

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75 (1957)  
**Heft:** 26

**Nachruf:** Brodtbeck-Buess, Wilhelm

### **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:** 06.02.2025

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

dung. Da die Unterpflasterbahn nichts anderes als die Erweiterung des Strassennetzes darstellt, ist die wesentliche Beteiligung der öffentlichen Hand an den hohen Baukosten gerechtfertigt.

Auf den Fall Zürich angewendet ergibt sich aus LamBERTS Untersuchungen, dass die von den Gutachtern Kremer/Leibbrand vorgeschlagene kurze Unterpflasterlegung der Strassenbahn zwischen Limmat und Sihl, unter Vermeidung der ausserordentlich teuren Flussunterführungen, dafür mit Erstellung besonderer Bahnkörper bis zum Stauffacher, zur Zürichberg- und Zollstrasse, die wirtschaftlich noch tragbare und doch die Innenstadt genügend entlastende Lösung darstellt. Dass selbst die schwer angegriffene «Verkehrsmaschine» am Bellevue unumgänglich ist, haben die Studien Prof. Hofmanns nun wohl zur Genüge erwiesen. Eine gründliche Ueberprüfung des allzu rasch beiseite gelegten ersten Gutachtens Kremer/Leibbrand ist daher notwendig, nicht zuletzt auch aus dem Grunde, weil darin die Verkehrsbedürfnisse der weiteren Umgebung Zürichs durch die S-Bahn berücksichtigt sind und nicht kleinlich an den Stadtgrenzen Halt gemacht wird. *Karl Fiedler, Dipl. Ing.*

Adresse: Plattenstrasse 70, Zürich 32.

## Zur Gestaltung der Sihluferstrasse in Zürich

Von H. Waldvogel, Zürich

DK 711.7:627.42

Der Sihlfluss ist mit dem Werden und Bestehen der Stadt eng verbunden. Er ist ihr erster und grösster Baumeister, denn er hat einen grossen Teil des Baugrundes geschaffen, auf dem die Stadt heute steht, indem er das vom Linthgletscher ausgehöhlte Limmattal wieder auffüllte und zudem das reizvolle Sihltal für weitere Siedelungen formte. Dies geschah oft durch überraschend daherstürmende Wasserfluten mit Geschiebetransport, welche die Siedelungen mit Uberschwemmung bedrohten. Die Ingenieurkunst hat die Hochwasser in geordnete Bahnen eingedämmt. Seit der Erstellung des Etzelkraftwerkes mit dem Sihlsee werden  $\frac{3}{4}$  der aus dem Einzugsgebiet von 254 km<sup>2</sup> zufließenden Wasser für die Erzeugung von Winterenergie aufgespeichert; demzufolge sind die Hochwasser seltener und milder geworden. Immerhin müssen aus Sicherheitsgründen die Abflussverhältnisse noch für Hochwasser von 540 m<sup>3</sup>/s geregelt bleiben. Den Konzessionären des Kraftwerkes ist eine Mindestdotierung der dem Sihltal zuzuleitenden Wassermenge von 2,5 m<sup>3</sup>/s anbedungen. Diese genügt aber in Trockenzeiten kaum, um die breite Flusssohle zu benetzen, namentlich auf den Flusstrecken, wo die Wasser durch die Fabrikkanäle fließen. Dann stellt dort das Sihlbett eine öde, unhygienische und übelriechende Steinwüste dar. Die Ueberlegungen des Verfassers führen, ähnlich denjenigen, die früheren Vorschlägen zu Grunde lagen, zu einer weiteren Regelung des Wasserregimes durch Anordnung einer Hochwasserableitung (und des Eisganges) nach dem Zürichsee, die gemäss neueren Studien vorteilhaft in der Gegend von Sihlwald nach der Seebucht bei Horgen erfolgen könnte. Die erwähnte Mindestwassermenge bis zu Hochwas-

sern von rd. 100 m<sup>3</sup>/s würde nach wie vor mit einigen Flusskorrekturen den alten, auf etwa  $\frac{1}{2}$  eingeeengten Wasserlauf bis zur Limmat benützen. Die Kosten der Hochwasserableitung nach dem See (siehe die Bilder 1 u. 2 auf S. 422) werden kaum mehr als 15 Mio Fr. betragen. Demgegenüber werden im Sihlbett bisher unproduktive Landflächen für Verkehrsanlagen frei (Bild 3), die, berechnet nach den Preisen der anliegenden Grundstücke bis Langnau-Gattikon, auf annähernd 200 Mio Fr. zu bewerten sind.

Durch Kompensationen mit den Bundesbahnen könnte deren umfangreiches Areal auf Stadtgebiet ebenfalls in mehreren Ebenen für Verkehrsbauten und kommerziell für Hochbauten, wie Verwaltungsgebäude, Bahnhof, Geschäftsbauten, Markthallen mit Anschluss an Bahngleise und Expressstrassen ausgewertet werden. Diese Auswertung allein kann auf eine Milliarde Franken geschätzt werden.

Es muss sich daher rechtfertigen, dass die Behörden dem sich ergebenden Fragenkomplex: *Inanspruchnahme des Sihlraumes für Verkehrsbauten durch teilweise Sihlableitung in den Zürichsee* und den dadurch möglichen Folgerungen für eine Generalrevision aller Verkehrsanlagen in Stadt und Region Zürich ihre Aufmerksamkeit zuwenden.

Adresse des Verfassers: Hans Waldvogel, Limmattalstr. 331, Zürich 49.



W. BRODTBECK

Architekt

1873

1957

## NEKROLOGE

Wilhelm Brodtbeck-Buess, Arch., ist, wie gemeldet, am 12. April 1957 in Liestal verschieden. Geboren am 25. Sept. 1873 als ältester Sohn eines Zementfabrikanten in der Feldmühle, besuchte er die Primarschule in Liestal und die obere Realschule in Basel, um dann, seiner Neigung zu einem freien und künstlerischen Berufe entsprechend, seine Studien an der Technischen Hochschule in Stuttgart vorzunehmen. Seine ersten praktischen Fähigkeiten liess ihn Karl Moser in Karlsruhe an Projekten und Ausführungen diesseits und jenseits der Landesgrenzen erproben.

Kurz nach der Jahrhundertwende gründete Wilhelm Brodtbeck in Liestal ein eigenes Architekturbureau. Damit begann für den unternehmungsfreudigen Geist eine reiche und vielseitige Tätigkeit, zuerst im kleinen Landstädtchen selbst, bald aber im Bereiche des ganzen Kantonsgebietes und bis in die Stadt Basel hinein. Selbstredend liess er auch dem väterlichen Unternehmen seine Sorge gebührend zuteil werden, half die Zementfabrik Liestal tatkräftig entwickeln und sie während der Jahre 1918/20 nach Lausen überführen. Ebenso nahm er an der Zementwarenfabrik Pratteln regen Anteil, insofern er nach seines Vaters Tode als Präsident des Verwaltungsrates der Wilhelm Brodtbeck AG., des seit 1921 vereinigten familiären Unternehmens, amte. Nach 22jährigem Alleinwirken verband er sich mit Architekt Fritz Bohny zu gemeinsamer weiterer Arbeit, stets bestes Einvernehmen mit seinen Auftraggebern pflegend. In der Armee bekleidete W. Brodtbeck den Rang eines Geniemajors und zeichnete sich während des ganzen ersten Weltkrieges durch seine vorbildlichen Dispositionen an den Hauenstein-Fortifikationen aus. Aus dem Geschäftsleben zog er sich nach 50jähriger Tätigkeit zurück, um sich fürder seinen privaten Interessen zu widmen.

Von seinen Bauten, die W. Brodtbeck in den beiden ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts schuf und von welchen etliche auf Wettbewerbserfolge zurückzuführen sind, seien genannt: die Anstalten Schillingsrain-Liestal, Gelterkinden, Wolfbrunnen-Lauren und Walten-Läufelfingen, sodann die Schulhäuser Rotacker-Liestal, Oltingen, Lausen und Pfeffin-

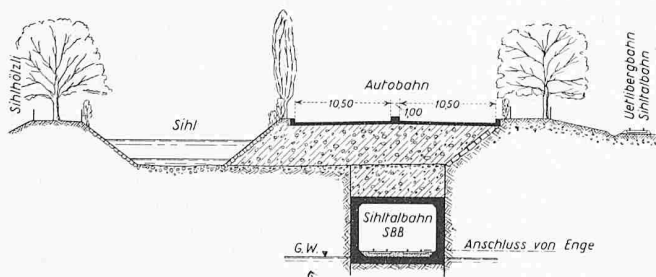
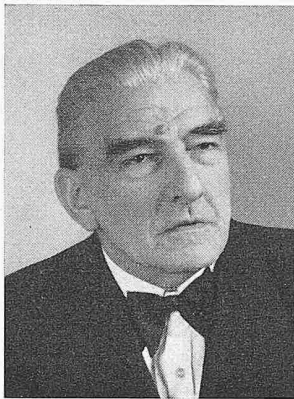


Bild 3. Schematischer Querschnitt 1:800 des für den Brauchwasserabfluss eingeeengten Sihlbettes, welcher die gewonnene Verkehrsfläche für die Autobahn zeigt. Der Hinweis auf den Anschluss von Sihlraibahn und SBB an die Station Enge bezieht sich auf das unterirdische Stadtbahnnetz, welches der Verfasser entworfen hat, auf das aber in diesem Zusammenhang nicht eingetreten wird.



J. E. WILLI

a. Kantonsbaumeister

1882

1957

Rheinsalinen und Bauten der keramischen Industrien in Lausen. Ebenso entstanden eine Anzahl vorbildlicher Wohlfahrtsgebäude, u. a. das Gesamtprojekt für den Vollausbau des Werkes Muttentz der Sandoz AG., wovon heute die erste Etappe erstellt ist. Als wohlgeglückte Umbauten und Renovationen sind das allbekannte Gasthaus zum Rössli in Augst und das Haus der Dichterin Lisa Wenger im Basler Klingental anzuführen.

Wilhelm Brodtbecks Wirken ging ausserberuflich auf noch zahlreichen anderen Wegen. Der Kantonshauptort des Baselbiets, der ihm während seines ganzen Erdenwallens echte Heimat und freudige Wirkungsstätte war, vermochte in früheren Jahrzehnten ein noch intensiveres Eigenleben zu führen, als dies heute infolge der erleichterten Verbindungen mit der grösseren Nachbarstadt noch möglich ist. Wenn das Landstädtchen, in welchem 1798 der erste Freiheitsbaum in der deutschen Schweiz errichtet worden war, schon durch das aufgeschlossene Pfarrhaus Widmann und die jungen Dichtergestalten Carl Spitteler und J. V. Widmann den Ruf eines kleinen Kulturzentrums innehatte, so dürfte es naheliegen, in dem Menschen Brodtbeck (und seiner ihm ebenbürtigen und begabten Gattin) das Erbe eines solch regen geistigen Kreises weitergeführt zu sehen. Ehrgeiz im besten Sinne war die Triebkraft zur vielseitigen Beschäftigung mit künstlerischen Dingen. Schon während seiner Studienzeit hatte Brodtbeck ein Gedichtbändchen «Junges Blut» veröffentlicht, und für die Schützengesellschaft Liestal verfasste er mehrmals erfolgreiche Festspiele. Sein Interesse für die Malerei, bis zuletzt wachgeblieben, äusserte sich in zahlreichen Reiseskizzenbüchern und vielen Mappen voll Aquarellen, seine Liebe zur Musik in der Veranstaltung gastlicher Hauskonzerte. Auch aktive Tätigkeit im Basler Heimatschutz wie bei den Ausgrabungs- und Konservierungsarbeiten der Stätten Augst und Munzach bildeten ihm innigstes Anliegen, war er doch in all diesen archäologischen und kunsthistorischen Tagesfragen wie wenige beschlagen. Und eng verbunden mit Sitte und Brauchtum seiner engeren Heimat beteiligte er sich jeweils mit Begeisterung an den Liestaler Banntagen. Ständig interessiert am täglichen Geschehen und alle künstlerischen Probleme verfolgend, ist Wilhelm Brodtbeck ein stark empfindender Mensch und Kollege gewesen, der, sich selbst einen bunten Lebenskreis schaffend, seine Unterstützung so mancher kulturellen Institution zukommen liess.

Walter Rüdissühli

† J. E. Willi. Am 8. Mai ist in Chur Architekt S. I. A. und a. Kantonsbaumeister Johann Eusebius Willi gestorben. Als Bürger von Ems war er am 25. August 1882 in Chur geboren worden, wo sein Vater ein Baugeschäft betrieb. Nach dem Besuch der Kantonsschule wies ihn seine Neigung bei der Berufswahl in der väterlichen Richtung. Er holte sich seine Kenntnisse in Winterthur, wo er mit dem Diplom abschloss. Es folgte eine vielseitig eindrucksvolle Praktikumszeit in Wil und Karlsruhe. Danach eröffnete er in Chur ein Architekturbüro. In der folgenden Zeit seines Schaffens entstanden Wohn- und Geschäftshäuser, Ferienhäuser, eine Wohnkolonie, zwei Kirchen, aber auch das bündnerische Wehrmännerdenk-

mal in Chur und zahlreiche Umbauten. Besondere Sorgfalt liess er dem Innenbau sowie der harmonischen Eingliederung eines Baues in seine Umgebung angedeihen.

Von 1932 bis 1948 hatte Willi das bündnerische Kantonsbaumeisteramt inne. Hier oblag ihm die Betreuung der öffentlichen kantonalen Bauten. Mit grosser Hingabe widmete er sich aber auch den in diesen Jahren eben einsetzenden und zu einer wahren Flut anwachsenden Neu- und Umbauten der Schulhäuser in zahlreichen bündnerischen Gemeinden, wo es galt, die vollständige Neuorientierung mit den Mitteln und den örtlichen Gegebenheiten in Einklang zu bringen. Mit besonderer Freude widmete er sich stets der Erhaltung alter wertvoller Bauten, wie sie sich in Graubünden sehr zahlreich finden, und ihrer sorgfältigen kunstgerechten Renovation. Ein Beispiel dafür sei der Sitzungssaal des Kleinen Rates im Grauen Haus zu Chur. Viel Anregung fand er bei der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, beim Historisch-Antiquarischen Verein Graubünden und beim Churer Stadtverein, denen allen er ein treues langjähriges Mitglied war.

Nach dem Ausscheiden aus seinem Amt infolge Erreichung der Altersgrenze setzte Willi seine Tätigkeit in kleinerem Rahmen fort. Die letzten Jahre zu grösster Schonung gehalten, musste er immer mehr verzichten. Mit wachem Interesse verfolgte er aber das gegenwärtige Schaffen und die neuen Errungenschaften bis zum letzten Tag, als nach der Rückkehr von einem Spaziergang der Tod leise an ihn herantrat.

† Max Jaeggli, Dipl. Masch.-Ing. G. E. P., von Winterthur, geboren am 1. April 1890, ETH 1910—1919 mit Unterbrechung, ist am 14. April nach kurzer Krankheit gestorben. Nachdem er das Diplom erworben hatte, diente er während zwei Jahren der Textilabteilung von Gebrüder Sulzer, um nach deren Auflösung ins Familienunternehmen Jakob Jaeggli & Cie. in Oberwinterthur einzutreten, dessen Teilhaber er 1923 wurde. In guten und bösen Zeiten war er ein initiativer und unentwegt auf Ausbau und technische Verbesserung bedachter Leiter von dessen Maschinenabteilung (Seidenwebstühle und Stranggarnmercerisieranlagen). Dem Vaterlande diente er als Hauptmann der Motorwagentruppe; zeit seines Lebens war er ein Sportmann, der besonders gern durch Wald und Feld streifte und auch die Geselligkeit nicht zu kurz kommen liess.

† Eduard Bachmann, Direktor der Rolladenfabrik Griesser in Aadorf, ist am 12. Juni gestorben. Er war am 14. Februar 1880 in Gerlikon als Sohn eines Zimmermeisters geboren worden und hatte den Beruf bei seinem Vater gelernt. In der Baufachschule Aarau erwarb er später das Diplom, arbeitete hierauf im Baugeschäft seines Bruders in Aadorf und heiratete dann die Tochter des Gründers der Rolladenfabrik Griesser in Aadorf. Seine 50jährigen Verdienste um dieses Unternehmen haben wir hier letztes Jahr (S. 623) gewürdigt. Ein dankbares Andenken ist dem bis ins hohe Alter jugendfrischen, warmherzigen Manne sicher.

† Ernst Kreis, Arch. S. I. A., a. Gemeindebaumeister von Bischofzell, ist im 77. Lebensjahr entschlafen.

## MITTEILUNGEN

**Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich.** Der Stadtrat hat beschlossen, neben der stadträtlichen Kommission zur Prüfung der Gutachten zu einem Generalverkehrsplan, in der fünf Stadträte und die massgebenden Verwaltungszweige durch ihre Chefbeamten vertreten sind, sowie der Verkehrskommission des Gemeinderates (siehe SBZ 1956, S. 322) noch eine dritte, die sogenannte «Technische Kommission für den Generalverkehrsplan», ins Leben zu rufen. Nach eingehenden Besprechungen mit den interessierten Instanzen des Kantons, den SBB sowie den zuständigen Fachverbänden wurde diese Kommission wie folgt bestellt: Präsident: H. Aregger, Expertenbureau für Landes- und Regionalplanung, Zürich. Mitglieder: Ing. J.-L. Biermann, Lausanne; Prof. Dr. H. Hofmann, Zürich; Arch. R. Meyer, Zürich; Arch. W. Moser, Zürich; Ing. P. Soutter, Zürich; Arch. W. Stücheli, Zürich; H. Nydegger, Sektionschef der Kreisdirektion III der SBB, Zürich; Arch. M. Werner, Leiter des kantonalen Regionalplanungsbureau, Zürich. Vertreter der Stadtverwaltung: Dr. R. Zür-