

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 41 (1925)

Heft: 37

Artikel: Das künftige Zürich

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-581739>

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: 02.04.2025

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

Diese neue Maschinen-Halle IV wird errichtet auf dem Areal der alten Holzhalle IV, mit deren Demontage noch Ende November begonnen wurde. Dadurch, daß die Ausführung der gemischten Bauweise gewählt wurde, wird es möglich, gleichzeitig mit dem Baukörper Verwaltungsgebäude mit Halle I auch diese neue Halle an der Messe in Betrieb zu nehmen.

Der zweischiffige Bau, im Gesamtausmaße 4750 m² betragend, wird folgenderweise ausgeführt: Unterkonstruktion und Fassaden in Eisenbeton, darüber eiserne Vollwandbinder und eiserne Dachkonstruktion. Die Halle erhält Geleiseanschluß und zwei Lauftrassen von je 15 Tonnen Tragkraft und wird außerdem wie die übrigen Messeneubauten mit allen messtechnischen Einrichtungen versehen werden.

Die Quellwasserversorgungsfrage in Chur. Ein wichtiges Traktandum des Großen Stadtrates betraf die städtische Quellwasserversorgung. Diese genügt dem heutigen Bedürfnisse nicht mehr; zudem ist der Neuanschluß verschiedener bisher anderweitig bedienter Quartiere an die sogenannte „Parpanerleitung“ in Aussicht genommen. Als rationellste, beste und auf lange Zeit hinaus befriedigende Lösung böte sich heute die Möglichkeit des Ankaufes oder der Sicherung der verschiedenen am rechtsfertigen Berghang des Lenzerheides entspringenden, sehr reichhaltigen Quellen, die zurzeit für den Betrieb des kleinen Elektrizitätswerkes Lenzerheide Verwendung finden. Diese Quellen befinden sich in Privatbesitz und können ohne allzugroße Kosten der bestehenden, von Parpan ausgehenden und in den letzten Jahren erheblich erweiterten Churer Quellwasserleitung zugeführt werden. Eine in dieser Absicht aus der Mitte des Rates gestellte Motion Jofz wurde denn auch einstimmig erheblich erklärt, und es wird sich nun zunächst der Kleine Stadtrat mit der Angelegenheit zu befassen haben.

Kirchturmrenovation in Zofingen. Die Kirchenpflege Zofingen hat Projekte für die Wiederherstellung ausarbeiten lassen, von denen das billigste immer noch auf 200,000 Fr. zu stehen kommt. Es besteht bereits ein Renovationsfonds von über 100,000 Fr.

Anstalt Gnadental (Murgau). Mit dem der Erweiterung der Anstalt dienenden Neubau ist letzter Tage begonnen worden. Nach dem Kostenvoranschlag kommt derselbe auf 200,000 Fr. zu stehen. Die Maurer- und Kunststeinarbeiten wurden den beiden Firmen S. Comolli in Bremgarten und Franzetti in Neßelsbach übertragen.

Das künftige Zürich.

Im überfüllten Kaufleutensaal und auf Einladung des Kaufmännischen Vereins Zürich hielt Stadtrat Dr. Klöti, der Vorstand des Bauwesens I der Stadt Zürich, einen durch genaue Pläne und durch Lichtbilder unterstützten Vortrag über die Pläne, die man für die bauliche und verkehrstechnische Weiterentwicklung unserer Stadt hat. Eingangs wies er auf die „amerikanische“ Art des Anwachsens mancher Städte hin, die den maßgebenden Personen derart überraschende Entwicklungen vor Augen führten, daß diese oft gar nicht in der Lage waren, das Kommende vorauszu sehen. So entständen jene häßlichen Außenquartiere und jene Bahnhöfe, für deren Ausbau nicht genügend Platz reserviert blieb. Die hygienischen und sozialen Aufgaben mußten darunter leiden. Um solche Fehler zu korrigieren oder zu vermeiden, muß man versuchen, sich ein Bild von der künftigen Entwicklung einer Stadt zu machen. Nachdem schon vor zwanzig Jahren Berlin und Düsseldorf durch einen Wettbewerb wertvolles Material

für den weiteren Ausbau erhalten haben, entschloß sich Zürich 1911 zu einem ähnlichen Schritt: man war sich klar darüber, daß die Stadtvereinigung von 1893 eigentlich zu spät vorgenommen worden ist, da manche städtebauliche Aufgabe bei früherer Stadtvereinigung besser hätte gelöst werden können. Man sah die Entwicklung eines Kranzes neuer Vororte und wollte nicht in denselben Fehler verfallen. Deshalb schrieb man einen Wettbewerb aus für die Gestaltung von Zürich etwa im Jahre 1950: Bahnstufenverhältnisse, Ausfallsstraßen für den Automobilverkehr. Güterverkehr vom Rhein nach Zürich und bis gegen Sargans hinüber, unter Berücksichtigung der modernen städtebaulichen Grundätze, Differenzierung der Stadtteile, damit die öde Gleichartigkeit der Vorstädte von Millionenstädten vermieden werde usw. Man bezog den Wettbewerb auf die Stadt Zürich und weitere 22 Gemeinden: „Groß-Zürich“. Man rechnete mit einer Zunahme der Bevölkerung in diesem Gebiete von 260,000 auf 440,000 Einwohner; offenbar war die Zahl etwas zu hoch gegriffen. Der Wettbewerb wurde dann von 1915 bis 1918 durchgeführt, und es gingen im ganzen 31 Entwürfe ein.

Dr. Klöti zeigte nun zur Veranschaulichung der Entwicklung der Stadt eine Anzahl von Lichtbildern, anfangend mit einem Stadtplan von 1574, fortfahrend mit verschiedenen Ansichten aus dem neunzehnten Jahrhundert, auf denen man u. a. das erste kleine Bahnhöfchen mit wenigen Geleisen und einer Drehscheibe für die Lokomotive außerhalb des Bahnhofes auf der Limmatseite sehen konnte, weitere Bilder vom Ende des neunzehnten und Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts und schließlich Flugaufnahmen aus letzter Zeit.

Man hatte bei dem Wettbewerb angenommen, daß die Limmat vom Rhein her bis Altstetten und das Glattal bis Derlikon schiffbar gemacht werden könnten. Es war daher auch die Aufgabe gestellt, eine Verbindung der Hafenanlagen in Altstetten und Derlikon mit dem Zürichsee zu suchen. Keiner von den Plänen wollte die Limmat benutzen, weil das sehr große technische Schwierigkeiten verursacht hätte. Die einen wollten das Sihlbett aufwärts und den Schanzengraben benutzen; andere die Sihl weiter abwärts in die Limmat führen und einen Verbindungskanal herstellen. Dr. Klöti glaubt nicht, daß ein solcher Kanal gebaut werden wird, weil er wahrscheinlich niemals rentieren könne. Der jetzige Stadtrat Dr. Bertschinger hat in einem Gutachten an den Stadtrat ausgerechnet, daß dieser Kanal im günstigsten Falle eine Rendite bringen könnte, wenn von Sargans aus eine Ostalpenbahn den Verkehr von Schwergütern aufnehmen und nach Italien weiter leiten würde. Das Preisgericht hat sich von vornherein auf den Standpunkt gestellt, daß die Schwerindustrie mit Rücksicht auf die vorherrschende Windrichtung nach dem Osten gelegt werden müsse.

In der Bahnhoffrage war das Problem die Verbesserung des Vorortverkehrs unter starker Verkürzung der Fahrzeit und unter Ausschaltung der zeitraubenden Spitzkehren. Außerdem bestand die Tendenz, die Grünflächen durch schmale Streifen miteinander und mit der innern Stadt zu verbinden. Es muß jetzt auch darauf hingewirkt werden, die Familiengärten endgültig in den Bauplan einzubeziehen, so daß diese nicht mehr überbaut werden können. Als Festplatz haben die meisten Wettbewerber die Allmend vorgesehen; die Sportplätze wurden auf die verschiedenen Stadtteile verteilt; die Kasernen sollten nach dem Glattal verlegt werden, damit das Gelände verfügbar würde.

Ueber den Hauptbahnhof führte der Bauvorstand im einzelnen aus: Der Verkehr hat in ganz unvorhergesehener Weise zugenommen. Ein Lichtbild mit scharf ansteigenden Verkehrskurven veranschaulichte dies. Ein

Projekt der Bundesbahnen von 1916 wurde durch eine auf Veranlassung von Stadt und Kanton Zürich durchgeführte Expertise scharf kritisiert. Die Experten legten dann selbst zwei Projekte vor, eines für einen Kopfbahnhof, das andere für einen Durchgangsbahnhof. Eine neue Expertenkommission legte abermals ein anderes Projekt vor, und schließlich arbeiteten Professor Cauer (Berlin) und Professor Petersen (Danzig) ein Projekt aus, das vom Stadtrat und Großen Stadtrat den Bundesbahnen empfohlen wurde: ein Durchgangsbahnhof mit Führung der Geleise über die Limmat am Drahtschmidli. Der Kopfbahnhof würde 183, der Durchgangsbahnhof 234 Millionen kosten. Die Bundesbahnen wollen erstweilen bauen, ohne sich für Kopf- oder Durchgangsbahnhof zu entscheiden. Leistungsfähiger ist jedenfalls der Durchgangsbahnhof. Solange wir nicht wissen, was geschaffen werden soll, sind uns in städtebaulicher Hinsicht die Hände gebunden; deshalb müssen wir auf eine Entscheidung drängen.

Auf den Wettbewerb zurückkommend, betonte Stadtrat Dr. Klöti, daß sich die 150,000 Franken, die dieser gekostet hat, unbedingt gelohnt haben, da eine wertvolle Abklärung stattgefunden hat. Auch in negativer Hinsicht, da gewisse phantastische Ideen endgültig als undurchführbar festgestellt worden sind. Die beiden Hauptpreis-träger sind jetzt in maßgebenden Stellungen: Hintermeier ist Chef des Bauplanwesens und Herter ist Stadtbaumeister.

Die Stadt Zürich besitzt die Wälder oder mindestens die Waldränder in der Umgebung der Stadt, so daß hier die „Lungen der Stadt“ und die Aussichtspunkte erhalten bleiben. In den Außengemeinden fehlt allerdings zum Teil das Geld, um die städtebaulichen Einsichten in die Tat umzusetzen. Die Stadt arbeitet nun den Vororten unentgeltlich Baupläne aus, so für Alstetten, Uitikon, Albisrieden, Höngg und Witikon.

Um wirksam eine gemeinsame Lösung der städtebaulichen Fragen herbeiführen zu können, ist die Eingemeindung der Vororte, wie die Initiative sie verlangt, wünschenswert. Hierzu bemerkte der Vortragende noch, daß sie viel einfacher durchzuführen sein würde, als jene in den neunziger Jahren, da die neu hinzukommende Bevölkerung nur 17 Prozent ausmachen würde; politisch werde keine Partei eine Einbuße an Einfluß zu befürchten haben, und die Kapital- und Steuerkraft des bisherigen Stadtgebietes werde so sehr überwiegen, daß auch Groß-Zürich, zu dem auch reiche Gemeinden wie Kilchberg und

Zollikon gehören müßten, ungefähr mit demselben Steuerfuße auskommen würden wie Zürich jetzt. Innerhalb des großen Rahmens würden jedenfalls die städtebaulichen Probleme am besten zu lösen sein.

„Die beste Gewähr für die Fortentwicklung auf diesem Gebiete, so schloß Stadtrat Klöti seine fast zweistündigen Ausführungen, ist das große Interesse, das die Bevölkerung immer den städtebaulichen Fragen entgegengebracht hat. Unser Großer Stadtrat hat noch nie die Mittel verweigert, die wir begehrten für die Durchführung irgend einer städtebaulich wichtigen Aufgabe. So bin ich überzeugt, daß auch in Zukunft die städtischen Behörden alles tun werden, und daß der Große Stadtrat und die Gemeinde für alles zu haben sind, wenn es gilt, daß auch das größere Zürich zu einer gesunden und schönen Stadt ausgestaltet werden soll, zum Wohle ihrer Einwohner und zur Freude ihrer Besucher!“

Starker Beifall dankte dem Redner für seine interessanten Ausführungen. (Zürcher Post“.)

Flugplatz Altenrhein bei Rorschach.

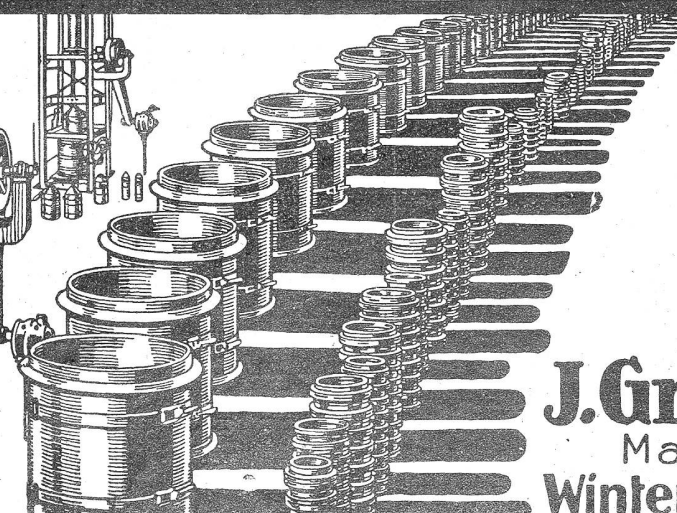
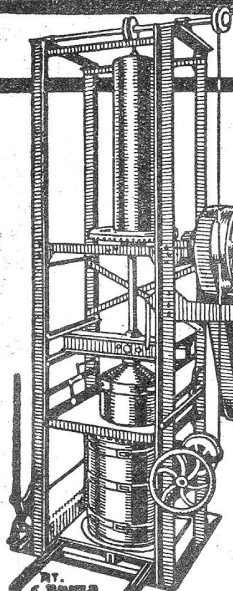
(Korrespondenz.)

Mit den Großratsverhandlungen vom 16./17. Nov. hat diese Angelegenheit insofern bestimmtere Gestalt angenommen, als ein Beitrag des Kantons St. Gallen von Fr. 100,000.— bewilligt wurde.

Es handelt sich um eine Frage der Arbeitsbeschaffung für die vorher hauptsächlich in der Stickeret und deren Hilfsindustrien beschäftigten Personen aus den Gemeinden Rorschach, Thal und Rheineck, und zwar sowohl beim Bau, als auch nachher beim Betrieb der Anlage. Das in Aussicht genommene Gesamtgebiet hat eine Länge von rund 2000 m, eine Breite von rund 450 m, mithin eine Fläche von rund 900,000 m² oder 90 Hektaren. Der eigentliche Flugplatz wäre 1600 m lang und 450 m breit, der Werkplatz im Ausmaß 280×200 m, das ganze anstoßend an den Bodensee und an die Landstraße Rorschach-Rheineck. Auf der Nord- und Westseite müßte zum Schutze des Hochwassers ein etwa 1700 m langer Damm angeschüttet werden. Etwa 1600 Bäume (Obst- und Waldbäume) wären zu fällen. Das Gebäude für Flug- und Werkplatz wäre bedeutend höher zu legen. Vorgesehen ist die Baggerung aus dem See und Einschwenmen des feinen, mit Wasser vermischten Sandes durch Pumpen und eiserne Rohre. Beim Güterbahnhof Lindau-

8226

Graber's patentierte Spezialmaschinen



und Modelle
zur Fabrikation tadelloser
Zementwaren.

Anerkannt einfach
aber praktisch
zur rationellen Fabrika-
tion unentbehrlich.

J. Graber & Co.
Maschinenfabrik
Winterthur-Veltheim