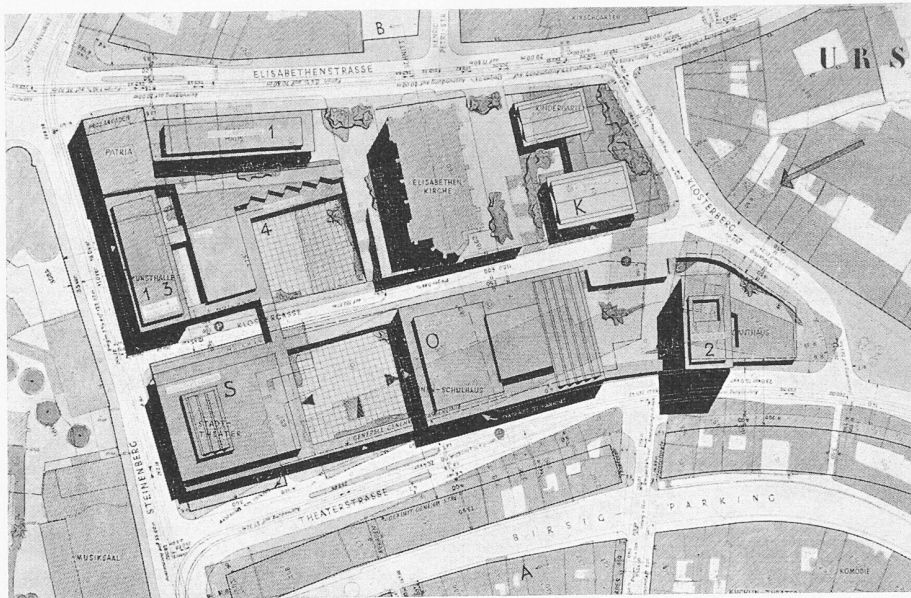
nete Ersatz für ein ihm vertrautes Gotteshaus ist oder ob man gleich zwei solcher Monumente, die zu Ehren Mammons, des Götzen unserer Zeit, errichtet werden sollen, in unmittelbarer Nähe seiner Kirche vorschlagen darf. (Ich gebe dem Laien recht und lehne beide Entwürfe als kulturfremd ab.) Diese scharfe Kritik ist nicht an die Adresse der Projektverfasser und auch nicht an diejenige des Preisgerichtes gerichtet. Der Fehler liegt schon im Programm, in welchem es heisst, das Kulturzentrum lasse sich nur durch den Verkauf hochwertiger Bodens verwirklichen — und hochwertiger Boden stampft hohe Häuser aus sich heraus. Hohe Häuser aber sind ähnlich dem berüchtigten Spiegelhof nicht ohne massive Eingriffe ins Stadtbild denkbar. Die Schaffung eines Kulturzentrums ist ein Opfer wert, ein Opfer an der Rendite, nicht aber am Stadtbild. Wenn geschäftliche Bauten nötig sind, warum sucht man sie nicht in herkömmlicher Weise längs den Strassen zu verwirklichen? Muss in unsern Tagen immer und in jeder Situation die dritte Dimension dienen, auch dort, wo sie nicht am Platze ist? Nur des lieben Geldes willen?

H. M.

Schluss folgt

MITTEILUNGEN

Ueber Fortschritte in der Technik der Gasfernversorgung in Deutschland berichtet Dr. W. Wunsch, Essen, in «Z.VDI», Nr. 14/15 vom 15. Mai 1953. Vom Ruhrgebiet führen Fernleitungen nach Osten bis Braunschweig (vor 1945 bis Berlin) und nach Süden bis Pforzheim und Saarbrücken. Von der gesamten im Jahre 1952 ab Werk gelieferten Gasmenge von rd. 11,8 Mrd m<sup>3</sup> stammten rd. 80 % aus den Kokereien und nur rd. 20 % aus der Eigenerzeugung der Gaswerke. Man ist bestrebt, die Versorgungssicherheit durch den Bau von Ring-



Lageplan, Masstab 1: 2500. Legende: O Oper, S Schauspielhaus, K Kunsthalle, 1 Geschäftshaus, 2 Hochhaus, 3 Bank, 4 Restaurant

4. Preis Hauptprojekt (4400 Fr.)

Kennwort «Urs Graf»

Verfasser: G. CRIVELLI, Grenchen

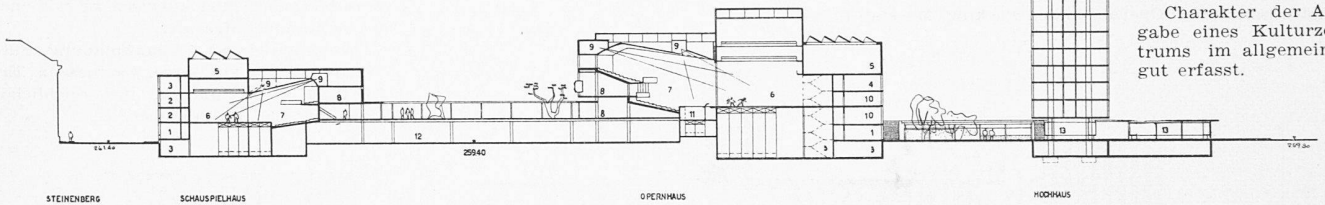
Projekt Nr. 8

Die Idee eines städtischen Kulturzentrums kommt durch die Umschliessung eines grossen Innenhofes mit höheren, dem Terraingefälle entsprechend abgestuften Bauten in glücklicher Weise zum Ausdruck.

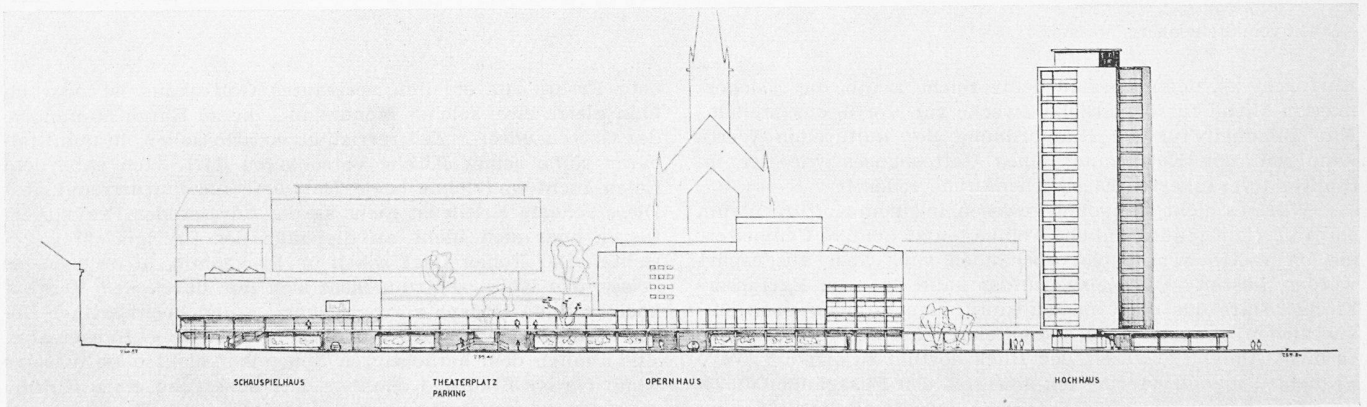
**Vorteile:** Der grosse Freiraum ist durch niedere Einbauten in günstiger Weise unterteilt und von den Geschäftsbauten an Elisabethenstrasse und Steinenberg distanziert. Einerseits der Theatervorhof zwischen Schauspielhaus und Oper mit übersichtlichen Eingängen, geöffnet an Theaterstrasse, anderseits der Restaurationsgarten zwischen dem detachierten Restaurationsgebäude und dem Areal der Kirche. Lebendige Front an Theaterstrasse mit Arkaden. Reizvolle Lage des doppelgeschossigen Terrassenrestaurants mit Ueberblick über den ganzen Freiraum. Geschäftshochhaus gegen Theater durch Hofgarten abgesetzt. Unterirdische Garage unter Theaterhof mit übersichtlicher à Niveau Zu- und Abfahrt an der Theaterstrasse. Geschäftsbauten mit guter Ausnutzung. Etappenausführung möglich.

**Nachteile:** Fahrverkehr - Einmündung in die Klostersgasse vom Steinberg unerwünscht, Zugang zur Kunsthalle etwas abgelegen. Uebersetzte Höhe des Hochhauses am Klosterberg.

Charakter der Aufgabe eines Kulturzentrums im allgemeinen gut erfasst.



Schnitt Nord-Süd durch Schauspielhaus und Oper, Masstab 1: 1500



Ansicht von der Theaterstrasse, Masstab 1:1500

leitungen zu erhöhen. Der stets steigende Bedarf erfordert grössere Transportleistungen, die durch Steigerung der Drücke bewältigt werden. Man verwendet heute Drücke bis 50 atü. Höhere Drücke sind nur dann u. U. wirtschaftlich, wenn eine Druckspeicherung in der Leitung und zugleich eine Ausnutzung der Druckenergie des Gases an den Enden möglich ist, wozu billige Abfallwärme zum Aufheizen des Gases vor der Entspannung verfügbar sein muss. Die in den Jahren 1937/38 von der Ruhrgas AG., Essen, von Siegen nach Frankfurt gebaute Leitung war ursprünglich für 36 atü zugelassen. Sie kann heute ohne Aenderung mit 50 atü betrieben werden, da sie s. Z. mit grosser Sicherheit konstruiert worden war. Die Verdichteranlage in Niederschelten bei Siegen erhielt einen neuen liegenden Kolbenverdichter mit einer Förderleistung von 36 000 Nm<sup>3</sup>/h, der Gas aus der ankommenden Leitung unter stark veränderlichen Vordrücken (maximal 6 atü) ab-

saugt, mit 150 U/min arbeitet und durch einen Synchronmotor von 3500 kW angetrieben wird. Eine Besonderheit ist die dem Verdichter nachgeschaltete Kühlanlage zur Ausscheidung von Wasser und Naphthalin. Auf den Kokereien des Ruhrgebietes wird das Gas unter 6 bis 8 atü auf einen Taupunkt von +5° getrocknet. Der Naphthalinengehalt liegt bei etwa 1 g/100 Nm<sup>3</sup>. Nach erfolgter Verdichtung wird das Gas zunächst mit rückgekühltem Wasser auf rd. 35°, nachher im Gegenstrom mit Kaltgas auf +20° und schliesslich mit verdampfendem Ammoniak auf +5° gekühlt. Die zugehörige Kompressionskälteanlage ist für 350 000 kcal/h gebaut. In einer Kokerei im Ruhrgebiet werden nach dem Verfahren von Linde Wasser und Naphthalin durch Tiefkühlen auf -40° C so weitgehend ausgeschieden, dass selbst bei Verdichtung auf 50 atü der Taupunkt von +5° C nicht überschritten wird. Nach einem anderen Verfahren wird das Gas wesentlich über



den Fernleitungsdruck verdichtet, nachher unter Arbeitsleistung entspannt und so tief gekühlt, dass Wasser und Naphthalin bis zum gewünschten Gehalt ausscheiden. Dieses Verfahren erfordert im Gegensatz zu den oben beschriebenen keine Absorptionsmittel für das Naphthalin und überdies nur wenig Energie. Der Verfasser gibt weiter wertvolle Einzelheiten über Rohrverbindungen, Armaturen, Staubabscheider, Korrosionsschutz, Messgeräte, Instandstellung und Nachrichtwesen bekannt.

**Die Strassenbahn in Frankfurt a.M.** Im Aufsatz von Ach. A. Jenny über «Frankfurt — eine werdende Stadt» in Nr. 37, Seite 543, der Schweiz. Bauzeitung vom 12. Sept. 1953 findet sich der folgende Passus: «Dass die Entfernung der Strassenbahn aus den stark belasteten Verkehrszügen der City einen gewaltigen Vorteil für die Beschleunigung des Verkehrs bedeutet, kann man in Frankfurt auf sehr angenehme Weise selbst erfahren, wenn man es als Zürcher noch nicht aus eigener Anschauung wusste.»

Arch. Jenny hat sich offenbar in Frankfurt sehr schlecht umgesehen, sonst könnte er nicht eine derartige Behauptung aufstellen. Die Innenstadt ist keineswegs, wie man nach seiner Ausdrucksweise meinen könnte, tramfrei. Die «Hauptwache», das Herz der City (mit dem Paradeplatz in Zürich vergleichbar), wird z. B. von rund 10 Tramlinien berührt. Ueber die «Zeil», die bekannte Diagonalstrasse der Frankfurter City, rollen die Wagen von 5 Tramlinien. Durch die Taunus- und die parallel dazu verlaufende Münchnerstrasse, welche beide den Hauptbahnhof mit dem eigentlichen Zentrum verbinden, führen ebenfalls eine ganze Anzahl Tramlinien. Die einzige, nach dem Kriege tramfrei gemachte Hauptverkehrsstrasse ist die Ebertstrasse (frühere Kaiserstrasse), die zwischen dem «Rossmarkt» und dem Bahnhofplatz liegt. Um die für den grosszügigen Ausbau des Hauptbahnhofs vor dem Hauptbahnhof der Bundesbahn notwendige Längenausdehnung zu erhalten, verlegte man die Tram-Doppelspur aus der Ebertstrasse in die nördliche Parallelstrasse, die Taunusstrasse. Wie in den meisten deutschen Grossstädten werden aus den bekannten Gründen auch in Frankfurt die Hauptarterien des öffentlichen Verkehrsnetzes durch Tramlinien gebildet. Autobus und Trolleybus sind auf den Zubringer- und Ergänzungsdienst auf den verkehrsschwächeren Linien verwiesen. Interessant ist ferner, dass Frankfurt — «die werdende Stadt» — in der letzten Zeit verschiedene neue Strassenbahnstrecken gebaut hat (wohlverstanden, es handelt sich nicht um einen Wiederaufbau von kriegszerstörten Linien!). Als Beispiel zitieren wir die Strecke von Nied nach Höchst.

Dr. F. Bandi, Direktor der Verkehrsbetriebe Bern

**Persönliches.** Am 3. November 1953 vollendet der auch in unserem Lande gut bekannte Baurat Dipl. Ing. *Emil Treiber* in Töging (Bayern) das 70. Lebensjahr. Seine umfassende Tätigkeit auf dem Gebiet des Baues und Betriebs von Wasserkraftanlagen verdient bei diesem Anlass ein Wort dankbarer Anerkennung. Nach dem Abschluss seiner Studien und einjähriger Assistententätigkeit beim Schreibenden an der Techn. Hochschule Stuttgart, sowie nach einigen Jahren Ingenieurpraxis bei Turbinenfirmen fand Treiber 1912 sein Schaffensgebiet teils als fest angestellter, teils als freier Berater und Mitarbeiter prominenter Unternehmungen für den Bau von Wasserkraftwerken: Ruhrtalsperrenverein, Badenwerk, Innwerk, Lahmeyer & Co., Alpen-Elektrowerke u. a. Seine schöpferische Begabung, seine Fähigkeit, auch für scheinbar unvereinbare Forderungen der aufeinander angewiesenen Einzelgebiete einer Anlage eine glückliche Synthese zu finden, seine reichen Erfahrungen beim Bau und beim Betrieb formten Treiber zu dem bedeutenden, von allen Seiten zu Rate gezogenen Fachgenossen. Ausser einigen kleineren systematischen Werken stammt eine grosse Zahl anerkannter Abhandlungen in verschiedenen Fachzeitschriften aus Treibers Feder.

Prof. Dr. R. Thomann Prof. Dr. A. v. Zeerleder hat von der Società Italiana di Metallurgia die goldene Medaille Guido Donegani erhalten. Es ist dies die erstmalige Verleihung der zum Andenken des Gründers der Montecatini, Guido Donegani, gestifteten Goldmedaille für Leichtmetallmetallurgie. Sie wird alle zwei Jahre einem Forscher verliehen, dessen Werk besonders zur Entwicklung der wissenschaftlichen Kenntnisse über das Aluminium und der damit verbundenen Metallurgie und Technologie beigetragen hat.

**Lärmbekämpfung.** Zur Koordinierung und Unterstützung der diesbezüglichen Arbeiten haben sich in Deutschland Mediziner, Techniker, Juristen und Vertreter aus 19 Verbänden, Dienststellen und wissenschaftlichen Organisationen im Sept. 1952 zum «Deutschen Arbeitsring für Lärmbekämpfung» zusammengefunden und haben mit der praktischen Arbeit begonnen. Das Muster einer Polizeiverordnung für Bekämpfung gesundheitgefährdenden Lärms wurde den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände vorgelegt und als Unterlage für derartige Verordnungen empfohlen. Der Entwurf enthält alle zur Bekämpfung des übermässigen Lärms durch Kraftwagen, Rundfunk, Feuerwerk und sonstige Ruhestörungen möglichen Massnahmen. Zur Durchführung der Arbeiten wurden folgende drei Ausschüsse gebildet: Betriebslärm - Verkehrslärm - Wohnlärm; Medizinisch-literarische Sammlung; Bundes- und landesrechtliche Vorschriften zur Lärmbekämpfung. Die Geschäftsstelle des Deutschen Arbeitsringes befindet sich im Hause des VDI, Düsseldorf, Prinz-Georg-Str. 77/79.

**Ermittlung der wirtschaftlichsten Trasse einer Autobahn.** Im «Internat. Archiv für Verkehrswesen» 1953, Nr. 11, schildert Prof. Dr.-Ing. e. h. W. Müller, Aachen, ein neues, von ihm entwickeltes Verfahren. Seit vielen Jahren arbeitet Professor W. Müller an den Verfahren für die Fahrzeitermittlung und für die Berechnung des Kohlen- oder Stromverbrauchs bei der Eisenbahn. Er hat seine streng mathematisch aufgebauten Verfahren immer weiter vereinfacht und ihre Handhabung erleichtert, und er hat sie schon seit langem auch auf den Strassenverkehr übertragen. Hier zeigt er nun eine vereinfachte Methode zur Ermittlung der Fahrzeiten und Verbrauchswerte, die die Grundlage für die wirtschaftliche Beurteilung einer Trasse bilden.

**Eidg. Techn. Hochschule.** Die Graphische Sammlung zeigt eine Ausstellung «Die farbige Zeichnung, neue Schweizer Druckgraphik, Handzeichnungen, Pastelle und Aquarelle». Sie dauert bis 10. Januar 1954, geöffnet werktags 14 bis 17 h, sonntags 11 bis 12 h, Eintritt frei.

## NEKROLOGE

† **Walter Giger.** Am 18. Dezember 1895 als Spross einer in Brugg verbürgerten Familie in Zürich geboren, begann Walter Giger seine Studien an der Abteilung für Elektrotechnik der ETH im Jahre 1915, die er, durch wiederholten Aktivdienst unterbrochen, im Jahre 1920 mit dem Diplom abschloss. War es Omen, war es Zufall: in den frühen Morgenstunden des 1. Juli 1920, an dem Walter Giger seine erste Stelle bei Brown, Boveri in Baden antrat, hatte zum ersten Mal eine elektrische Lokomotive den Gotthardtunnel durchfahren. Es war jene grosse, denkwürdige Zeit des Beginns der Elektrifikation unserer Bundesbahnen, die viele der jungen Elektroingenieure von damals in ihren Bann zog, und für so manchen richtunggebend fürs Leben werden sollte. Zu diesen gehörte auch Walter Giger, und er war der Besten einer. Mit seiner ganzen grossen Begeisterung, die er sich bis zuletzt erhalten hatte, widmete er sich dem Fachgebiet der elektrischen Traktion.

Nach dem Studium wollte Giger an praktischer Betätigung nachholen, was ihm eine vorher begonnene, aber vorzeitig abgebrochene Lehre als Maschinenschlosser noch nicht ganz hatte geben können. So trat er 1921 in die Dienste der Bündner Kraftwerke und half bei der Montage des Kraftwerks Küblis mit. Dann zog es ihn ins Ausland. In der Tschechoslowakei hatten die als Hüttenwerk und Maschinenfabrik bekannten Skodawerke in Pilsen einen elektrotechnischen Fabrikationsbetrieb eröffnet, in dem u. a. auch der Bau elektrischer Triebfahrzeuge gepflegt werden sollte. Zusammen mit einer Anzahl junger Schweizer Ingenieure trat Giger 1923 in die Dienste dieser Firma. Als sich ihm aber bereits 1924 Gelegenheit bot, sich in Amerika zu betätigen, und damit die Erfüllung eines langgehegten Wunsches winkte, griff er zu.

Zunächst war Giger im Locomotive Department der General Electric Co. in Schenectady tätig. Als dann im Jahre 1925 die Firma Brown, Boveri & Cie. in Gestalt der «American Brown, Boveri Electric Corporation» in Camden ihre amerikanische Filiale gründete, übernahm er die Leitung der Bahnabteilung des jungen Unternehmens. Im Jahre 1931 kam es als Folge der in Amerika wesentlich stürmischer einsetzenden