

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 40

Artikel: Die Beteiligung des Schweiz. Städteverbandes an der Landesausstellung 1914

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580536>

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: 18.03.2025

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

Die Beteiligung des Schweiz. Städteverbandes an der Landesausstellung 1914.

(Th.-Korr.)

Zur Besprechung dieser Frage waren auf den 13. Dezember 1912 die Baudirektoren sämtlicher Verbandsstädte nach Olten eingeladen zu einer Besprechung. Von 48 Städten waren 17 vertreten. Auf die frühere Anfrage des Vorstandes hatten 13 Städte ihre Zulage erteilt für Beteiligung an der Ausstellung, 10 wollen nicht ausstellen und 25 haben nicht geantwortet.

Es lag zur Besprechung folgendes vor:

Programm der Untergruppe „Städtebau, kommunale Wohnungs- und Bodenpolitik“.

(Entwurf des Untergruppenkomitees vom 13. Nov. 1912.)

- I. Pläne und Ansichten alter Städte: Dieses Material ist hauptsächlich bei den Stadtbibliotheken und Museen zu verlangen.
- II. Bauliche Entwicklung und Wohnungsverhältnisse einzelner Städte, Baugesetze und Bauordnungen:
 1. Gesamtübersichtspläne mit Hervorhebung der Grünanlagen, event. auch mit Unterscheidung der verschiedenen Stadtteile nach dem Zeitpunkt ihrer Entstehung — Pläne mit Hervorhebung der verschiedenen Bauzonen. Diese Pläne waren von den Baudirektionen zu beschaffen.
 2. Graphisch-statistische Darstellungen der Wohnverhältnisse: Als Aussteller kommen hier nur die Städte in Betracht, welche die Wohnungszählung vom 1. Dezember 1910 mitgemacht haben. Das nähere Programm ist von der Konferenz amtlicher Statistiker festzustellen.
 - Für einzelne größere Städte: Darstellungen der Bevölkerungsdichte in den Quartieren (auf Plänen), Darstellungen des Verlaufes der Bautätigkeit.
 3. Querschnitte von Häusern zur Veranschaulichung der Bauvorschriften, Baugesetze, Bauordnungen.
- III. Grünanlagen im Städtebau: Photographien, Pläne.
- IV. Verkehrsentwicklung der Städte: Dichte des Straßenbahnverkehrs (Darstellung auf Plänen, um welche die Straßenbahndirektionen zu ersuchen sind). Darstellungen der Dichte des Fuhrwerk- und Fußgängerverkehrs auf Grund allfälliger Verkehrszählungen.
- V. Kommunale Wohnungs- und Bodenpolitik:
 1. Graphisch-statistische Darstellungen über die Verwendung des Areal.
 2. Darstellungen des öffentlichen Grundbesitzes auf Plänen und durch graphische Übersichten.
 3. Kommunaler Wohnungsbau: Pläne, Modelle, Photographien etc.
- VI. Vergleichende statistische Darstellungen: Das Detailprogramm wird später festgelegt.
- VII. Neuere Wohnkolonien, moderne Bauungs- und Quartierpläne: Hier können auch private Aussteller zugelassen werden.
- VIII. Offene Ortschaften, gute und schlechte Dorfbauten: Um Material sind der Heimatschutz und einzelne Landgemeinden zu ersuchen.

Herr Ingenieur Jegher vertritt die Auffassung, daß das ganze Material so ausgestellt wird, daß ein unmittelbarer Vergleich auch für den Nichtfachmann möglich ist. In Frage kommen neben den Bauvorschriften namentlich die Verkehrsentwicklung, die Grünanlagen, die Stadterweiterungen. Im allgemeinen hat das Publikum an statistischem Mate-

rial und an Plänen mehr Interesse, als man gewöhnlich glaubt.

In Gruppe I sollen antiquarische Pläne gezeigt werden als Gegensatz zu den modernen Anlagen und Ausführungen. Die Delegierten erklären sich hiemit einverstanden.

Gruppe II, Abteilung 1, soll die Entwicklung der Stadt darstellen, wie sie im Laufe der Zeit entstanden ist. Um Platz zu ersparen und die Ausstellung übersichtlicher zu gestalten, wird man nur ein Blatt benutzen und verschiedene Farben wählen. Diese Ausführung ist von allen Ausstellern zu wünschen; unter allen Umständen sollen Bauzone npläne ausgestellt werden.

Über Gruppe II, Abteilung 2, referiert Herr Dr. Thomann, Statistiker. Die Grundlage für diese Abteilung bildet die mit der Volkszählung vom 1. Dezember 1910 durchgeführte Wohnungszählung. Die damaligen Erhebungen sind noch in Bearbeitung. Die Ausstellung dieser Gruppe geschieht nach einem von den beteiligten Statistikern aufzustellenden Programm. Sie soll veranschaulichen:

a) Die Anzahl der Bewohner auf jede Wohnung und jedes Zimmer, in den verschiedenen Quartieren; ferner die Bewohner in Beziehung zur Fläche, zum Stadtgebiet; dann die Zahl der Einwohner zur Gesamtfläche oder zur überbauten Fläche der Stadt. Das ist zu wenig eingehend. Bessere Bilder erhält man, wenn man das Stadtgebiet in Baublöcke einteilt und für diese Fläche und Einwohnerzahlen bestimmt. Das ist aber nur möglich in Zürich und Basel. Mehr wäre zu erreichen mit den Zählkreisen der Volkszählung. Als Fläche käme nur die überbaute Fläche, inbegriffen Hofräume und Gärten, in Rechnung, nicht aber Straßen und öffentliche Plätze.

b) Die Darstellung des Verlaufes der Bautätigkeit ist nur möglich, wo statistische Ämter bestehen und sogenannte Baukarten ausgefüllt werden. Diese geben Auskunft über die Lage des Baues, des Eigentümers, die Art des Baues, die Art des Gebäudes, neuerstellte Wohnungen und Geschäftshäuser mit Anzahl der Wohnungen zu 1, 2, 3, 4, 5, 6 und mehr Zimmer in den einzelnen Stockwerken und über die Art der Geschäftsräume; ferner Größe des Bauplatzes und der überbauten Fläche, Rauminhalt der Gebäude, Affekuranzwert und Zugangsbewilligung. Redner empfiehlt, die Ausfüllung dieser Karten für eine künftige Verwertung vorzunehmen. Es wird zugestimmt.

In Gruppe II, Abteilung 3 (Referent: Herr Ingenieur Jegher) sind darzustellen die maximale Bodenausnutzung vermittelt Profilen, Photographien, und Bilder für typische offene und geschlossene Bauweise.

Gruppe III bedarf keiner weiteren Erläuterung.

Gruppe IV erfordert Zählungen an den betreffenden Straßen und Plätzen.

In Gruppe V ist nach Herrn Dr. Thomann geplant, in erster Linie den Grundbesitz der Gemeinde darzustellen inner- und außerhalb der Gemeindegrenzen. Mittelfst Fragebogen wird man die Erhebungen machen und in einer vergleichenden Darstellung augenscheinlich machen. Zum Beispiel mit einem Kreis das ganze Gemeindegebiet, mit einem zweiten den öffentlichen Grundbesitz innert den Grenzen, mit einem dritten denjenigen außerhalb. Man hat außerdem zu unterscheiden: 1. bereits überbautes Gebiet; 2. nicht behautes Gebiet, letzteres aufgeteilt nach Straßen, Wegen und Plätzen; Bahngelände, Gewässer, Friedhöfe, landwirtschaftlich benutztes Land (inbegriffen Bauland), Wald und sonstiges Gebiet.

Unter Nr. VII und VIII können Wettbewerbspläne, Umarbeitungspläne, Modelle und Pläne von Straßen und Kolonien, von Straßenerweiterungen, Durchbrüchen, Verkehrsumführungen ausgestellt werden. Hier sind auch

die Privaten, die Architekten, die Fabriken (Wohnkolonien), Baugenossenschaften usw. als Aussteller hinzuweisen.

Unter Nr. VIII sind auch Beiträge aus kleinen Gemeinden möglich.

Diesem Programm wurde allseitig zugestimmt.

Herr Ingenieur Jegher hat sich die Ausstellung so gedacht, daß die gleichartigen Pläne der einzelnen Städte eingerahmt werden von den wichtigsten statistischen Erhebungen, sodaß ein Vergleich leicht möglich ist. Auf die „Rahmen“ der für die einzelnen Städte abgeteilten Felder wären zugehörige Photographien u. dgl. aufzuhängen.

Während die erste Frage — Bericht des Untergruppenkomitees über die Vorarbeiten und Festsetzung des Programms — ohne weiteres genehmigt, und die zweite — Ausmittlung des mutmaßlichen Platzbedarfes — verschoben wurde, erhob sich wegen der Beschlußfassung über die Frage, ob eine Kollektivausstellung zu veranstalten sei, eine lebhafte Aussprache über den Umfang dieser Kollektivausstellung und über die Art der Sonderausstellung einzelner Städte. Herr Stadtrat Jmer-Schneider aus Genf stellte die Anträge:

1. Es soll für jede in der Gruppe 44 der Landesausstellung sich beteiligende Stadt ein den Wünschen der betreffenden Baudirektion möglichst entsprechender Raum vorgesehen werden, in dem alle die bauliche Entwicklung der Stadt illustrierenden Ausstellungsobjekte vereinigt werden.

2. Die derart in ein und derselben Halle angeordneten Ausstellungen sollen zusammen eine Kollektiv-Ausstellung der städtischen Baudirektionen bilden, die unter Leitung des Gruppenkomitees steht, wobei aber die Baudirektoren der einzelnen Städte freie Hand behalten, ihre bezüglichen Ausstellungen nach eigenem Ermessen anzuordnen, unter möglichst genauer Beobachtung des vom Gruppenkomitee aufgestellten Programmes.

Der Antragsteller will damit jeder Stadt Gelegenheit geben, Platz zu bekommen für Bilder von verschwundenen Bauten, für Modelle neuer und geplanter Quartiere, Umbauten, Brücken usw. Diese Sonderausstellungen sollen die ausgestellten Pläne ergänzen, erklären und verdeutlichen. Das würde einen Anziehungspunkt bilden für die Nichtfachleute, die wenigstens 95 % der Besucher ausmachen.

An der Diskussion beteiligten sich die Herren Architekt Häfeli, Ingenieur Jegher, Regierungsrat Stöcklin-Basel, Stadtrat Dr. Klöti, Zürich. Es wird zugegeben, daß der Antrag Jmer-Schneider in den Grundgedanken gut, in den Einzelheiten aber nicht auf dieser Grundlage durchführbar sei. Man einigt sich dahin, daß die in den Punkten II bis VI oben angeführten Ausstellungsgegenstände unbedingt nach dem Programm auszustellen, die in den Punkten I, VII und VIII genannten aber frei gegeben seien; immerhin ist das Ganze als einheitliche und Kollektiv-Ausstellung durchzuführen.

Es wurde endlich beschlossen, das Protokoll dieser Sitzung zu vervielfältigen, allen Verbandsstädten zuzustellen und ihnen für die Anmeldung eine letzte Frist bis 15. Januar 1913 einzuräumen.

Dem Programm nach, das als glückliche Lösung anerkannt wurde, zu schließen, kann diese Sammelausstellung des Städtebaues eine Sehenswürdigkeit für sich werden. Es liegt jetzt an den Städten, sich lebhaft und mit vorzüglichen Gegenständen zu beteiligen.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

Der Umbau der linksufrigen Zürichsee-Bahn, Strecke Wollishofen-Zürich-Hauptbahnhof, ist bereits seit vielen

Jahren für die Verkehrsinteressen Zürichs eine hochbedeutende Frage geworden. Die Station Enge mit ihrem gewaltigen Personenverkehr, genügt den heutigen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr. Ihre Geleise- und Güteranlagen müssen erweitert und das Aufnahmsgebäude vergrößert werden. Für eine rasche und leichte Abwicklung des Personenverkehrs müssen zwischen den Geleisen Einstiegeperrons angelegt werden. Im weiteren sind die zahlreichen Niveauübergänge der städtischen Straßen über die Bahnstrecke Enge bis Hauptbahnhof dem Straßenverkehr äußerst hinderlich und muß daher auf deren Beseitigung getrachtet werden.

Die Frage des Umbaus der Linie Wollishofen-Zürich-Hauptbahnhof wurde bereits im Jahre 1896 aufgeworfen. Sie ist seither eingehend studiert worden und hat im Jahre 1911 zu einem vom Tiefbauamt Zürich im Benehmen mit den Schweiz Bundesbahnen ausgearbeiteten Projekte geführt, wonach die Bahn von Wollishofen bis Wiedikon in zwei längeren, weiter gegen den Ulliberg hin gelegenen Tunneln geführt hätte, zwischen welchen dann die Station Enge in tiefem Einschnitt als eine jedenfalls nicht sehr günstig gelegene Station hätte erstellt werden müssen.

Dieses Projekt wurde dann vom zürcherischen Ingenieur- und Architektenverein beanstandet und die Anlage einer Tiefbahn auf bestehendem Trace lebhaft befürwortet, wodurch die derzeitigen Verhältnisse am wenigsten verletzt und zugleich eine rationelle und wahrscheinlich noch billigere Lösung sich ergeben würde. Die Frage war einzig noch die, ob der nahegelegene See die Anlage einer Tiefbahn auf bestehendem Trace erlaube und dabei eine richtige Kanalisation noch möglich sei. Um über diesen Punkt sich Klarheit zu verschaffen, wurden im ganzen Gebiete der derzeitigen Station Enge gründliche Sondierungen durchgeführt. Die zahlreichen aufgeworfenen Gräben im dortigen Stationsareal zeugen heute noch von der umfangreichen Arbeit. Das Ergebnis dieser Untersuchungen war, daß eine Tieferlegung der Bahn sowohl mit Hinsicht auf die Tragfähigkeit des Bodens, wie auf die Wasserverhältnisse sich ohne bedeutende Schwierigkeiten durchführen läßt.

Im Hinblick auf dieses äußerst günstige Ergebnis wurde nun von den Schweiz Bundesbahnen gemeinsam mit der Eisenbahnkommission des zürcherischen Ingenieur- und Architektenvereins ein solches Projekt für die Tiefbahn auf bestehendem Trace ausgearbeitet. Die Bahn beginnt kurz nach der Station Wollishofen zu fallen, verläßt auf eine kurze Strecke das bisherige Trace, indem sie in einem Tunnel nach der jetzigen Station Enge führt. Der neue Bahnhof Enge, für welchen zwischen den bedeutend vermehrten Geleiseanlagen Einstiegeperrons mit schienenfreiem Zugang vorgesehen sind, wird auf demselben Platze erstellt, wo sich der derzeitige befindet, nur kommen die Geleise ca. 4 m tiefer zu liegen als gegenwärtig. Von hier zieht sich die Bahn weiter als Tiefbahn nach Wiedikon, dessen Station ebenfalls als Tiefbahnstation ausgebildet wird, um dann von hier in den Hauptbahnhof einzumünden. In die Station Wiedikon sollen auch die Sihltalbahn und die Ullibergbahn eingeführt werden.

Die Beibehaltung der Station Enge in ihrer bisherigen Lage hat nach obgenanntem Bericht ganz bedeutende Vorteile. Es wird dadurch am wenigsten an den bestehenden Verhältnissen gerüttelt, sowohl hinsichtlich des privaten Rechtes wie Gewohnheit und Bequemlichkeit des Publikums. Bei keinem andern Projekte wird es möglich sein, einen so großen und schönen Bahnhofsvorplatz zu schaffen wie der gegenwärtige Bahnhofplatz es ist. Alle übrigen projektierten Bahnhofplätze würden nicht halb so groß. Die Überbauung des jetzigen Bahn-