

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 47

**Artikel:** A greater Fort-Worth tomorrow  
**Autor:** Marti, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-62749>

### **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**

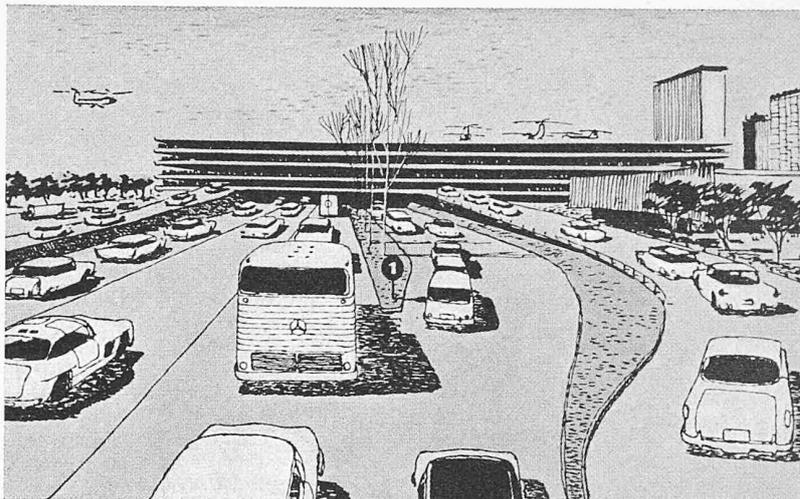
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.01.2025

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

rend vier Minuten im Leerlauf bei 415 U/min laufen gelassen. Der Zustand der Aussenluft war im Mittel 7 ° C, 75 % relative Luftfeuchtigkeit, 727 mm QS; der Schmierölverbrauch betrug bei Vollast 1,8 g/PSe h.

Von der Brennstoffwärme wurden bei 2360 PSe Dauerleistung 37,2 % in nützliche Leistung umgewandelt, während 14,9 % an das Kühlwasser, 5,9 % an das Schmieröl und 42,0 % mit den Abgasen und durch Abstrahlung verloren gingen. Es ist zu bemerken, dass nach den Vorschriften der UIC bei einem hundertstündigen Probelauf zwei Stillstände von je 20 Minuten zulässig sind, dass der Versuchsmotor aber dauernd im Betrieb blieb. Bei der nachher durchgeführten Kontrolle konnte man sich vom einwandfreien Zustand aller arbeitenden Teile überzeugen.



Parkhauszufahrt am Rande der Innenstadt. Von jedem Punkte der City ist das nächste Parkhaus zu Fuss in 2½ Minuten erreichbar

## A Greater Fort-Worth Tomorrow

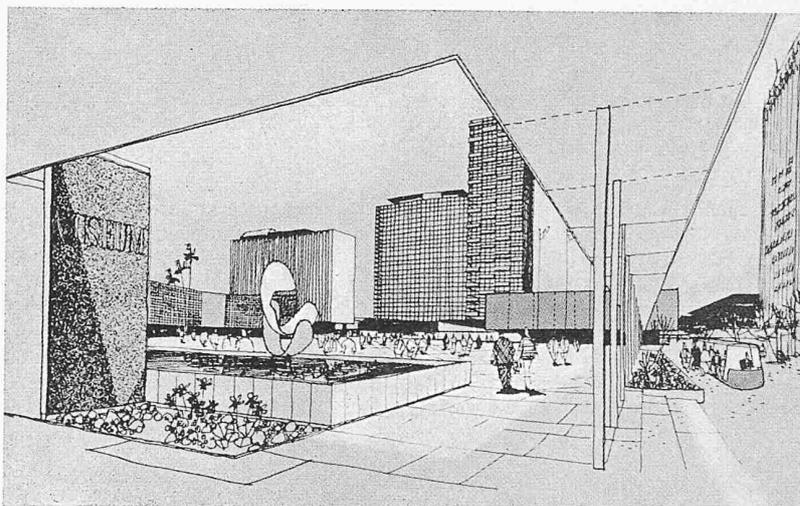
DK 711.4

Wir sind uns, wenn wir von den Vereinigten Staaten reden, meistens gar nicht bewusst, dass der grösste Teil ihrer Bewohner in Klein- und Mittelstädten lebt. Meistens denkt man an die Riesenstädte New York, Chicago, San Francisco oder an die Cowboyromantik des Wilden Westens. Der Durchschnittsamerikaner lebt aber weder im 35. Stockwerk in Manhattan, noch in der verlassenen Ranch. Er ist Städter, wie wir auch, oder Farmer. Die vielen städtischen Siedlungen weisen auch ähnliche Bausorgen wie unsere Städte auf. Das für die Postkutschen gebaute Strassennetz ist den Anforderungen des modernen Verkehrs nicht mehr gewachsen, die City erstickt unter der Last der Automobile, und an einzelnen Orten führte dieser Prozess zu eigentlichen Verlagerungen der Geschäfte, die zu Shoppingcentres zusammengefasst inmitten riesiger Parkplätze so angelegt worden sind, dass es den Automobilisten leicht gemacht wird, ihre Besorgungen mit dem Fahrzeug zu machen. Diese Shoppingcentres sind — wie man sich leicht denken kann — nicht jedermann zur Freude. Die Geschäftswelt der City sieht ihre Kundschaft abwandern, und wegen diesen Abwanderungen sinkt der Preis der innerstädtischen Zentren zum Teil, wie man erfährt, bedenklich, wodurch Werte zerstört werden, an die man bisher bedingungslos glaubte. Die ungenügenden Verkehrsanlagen und die mangelnde Vorsorge für den ruhenden Verkehr bewirken die Verödung der alten Geschäftslagen und den Aufbau neuer, wo genügend Platz ist.

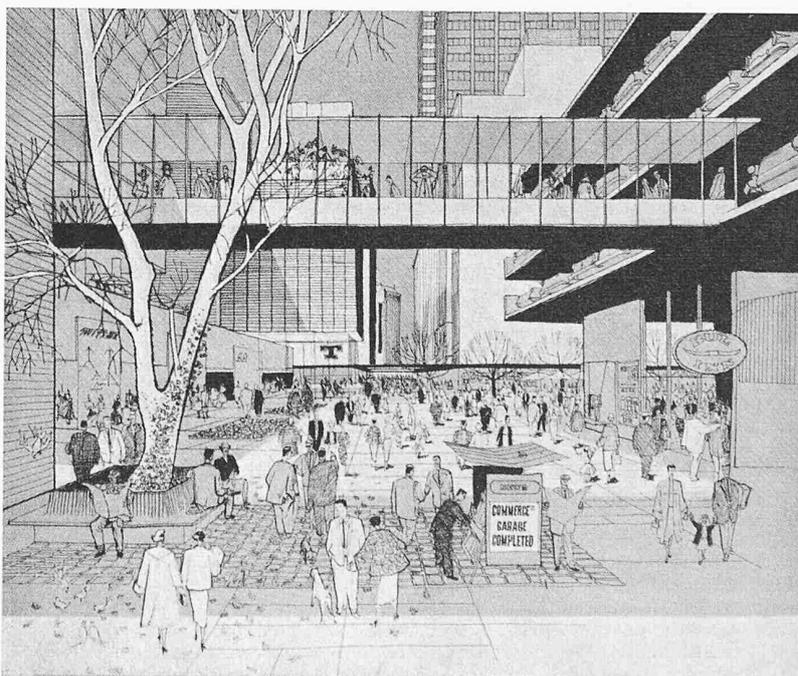
Der motorisierte Amerikaner nimmt eine längere Fahrt gerne in Kauf, wenn er dafür sein Fahrzeug in Ordnung dort aufstellen kann, wo er es braucht. Bei uns ist der Grad der Motorisierung nicht so fortgeschritten wie drüben, wir sind noch nicht so weit, dass jede Familie ein bis zwei Autos hätte, und trotzdem künden sich auch in unsern Städten die nämlichen Probleme an, oder sie bestehen schon.

Begreiflich ist es nun, wenn sich der amerikanische Mittelstädter für die Erhaltung seiner ihm lieben Stadt wehrt. Er muss sich zwar nicht wie wir mit Altstadtgebilden auseinandersetzen, die kunsthistorische Werte aufweisen, er muss nicht «Heimatschutz» im Sinne einer verzärtelten Altstadtsanierung treiben und Kleinmasstäblichkeit vortäuschen, wo grosszügige Lösungen am Platze sind, er kann konsequent Neues suchen statt Altes — Veraltetes — flicken. Wir wollen uns aber nicht täuschen, auch der Amerikaner liebt seine Heimat.

Uns wurde eine Broschüre zur Besprechung

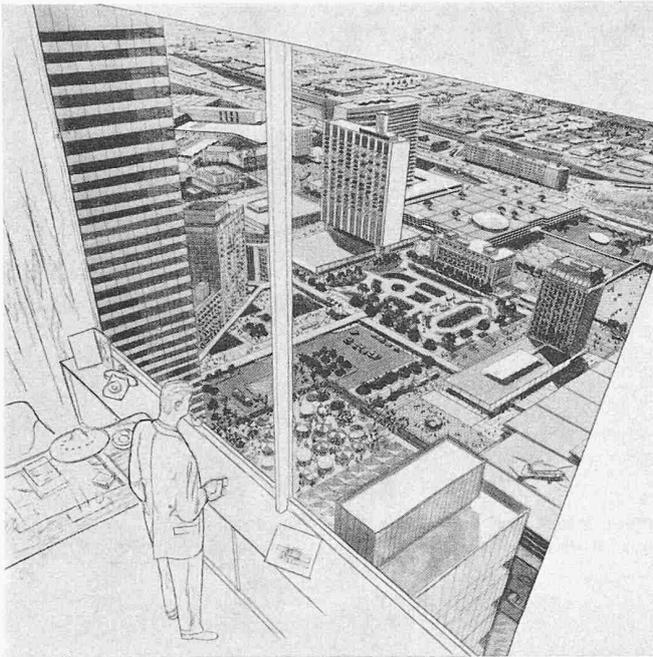


Blick in das geplante kulturelle Zentrum mit Museum, Bibliothek und Hotels



Fussgänger- und Ladenzentrum ohne Fahrverkehr. Passerelle als Verbindung zwischen Parkhaus rechts und Hotel links

Fort Worth, das so grosszügig und gesamthaft plant, hat weniger Einwohner als Zürich



Blick aus einem geplanten Bürohochhaus auf die Fussgängerstrassen und -plätze der City. Die bestehenden Bauten und Anlagen sind in die Planung einbezogen worden.

übergeben, die reich bebildert und auch für Laien verständlich das Thema der Weiterentwicklung der City behandelt. Die Architektenfirma *Victor Gruen & Associates* beschreibt darin einen Plan für die Entwicklung des Stadtherzens von Fort Worth. Als Planbearbeiter ist *Beda Zwicker*, Dipl. Architekt, Absolvent der Eidg. Technischen Hochschule, genannt. Fort Worth ist eine mittelgrosse Stadt in Texas, die unter der Last des Verkehrs zu ersticken droht. Das Stadtherz, welches räumlich eng begrenzt ist, wurde wie andernorts in die Höhe

entwickelt. Hochhäuser mit etwa 20 Geschossen zeigen die blühende Wirtschaft an. Die Architektengruppe, die offenbar von der Elektrizitätsgesellschaft des Staates Texas angespornt und von ihr beauftragt worden war, einen Plan «A Greater Fort Worth To-morrow» vorzulegen, hat die Aufgabe sorgfältig studiert; die Elektrizitätsgesellschaft ihrerseits stellt sich hinter das Projekt und übernimmt die Werbung. Statt Dividenden Planungen auf höherer Ebene auf weite Sicht. Welche für uns Schweizer ungläubwürdige Kombination... und das Volk diskutiert den Vorschlag als ernst zu nehmende Arbeit.

Die im Plan aufgedeckten Prinzipien sind einfach. Das Stadtherz wird von einem Tangentenpolygon eingefasst, dessen Fahrbahnen richtungsgetreut und dessen Ecken kreuzungsfrei ausgebildet sind. An diesen Tangenten liegen Parkhäuser. Innerhalb des Polygons ist der Automobilverkehr oberirdisch verboten. Von jedem Punkte dieser so geschaffenen Fussgängerladenstadt ist die am nächsten gelegene Sammelgarage in weniger als 2½ Minuten zu Fuss erreichbar. Ein unterirdisches Netz ist für den Zubringerdienst der Geschäfte vorgesehen. Das Zentrum selbst soll mit Hochhäusern, Flachbauten und Freiflächen, mit Bürobauten, Geschäften und kulturellen Bauten, wie es bereits angefangen wurde, nur viel lockerer, weiterentwickelt werden.

Auf Einzelheiten wollen wir hier nicht näher eintreten, denn uns interessiert ja nicht, ob dieses oder jenes Gebäude richtig steht oder schön geformt ist. Wir wollen nur das Grundsätzliche herausheben. Die Methode, wie man die Diskussion anregt, die Art und Weise der Aufmachung, die dem einfachen Manne verständliche Sprache, die Unverbindlichkeit der Vorschläge sind es, die auch uns Richtlinien geben können, wie auch wir an die immer schwieriger werdenden Städtebauprobleme herantreten könnten. Gerade in unseren Städten ist es ein Gebot der Stunde, das Volk in die Diskussion einzuschalten, denn bei uns bestimmt letzten Endes der Stimmbürger, was gebaut werden soll.

Unsere Verwaltungen scheuen leider die Aussprache im Frühstadium der Planung. Diese ist aber nötig, damit nicht unnötige Opposition gegen baureife Projekte im ungünstigen Moment sich erhebt.

H. M.

## Das abenteuerliche Leben eines alten G.E.P.-Kollegen

Fortsetzung von Seite 694

1929 wurde mir bei den Vorstudien einer Eisenbahn von Bogotá nach dem Magdalenafluss eine Stelle angeboten, und ich reiste über Land von Maracaibo nach Kolumbien. Als die amerikanische Baufirma kurz darauf Pleite machte, trat ich zu Siemens über für Vorstudien im Gebiete zwischen der Stadt Velez und dem Magdalenafluss, im triefenden Urwald, wo mein Lager nur auf Berggräten (mit beidseitiger Abwässerung) und dazu noch auf der Länge nach gespleisssten Baumstämmen aufgebaut werden konnte. Dort habe ich meine einzige Begegnung mit Bären gehabt. Die Regierung hatte Eile und Siemens hetzte, so dass mir keine Zeit blieb, mich um den Lagerbau zu kümmern, und dabei musste dieses Lager fast jede Woche verschoben werden. Da meldete sich unerwartet von Gehrt (Ordre pour le Mérite, nebst seinem Erzfeind Göring der beste Flieger in der Richthofenstaffel, focht nach dem Zusammenbruch in Ostpreussen noch lange gegen die Republik, flüchtete nach Kolumbien) bei mir. Ich engagierte ihn für den Lagerbau und seine Frau kochte für uns. Doch Hitler rief ihn zurück. Ich rate ihm ab, aber er geht, wird Oberst, doch Göring verfolgt ihn mit seinem Hass und lässt ihn zusammen mit der Röhm-Clique erschiessen.

Es war eine harte Zeit. Weil es wenig Ingenieur-Arbeit gab, erteilte ich Stunden: Deutsch für Engländer und Englisch für Deutsche, auch Spanisch und Französisch. Eines Tages kam der Vertreter der American Petroleum Co. und wollte Stunden in Holländisch, weil seine Gesellschaft Konzessionen in Niederländisch-Indien erwartete. In sechs Monaten erlernte er die Sprache und versprach mir, dass ich sein Verbindungsingenieur werden solle — seine Gesellschaft hat aber die Konzession nie erhalten. Da tauchte plötzlich Ing. Alfred Ochsner (der Bruder von E. W. Ochsner G. E. P., bei dem ich 1954 in Lugano wohnte) auf, der, zum Kurs unter uns gehörig, noch auf unseren Weihnachtskneipen meinen berühmten Vortrag, mit meinem Kurskameraden G. Triantis am Flügel, mitgesungen hatte. Er musste eine Expertise für eine

Wasserkraftanlage weit im Innern, welche zu seinem Aerger noch gar nicht vermessen war, abgeben. Die Vermessung sollte ich besorgen. Es waren drei Tage zu Pferd bis zur nächsten Bahnstation. Jeden Morgen sah ich, dass er sich gewisse Körperteile dick mit Vaseline einrieb, und jeden Abend musste ich Blasen verbinden, was nicht leicht war, weil wir mit der ganzen Familie in einem Zimmer schlafen mussten. Das Tal war tief eingeschnitten und steil, so dass es mir oft einen ganzen Tag kostete, um nur eine Station vorwärts zu kommen. Der Boden gehörte einem Schweizer aus dem Engadin namens Alek, der dort eine Goldgrube entdeckt hatte. Wir gruben selbst nach goldhaltigem Quarz. Kollege Ochsner kaufte ein Viertel Anteil und ich gab meine letzten 500 \$ her. Auf die geologischen Gutachten hin kaufte ein Amerikaner ebenfalls ein Viertel, dazu wollte er das Kapital für die Aus-

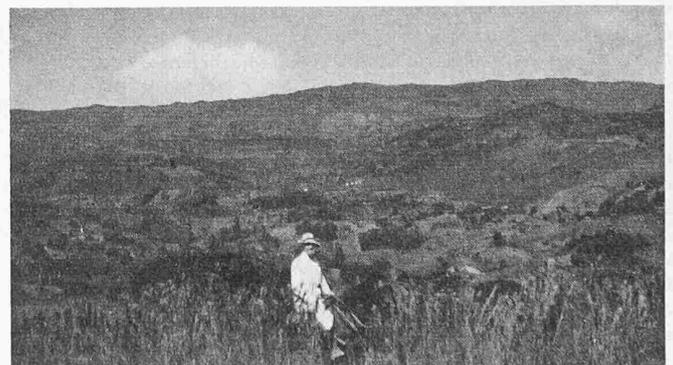
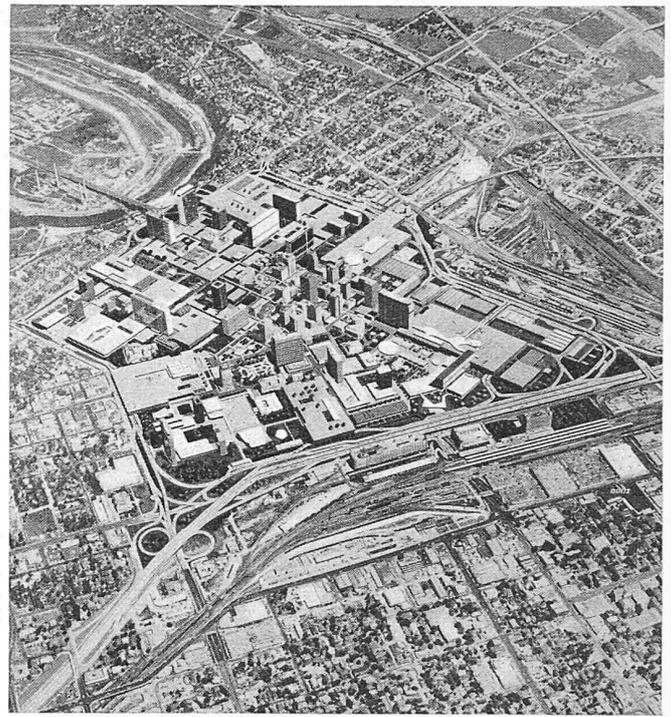


Bild 23. In den dreissiger Jahren arbeitete ich in Kolumbien in allen Sparten der Feldarbeit eines Ingenieurs



Fliegerbild des Stadtzentrums von Fort Worth, heutiger Zustand. Eine Gruppe von rd. 20 Hochhäusern hat sich im eigentlichen Kern gebildet. Der Fahrverkehr staut sich in den zu schmalen Citystrassen



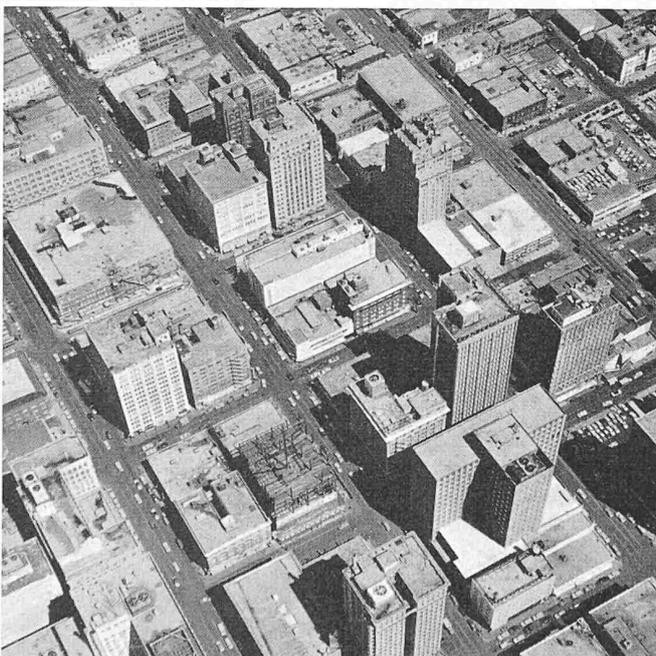
Planung des Stadtzentrums. Ein Polygon von Schnellfahrstrassen umschliesst die City, die als Fussgängerzentrum ausgebildet ist. Parkhäuser in Verbindung mit den Schnellfahrstrassen, Verkehrsknotenpunkte kreuzungsfrei und richtungsgetreunt

chend der momentan verfügbaren Ladeluftmenge nach oben begrenzt. Andere Sicherheitsvorrichtungen stellen den Motor automatisch ab bzw. schalten ihn auf Leerlauf um, wenn der Druck im Kühlwasser- und Druckölsystem ungenügend werden sollte.

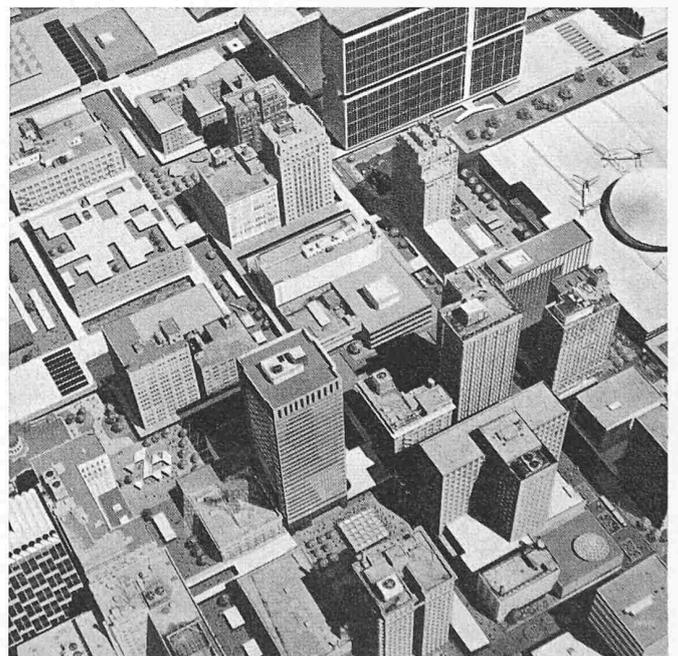
Das gesamte Trockengewicht des Motors ohne Generator beträgt 19,3 t; hieraus ergibt sich ein Leistungsgewicht von nur 8,4 kg/PSe, was für eine Maschine dieser Bauart als niedrig zu bezeichnen ist.

Aus der ersten Serie der für die Pariser «Grande Ceinture» bestimmten Motoren hat der Kontrolldienst der SNCF eine Maschine willkürlich herausgegriffen und sie einem Homologierungsversuch nach den Vorschriften der Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) unterworfen. Dabei

wurde die Luft aus dem Freien angesaugt und nach erfolgter Verdichtung im Gebläse ohne Zwischenkühlung dem Motor zugeführt. Da die Versuche bei tiefer Aussentemperatur (im Mittel 7° C) durchgeführt werden mussten, hat man eine etwas erhöhte Leistung (2360 PS) eingestellt, um ihn so der gleichen thermischen Belastung auszusetzen wie bei 20° C und 2300 PS. Die mechanische Beanspruchung war dabei etwas höher. Als Brennstoff diente ein Gasöl mit einem spezifischen Gewicht von 0,843 g/cm<sup>3</sup> bei 20° C und einem unteren Heizwert von 10 090 kcal/kg. Die Ergebnisse sind in Tabelle 1 zusammengestellt. Ausser den dort angeführten und ausgewerteten Mess- und Dauer-Versuchen wurde der Motor, ohne abzustellen, während neun Stunden abwechselnd während sechs Minuten auf Vollast bei 750 U/min und dann wäh-



Der Kern der Innenstadt. Fliegerbild des heutigen Zustandes. Fahrzeuge belegen die Strassenflächen, Fussgängerräume fehlen



Planung der Innenstadt. Die geplanten Bauten sind zum heutigen Bestand hinzugefügt. Die Strassenflächen dienen dem Fussgänger