

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71 (1953)  
**Heft:** 29

**Artikel:** Internationale Vereinigung für Brückenbau und Hochbau  
**Autor:** Kollbrunner, C.F.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-60586>

### **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:** 26.11.2024

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

wird. Die Umstellung auf die Webstuhlfabrikation drängte sich aus wirtschaftlichen Gründen auf und wirkte sich besonders vorteilhaft aus, als während und nach dem ersten Weltkrieg der modisch bedingte Zusammenbruch der Stickereiindustrie eintrat. Anfangs der zwanziger Jahre ist das Fabrikationsprogramm auch auf Breitwebstühle ausgedehnt worden. Ins folgende Jahrzehnt fiel die Entwicklung neuer Webstühle, die sich durch eine Reihe von Vorzügen auszeichnen und sich seither bestens bewährt haben. Sie bestehen aus einem Grundstuhl, an den die verschiedenen Aggregate angebaut werden können. Damit lassen sich die meisten Webstuhltypen herstellen, und es können praktisch alle Textilfasern verwoben werden. Der grösste Typ 200 W, dessen Herstellung 1948 aufgenommen wurde, weist Blattbreiten von 100 bis 350 cm auf und ist für schwere Gewebe bis 100 g/m<sup>2</sup> bestimmt. Wie im Motoren- und Stickmaschinenbau wird auch im Webstuhlbau das Toleranzsystem angewendet, so dass sämtliche Einzelteile ohne Nacharbeit montiert und später, wenn nötig, ersetzt werden können.

Die Firma Saurer verdankt ihre einzigartige Stellung unter allen andern Unternehmungen der selben Branche vor allem der sorgfältigen Pflege der Forschung. Jeder Motor hat nach seiner Fertigstellung ein strenges Prüfprogramm zu bestehen. Nach erfolgtem Einbau wird das Fahrzeug wiederum auf vorgeschriebenen Probefahrten nach allen Richtungen hin kontrolliert. Die Ergebnisse dieser Prüfungen bilden ein wertvolles Erfahrungsmaterial, das durch die Beobachtungen bei Revisionen und beim Einbau von Ersatzteilen ergänzt wird. Es wird bei der Forschung und der konstruktiven Entwicklung verwertet. Unabhängig davon besteht eine sehr gut ausgebaute Forschungsabteilung, die mit den neuesten Messgeräten ausgerüstet ist. Gegenstand sehr eingehender Untersuchungen bildete u. a. das Einspritzsystem der Dieselmotoren in Verbindung mit dem Bau eigener Einspritzpumpen. Bei diesen Pumpen und bei den Düsen werden ausserordentlich hohe Anforderungen an Masshaltigkeit, Oberflächengüte und Werkstoffbeständigkeit gestellt, denen nur auf Grund eingehender und umfassender Forschung entsprochen werden kann. Dass sich dieser hohe Aufwand lohnt, wird durch die grosse Betriebssicherheit und den niedrigen Brennstoffverbrauch (bei Vollast 162 g/PSeh) des Saurer-Dieselmotors belegt. Weitere Forschungsaufgaben bilden die Steigerung der Zylinderleistung durch Aufladung sowie durch Anwendung des Zweitaktverfahrens, ferner die Senkung des Leistungsgewichtes durch Drehzahlerhöhung und konstruktive Massnahmen. Hierbei ist nicht nur auf eine möglichst hohe Spitzenleistung zu achten, sondern auch auf eine fahrtechnisch günstige Charakteristik, die bei unserem Strassenetz eine hohe mittlere Reisegeschwindigkeit mit grösster Sicherheit und höchster Wirtschaftlichkeit erreichen lässt.

Eine Besonderheit der Firma Saurer ist der ausserordentlich weit ausgebaute Ersatzteildienst. Das Lager ist in einem grossen Gebäude zwischen der SBB-Station und dem See untergebracht und enthält die Ersatzteile für alle von Saurer gelieferten Motoren, Wagen und Maschinen bis in die Zeit vor dem ersten Weltkrieg. Eine mustergültige Organisation sorgt für sachgemässe Lagerung, rasche Bedienung der Kunden und laufende Erneuerung der Vorräte.

Ueber die bauliche Entwicklung geben die Bilder einen Ueberblick. Weiter verweisen wir auf die Beschreibung des neuen Bureaugebäudes, des Kesselhauses und des Prüfgebäudes<sup>8)</sup> sowie auf diejenige der Automobil-Repara-

turwerkstätte, der Kantine und des Heizungsgebäudes im Werk II<sup>9)</sup>. Das überbaute Fabrikareal umfasst heute rd. 87 000 m<sup>2</sup>. Im Werk I befinden sich ausser den Bureaugebäuden die Werkstätten für den Motorenbau und eine Heizanlage mit aufgebaute Kohlensilo. Die Giesserei ist im Werk II untergebracht und aufs modernste eingerichtet. Sie deckt in erster Linie den Eigenbedarf an Grauguss und Leichtmetallguss, liefert aber auch Kundenguss. Sie verfügt über drei Elektroöfen von je 8 t Fassungsvermögen für Grauguss sowie die nötigen Kupolöfen für den Winterbetrieb, wenn für die Elektroöfen keine elektrische Energie zur Verfügung steht. An die Giesserei ist ein gut ausgerüstetes metallurgisches Laboratorium angeschlossen. Im Werk II stehen ausserdem die grossen Hallen für den Karosseriebau, die Motoren-Prüfstände sowie die Montagehalle für Automobile, der Textilmaschinenbau, die Modellschreinerei, wie auch die nötigen Nebengebäude.

Die Werke in Arbon verfügen über eine Belegschaft von rd. 3200 Personen; davon sind ungefähr 450 Angestellte. Ferner werden von der Automobilabteilung eigene Reparaturwerkstätten und Ersatzteillager in Basel, Morges und Zürich betrieben. Von den Erzeugnissen der Textilabteilung kann ein grosser Teil exportiert werden. Zolltechnische Gründe verhindern den Export von Motoren und Automobilen. Jedoch werden Chassis und Dieselmotoren von grossen Industrie-Unternehmungen in England, Frankreich, Italien und Oesterreich nach Zeichnungen von Saurer in Lizenz hergestellt.

Ueberblickt man das Werden des Unternehmens im Ganzen, so treten drei Linien besonders deutlich hervor: Zunächst ist es der Unternehmensegeist des Gründers, seiner Söhne und Enkel und deren Nachfolger. Dieser Geist war namentlich bei Hippolyt Saurer stark vertreten. Es ist eine eigentümliche Verbindung von unvoreingenommenem Denken, kühnem Wagen und verantwortungsbewusstem Entscheiden; dabei erstreckt sich das Bewusstsein der Verantwortlichkeit nicht nur auf das technische Werk, sondern ebenso sehr auf das Unternehmen als Glied einer grösseren Gesamtheit und auf seine Belegschaft. Zweitens sind es die hohen fachtechnischen und menschlichen Qualitäten der Mitarbeiter aller Stufen, vom einfachen Hilfsarbeiter bis zum Direktor. Man spürt bei der Begegnung mit Werkangehörigen von Saurer einen Reichtum an inneren Werten, der das Geheimnis erklärt, weshalb ein vornehmlich auf Serienfabrikation aufgebautes Unternehmen trotz einer versorgungstechnisch ungünstigen Lage sich gegenüber einer sehr viel stärkeren ausländischen Konkurrenz je und je hat durchsetzen können. Der Ostschweizer ist der geborene Mechaniker; dieser Wesenszug nimmt bei Saurer in besonders ausgeprägtem Masse Gestalt an. Die dritte Linie, die aus den beiden andern herausgewachsen ist, kann vielleicht am besten mit dem Geist der Zusammengehörigkeit umschrieben werden. Er drückt sich im weitgehenden Ausbau der Fürsorge-Institutionen, in der besondern Pflege des Lehrlingswesens, vor allem aber auch in der positiven innern Einstellung der Werkangehörigen zu ihrer Arbeit und zu ihrer Firma aus. Es wird ein Hauptanliegen der Geschäftsleitung bleiben, diese hohen inneren Werte für und für zu hegen und zu pflegen, zum Wohle der Gesamtheit der Belegschaft, zum Wohle der schweizerischen Maschinenindustrie, zum Wohle unseres Landes.

A. O.

<sup>8)</sup> SBZ, Bd. 124, S. 1\* (1944).

<sup>9)</sup> SBZ 1948, Nr. 26 und 29, S. 363\* und 399\*.

## Internationale Vereinigung für Brückenbau und Hochbau

DK 061.2:624.2

Die 20. Sitzung des Vorstandes und die 19. Tagung des Ständigen Ausschusses der IVBH wurde vom 22. bis 24. Juni 1953 in Zürich durchgeführt. Am 22. Juni vormittags fand die Sitzung der technischen Berater statt. Anschliessend folgte ein Mittagessen für den Vorstand und einige Delegierte der Schweizergruppe im «Rüden», bei welchem Oberingenieur A. Staub im Namen der Delegierten der Schweiz den Ehrenpräsidenten, Prof. Dr. C. Andreae, und den Vorstand begrüßte. Am Nachmittag folgte die Sitzung des Vorstandes. Die Delegierten aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Italien, Jugoslawien, Norwegen, Oesterreich, Portugal, Spanien, Schweden und der Schweiz, etwa 60 Herren mit ihren Damen, trafen sich am Abend zu einer freien Zusammenkunft im «Rüden».

Der Generalsekretär, Prof. Dr. P. Lardy, orientierte über die neue Dokumentation, die von nun an durch die IVBH herausgegeben wird. Die Titel der wichtigsten Publikationen werden dreisprachig (deutsch, französisch, englisch) auf Kartothekkarten herausgegeben, die Zusammenfassung dieser Publikationen erfolgt ebenfalls dreisprachig in einem Dokumentationsheft, wobei die Einordnung und das Auffinden dieser Veröffentlichungen durch ein vereinfachtes Klassifikationssystem leicht möglich ist.

Unter der zielbewussten und straffen Führung des Präsidenten, Prof. Dr. F. Stüssi, war es möglich, am 23. Juni vormittags alle Traktanden der 19. Sitzung des Ständigen Ausschusses zu erledigen. Das Protokoll der 18. Sitzung vom 25. August 1952 in Cambridge, die Rechnung 1952 und das Budget

1954 wurden einstimmig genehmigt. Der 13. Band der «Abhandlungen» erscheint im Jahre 1953, das Heft Nr. 12 der «Mitteilungen» wurde verteilt. Es orientiert über den 4. Kongress der IVBH 1952 in Cambridge und London, enthält die wichtigsten geschäftlichen Mitteilungen, das Inhaltsverzeichnis des 12. Bandes der «Abhandlungen» und eine Zusammenstellung der Veröffentlichungen der IVBH; ferner zeigt es mit Bildern und Text neuzeitliche Ingenieurbauwerke.

Auf Einladung der Delegierten von Portugal findet der nächste Kongress 1956 in Lissabon und auf Einladung von Prof. Dr. E. Torroja die nächste Sitzung im September 1954 in Madrid statt. Die Vorschläge für die Kongressthemen wurden den Delegierten ausgeteilt; endgültig werden sie an der nächsten Sitzung festgelegt, wo auch beschlossen wird, ob 6 oder 7 Arbeitssitzungen abgehalten werden sollen.

Alle Vorstandsmitglieder wurden mit Akklamation wieder gewählt. Neu gewählt wurden als Vizepräsidenten Dr. Ing. M. Klönne (Deutschland) und Prof. J. Belard da Fonseca (Portugal). Der Vorstand setzt sich für die neue Amtsperiode wie folgt zusammen:

Präsident: Prof. Dr. F. Stüssi (Schweiz).

Vize-Präsidenten: Prof. Dr. F. Campus (Belgien), E. S. Andrews (Grossbritannien), M. L. Cambournac (Frankreich), Dr. M. Klönne (Deutschland), Prof. J. Belard da Fonseca (Portugal).

Generalsekretär: Prof. Dr. P. Lardy (Schweiz).

Technische Berater: Prof. G. Wästlund (Schweden), L. Grelot (Frankreich), Dr. E. E. Howard (USA), Prof. Dr. E. Torroja (Spanien).

Sekretär: Frä. L. Gretener (Schweiz).

Die Tagungsteilnehmer und ihre Damen unternahmen am 23. Juni um 13 Uhr eine Seefahrt mit Lunch auf dem Motorschiff «Linth» und waren am Abend durch den Regierungsrat des Kantons Zürich und den Stadtrat von Zürich zu einem Bankett im Zunfthaus zur Zimmerleuten eingeladen. Regierungsrat Dr. P. U. Meierhans begrüßte die Gäste, vor allem den Ehrenpräsidenten Prof. Dr. C. Andreae, (Ehrenpräsident Prof. Dr. A. Rohn war leider verhindert, am Bankett teilzunehmen) und den Präsidenten, Prof. Dr. F. Stüssi, und gab seiner Freude darüber Ausdruck, dass als ständiger Sitz der IVBH bei der Gründung im Jahre 1929 Zürich gewählt wurde. Er erwähnte die Veröffentlichungen der Vereinigung und betonte, dass es trotz der Verschiedenheit der Sprachen, der Dar-

stellungen und der Masssysteme der IVBH gelungen ist, die internationale Forschung auf dem Gebiete des Brücken- und Hochbaues durch fruchtbaren Diskussions- und Erfahrungsaustausch auf einheitlichen Nenner zu bringen, wobei glücklicherweise die individuellen Charakteristiken der einzelnen Länder gewahrt bleiben und trotzdem eine gegenseitige, gewinnbringende Beeinflussung stattfindet. Abschliessend orientierte Reg.-Rat Meierhans über den Brückenbau im Kanton Zürich. Das Bestreben des Regierungsrates ist es, nach und nach alle veralteten Konstruktionen, die dem heutigen Verkehr nicht mehr genügen, durch moderne Brücken zu ersetzen. Präsident Stüssi dankte in einer launigen Ansprache dem Regierungsrat und Stadtrat, wie auch den Schweizer Delegierten dafür, dass die Tagung in Zürich durchgeführt werden konnte. Weitere kurze Ansprachen wurden von den Vize-Präsidenten L. Cambournac, E. S. Andrews und Prof. J. Belard da Fonseca wie auch vom geschäftsführenden Delegierten der Schweiz, Ing. O. Wichser, Generaldirektor der SBB, gehalten.

Am 24. Juni fuhren die Tagungsteilnehmer mit ihren Damen auf Einladung der SBB mit dem roten Pfeil von Zürich nach Göschenen und von dort auf Einladung der PTT über den Sustenpass nach Brienz, wo am frühen Nachmittag im Hotel «Weisses Kreuz und Post» der Lunch genommen wurde. Um 17 Uhr wurde die Tagung des Vorstandes und des ständigen Ausschusses durch Prof. Stüssi offiziell geschlossen. Während eine kleine Gruppe der Teilnehmer nach Zürich reiste, orientierte J. Bächtold, Oberingenieur der Kraftwerke Oberhasli AG., über die Kraftwerke Oberhasli und die Exkursion vom 25. Juni. Diese fakultative Exkursion führte über Innertkirchen, Handeck, Rätherichsboden, Grimselpasshöhe nach der Baustelle Oberaar und von dort zum Grimselhospiz (wo von den Kraftwerken Oberhasli AG. das Mittagessen gespendet wurde), nachher zur Zentrale Handeck II, nach Meiringen und zurück nach Zürich.

Folgende Organisationen haben durch ihre Beiträge der IVBH-Schweizergruppe die Durchführung dieser Tagung ermöglicht: Schweiz. Baumeisterverband und Vereinigung Schweiz. Tiefbauunternehmer, Verband Schweiz. Brückenbau- und Stahlhochbau-Unternehmungen, Verband Schweiz. Kalk-, Cement- und Gipsfabrikanten, Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein, Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein, S. I. A.-Fachgruppe der Ingenieure für Brückenbau- und Hochbau. Allen diesen Organisationen sei auch an dieser Stelle herzlich gedankt.

C. F. Kollbrunner

## Kirchgemeindehaus in Zürich-Oerlikon

Architekt ERNST MESSERER, Zürich

DK 726.934 (494.34)

Hierzu Tafeln 21/24

Im Jahre 1950 wurde ein enger Wettbewerb unter sieben eingeladenen Architekten veranstaltet. Das zur Ausführung empfohlene, mit dem ersten Preise ausgezeichnete Projekt ist ein Jahr später in der Volksabstimmung gutgeheissen worden.

Der westlich des bestehenden Volkshauses Baumacker in Zürich-Oerlikon gelegene Bauplatz ist nach drei Seiten von Strassen umgeben, die mit Baulinien versehen sind. Er bildet einen äusserst knappen Rahmen für die Erfüllung des mannigfaltigen Bauprogramms. Erschwerend für die Projektierung wirkten auch die Höhendifferenz von 5,50 m im Bauplatz und die im Grundbuch eingetragene Auflage der architektonischen Anpassung des Neubaus an das bestehende Volkshaus.

Die Hauptmasse des Kirchgemeindehauses ist möglichst weit vom bestehenden, schweren Bau des Volkshauses Baumacker abgerückt worden. Der niedrige Vorbau mit den Nebenräumen an der Längsseite des Saales bildet den Uebergang zur Gartenanlage, die gemeinsam benutzt wird. Die Abstufung der Bauhöhe vermeidet mit der Gliederung des neuen Baukörpers in horizontaler Richtung die Konkurrenzierung des Volkshauses durch eine zweite, zu ähnliche Baumasse. Die Grünflächen der beiden Bauten sind auf das gleiche Niveau gebracht und zusammengelegt worden, wodurch die früher bestehende Abgrenzung zum Verschwinden gebracht und das geringe Ausmass des Bauplatzes gemildert wurde. Auf der Südwestseite liess sich im Einverständnis mit der Stadt Zürich der Schulsteig verschmälern und gleichzeitig eine innige Verbindung zwischen dem Vorgarten des Kirchgemeindehauses mit der öffentlichen Grünanlage Schulsteig-Baumackerstrasse erreichen.

Das Bauprogramm sah ausser dem Saal (515 Plätze bei Theaterbestuhlung oder 288 Plätze bei Bankettbestuhlung) ein Foyer, eine Garderobenhalle, drei Unterrichtszimmer (40 bis 50 Plätze), ein Sitzungszimmer (17 bis 20 Plätze), drei Jugendstufen, einen Bastelraum, zwei Büro für Gemeindefirsten, eine Vierzimmerwohnung für den Abwart und verschiedene Nebenräume vor. Eine Küche mit Nebenräumen war nicht erforderlich, weil die Küche des Volkshauses benutzt werden kann. Diese musste mit einem Verbindungsgang an die Räume des Kirchgemeindehauses angeschlossen werden.

Der Kirchgemeindefirsten, an dessen Benutzung sehr viele Forderungen gestellt werden, ist im Obergeschoss über das Foyer erreichbar. Er ist mit Orgel und Bühne versehen, die einzeln und gemeinsam mit einer Schiebewand abdeckbar sind, um für die verschiedenen Veranstaltungen die geeigneten Räume schaffen zu können. Eine weitere Schiebewand erlaubt die Unterteilung des Saales in zwei Räume ungleicher Grösse. Die Decke ist in hellgebeizter Tanne ausgeführt, die Wände sind mit beige gestrichenem Abrieb versehen, Türen und Bühnenwand sind aus Eschenholz und der Boden besteht aus Eichenparkett. Die Vorhänge sind auf hellem Grund rostrot.

Das Foyer hat eine weisse Decke, graugestrichene, abgeriebene Wände, ganz hellgebeizte Schreinerarbeiten, Eichenparkettböden und graue Vorhänge auf hellem Grund. Besondere Erwähnung verdient in diesem Raum das grosse (280 × 180 cm), von Franz Opitz, Zürich-Witikon, geschaffene Wandmosaik beim Treppenpodest, das mit fünf bildlichen Darstellungen von Gleichnissen und zwei ornamentalen Tafeln mit christlichen Symbolen farblich sehr intensiv wirkt. Das in unregelmässig gebrochenen Natursteinen gesetzte Werk hat