

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 5

Wettbewerbe

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: 15.03.2025

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

Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Bebauungsplan für die „Eierbrecht“ in Zürich.

I.

Die „Eierbrecht“ heisst der untere Teil des vom Dorfe Witikon her gegen Südwest zuerst sanft, dann steiler gegen die Burgwies abfallenden Zürichbergabhanges. Durch zwei Bäche, bzw. ihre ziemlich tief eingeschnittenen Tobel ist die Eierbrecht vom übrigen Stadtgebiet getrennt und infolgedessen von der Stadterweiterung bisher fast ganz verschont geblieben. Von links her (vergl. untenstehende Abbildung 3) fliesst durch das tiefe Stöckentobel der Elefantentobel, von rechts kommt der Wehrenbach, der weiter oben die Rehalp von der Eierbrecht trennt. Dort, wo die beiden Bäche sich vereinigen und von der Forchstrasse gekreuzt werden, steigt der älteste Verbindungsweg nach der Eierbrecht und Witikon, der „Wassersteig“, in späterer Zeit verbessert durch die im oberen Teil schon gut fahrbare, im untern Teil aber sehr steile „Wasserstrasse“, in ziemlich genau



Abb. 4. Ansicht des Platzes B von Süden.

östlicher Richtung bergan. Als kurze, direkte Diagonale ist letztere heute noch der von Fussgängern bevorzugte Weg von und nach der Stadt. In der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts wurde sodann eine neue, auch aufwärts gut fahrbare Verbindung in der „Witikonstrasse“ geschaffen. Sie zweigt ab vom „Kapf“, etwa 35 m über der Burgwies, läuft horizontal etwa 350 m weit in das Stöckentobel

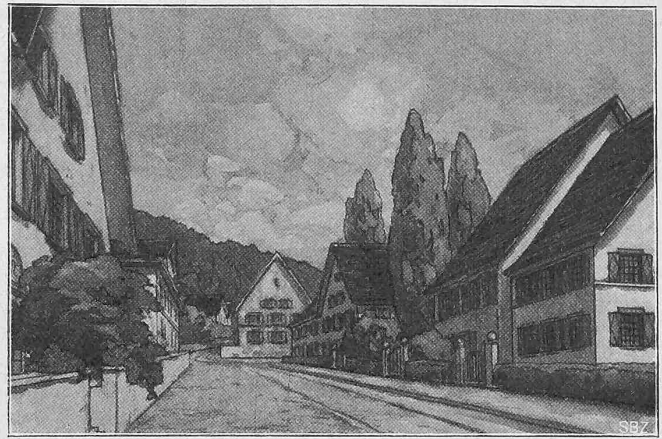


Abb. 5. Blick vom Platze B in die Hauptstrasse aufwärts.

hinein bis zur „Schleife“ und steigt von dort (500 m ü. M.) konstant mit etwa $8\frac{1}{2}\%$ bergan, um die Wasserstrasse am oberen Rande des Eierbrechtabhanges etwa auf Kote 580 zu erreichen. Von dort verlief schon die Wasserstrasse mit max. 6% nach Witikon. An diese Witikonstrasse sind die Häuser der Eierbrecht angeschlossen durch die am Rande des Wehrenbachtobels annähernd horizontal sich hinziehende Eierbrechtstrasse, die eigentliche Basis des Gebietes.

Schon seit längerer Zeit wird von den städtischen Organen eine bessere, auch für eine spätere Strassenbahn fahrbare Aufschliessungsstrasse nach der Eierbrecht studiert. Man stiess auf Schwierigkeiten: sowohl vom Kapf her wegen der beträchtlich hohen und langen Brücke, mit der das Stöckentobel zur Vermeidung der horizontalen, langen Schleife überschritten werden müsste, als auch mit einer projektierten Strasse, die von der Forchstrasse her mit drei Kehren den rechtsufrigen Abhang des Wehrenbachtobels überwinden sollte (vergl. Abbildung 6, Seite 64). Dieser Abhang ist nicht nur ziemlich steil, sondern auch, wie schon ein Blick auf die Höhenkurven zeigt, offensichtlich nass und rutschig. Abgesehen von den baulichen Schwierigkeiten (einerseits kostspieliger Talübergang, anderseits schlechtes Gelände) gingen die Ansichten in den Behörden auch darüber auseinander, ob die künftige Aufschliessung der Eierbrecht und ihres Hinterlandes richtiger in der ursprünglichen, verkehrsgeographisch natürlichen Richtung *nach der Forchstrasse hinunter*, oder aber im Sinne der Witikonstrasse *nach dem Kapf hinüber* zu bewerkstelligen sei.

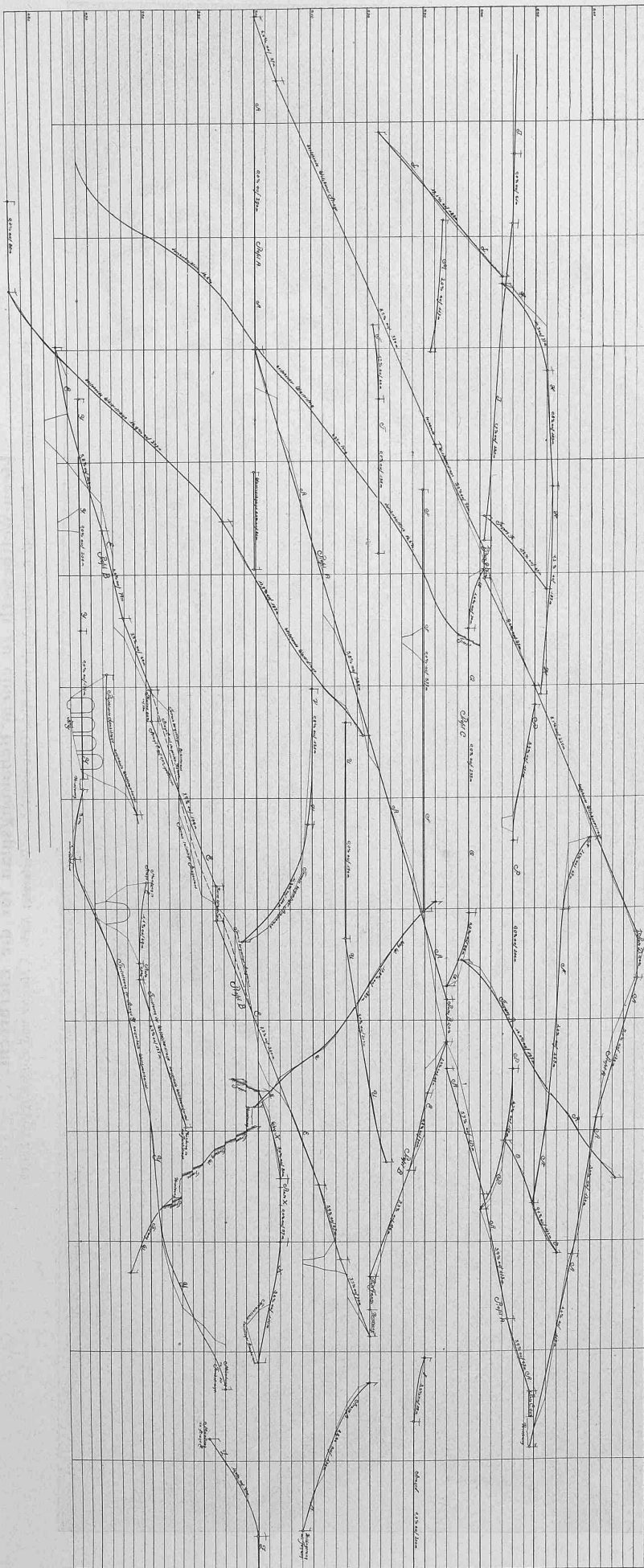


Abb. 3. Schaubild zum Entwurf Nr. 1 (II. Preis). „Salus publica“. — Architekten W. Schwegler und Ch. Béguelin.



II. Preis. Motto „Salus publica“. — Verfasser: Arch. W. Schwegler aus Zürich in Düsseldorf und Arch. Ch. Béguelin in Bern.

Abb. 1. Bebauungsplan, Masstab 1:5000. — Abb. 2 (oben, auf Seite 63) Zusammenstellung der Längenprofile, Masstab für die Längen 1:5000, für die Höhen 1:1000.



Zur Abklärung aller dieser Fragen, sowie zur Gewinnung eines zweckentsprechenden Bebauungsplans für die Eierbrecht selbst wurde daher ein Ideenwettbewerb veranstaltet. Als Wegleitung dienten den Bewerbern u. a. folgende Hauptsätze des Programms, die wir in bestimmter Absicht teilweise im Wortlaut hierhersetzen:

„Als Anschlusslinien der städtischen Strassenbahn kommen in Betracht diejenige in der Forchstrasse oder die Fortsetzung derjenigen in der Asylstrasse vom Klusplatz durch die Witikonstrasse hinaus und als Anschlusspunkte für Fahr- und Fusswegverbindungen hauptsächlich Burgwies, Balgrist und Kapf. Die Steigung der Strassen mit Strassenbahnlinien darf 6% , diejenige der Hauptaufschliessungsstrassen $7\frac{1}{2}\%$ nicht übersteigen.“ Forchstrasse und Witikonstrasse waren unverändert beizubehalten, die ändern, erst in Bau- und Niveaulinien festgesetzten Strassenzüge (gemeint ist hauptsächlich die südliche Serpentinstrasse) durften abgeändert werden. Von dem Areal von 62 ha sind ungefähr 11 ha Grünfläche, hauptsächlich Wald an den Steilhängen der Tobel und einige kleine Bachrinnsale, die zu schonen waren. Die Eierbrecht soll ein ausgesprochenes Wohnquartier mit offener Bebauung werden (also ohne Gewerbebetriebe, für deren Ansiedlung zu unterst am Wehrenbach und in der geschlossenen Bebauung der Forchstrasse Gelegenheit sich bietet); ein Schulhausplatz in zentraler Lage war vorzusehen.

Urteil des Preisgerichtes.

„Das Preisgericht versammelte sich zur Beurteilung der eingegangenen siebenundzwanzig Projekte Montag den 16., Dienstag den 17. und Mittwoch den 18. Juni 1913 in der Aula des Mädchenschulhauses Hirschengraben, drittes Stockwerk, wo die Pläne und Modelle aufgestellt waren.

Es wurde festgestellt, dass folgende rechtzeitig eingegangenen Entwürfe vorhanden waren:

1. Salus publica, 2. Gupf oder Spitz, 3. 31. Mai 1913, 4. Südblick, 5. Luegid vo Berg is Tal, 6. Neu's und Alt's, Gott erhalt's, 7. Flarzhus, 8. Künftig, 9. Zürich 12, 10. Grüngürtel, 11. Zürileuli, 12. Sonnenland, 13. Wie die Alten sangen, so zwitschern nun wieder die Jungen, 14. Nobile Turegum, 15. Seldwyla, 16. Waser, 17. 2 im roten Kreis, 18. Um oder über den Kapf zur Eierbrecht, 19. Neue Linie Burgwies-Eierbrecht, 20. Es war einmal, 21. Heimeli, 22. De Spure nah, 23. Skizze, 24. Klusplatz direkt, 25. Witikon-Alp, 26. 6% , 27. Rot.

Durch Stadttingenieur Wenner und Stadtbaumeister Fissler war eine Zusammenstellung und Vorprüfung der Entwürfe auf ihre Uebereinstimmung mit den Forderungen des Wettbewerbsprogrammes und ihre Richtigkeit in technischer Hinsicht vorgenommen worden. Als nicht programmässige Eingaben wurden dabei bezeichnet: Nr. 13: Wie die Alten sangen usw. (Ausscheidung von Strassen, Plätzen, Baugelände und Grünflächen, sowie Modell und Perspektive fehlen); Nr. 21: Heimeli (der Anschluss des Strassenbahn- und Strassennetzes ist nicht behandelt und der Entwurf umfasst nur einen Teil des Bebauungsplangebietes).

Das Preisgericht beschliesst, alle Projekte zur Konkurrenz zuzulassen. Das Preisgericht nimmt hierauf eine orientierende Besichtigung der Pläne und Modelle vor und daran anschliessend

Ideen-Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für die Eierbrecht.

III. Preis ex aequo. — Entwurf Nr. 6. Motto „Neu's und Alt's, Gott erhalt's". — Verfasser: Arch. J. Maurer und E. Hultegger, Zürich.



Abb. 6. Bebauungsplan nach der vom Preisgericht bevorzugten Variante. — Masstab 1:5000.

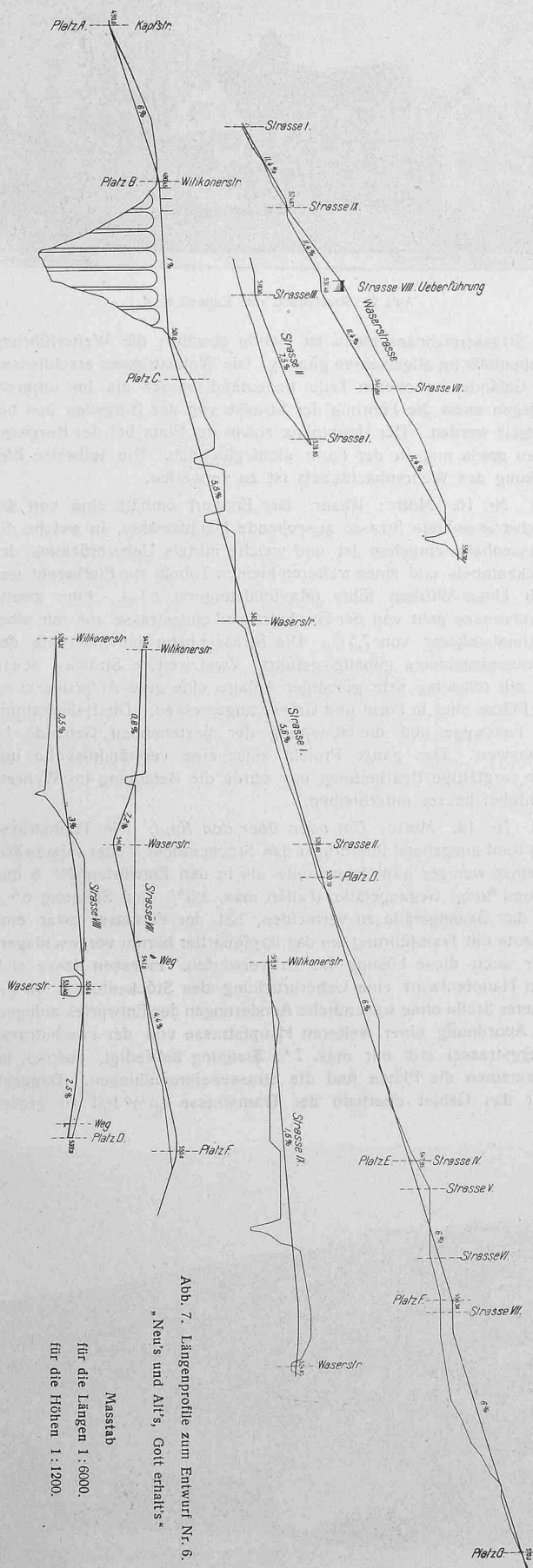


Abb. 7. Längsenprofile zum Entwurf Nr. 6.
"Neu's und Alt's, Gott erhalts"

Massstab
für die Längen 1 : 6000.
für die Höhen 1 : 1200.

eine Begehung des Wettbewerbsgeländes. Zu derselben wird Strassenbahndirektor Largiadèr zugezogen, welcher in Ergänzung schriftlicher Ausführungen auch noch mündlich dem Preisgericht über die in Betracht kommenden Strassenbahnverhältnisse Bericht erstattet.

In die Beurteilung der Projekte eintretend scheidet hernach das Preisgericht im *ersten Rundgang* wegen wesentlicher Mängel folgende vierzehn Projekte aus: Nr. 3, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 19, 23, 24, 26.

Beim *zweiten Rundgang* werden nachstehende vier Entwürfe von der engeren Wahl ausgeschlossen und zwar aus folgenden Gründen:

Nr. 2. Motto: *Gupf oder Spitz*: Die oberhalb der Burgwies von der Forchstrasse abzweigende Tramstrasse kann nicht befriedigen; sie liegt mit zu enger Kurve zu nah am Wehrenbachtobel. Die Längsenprofile der Nebenstrassen sind unschön und teilweise unrichtig. Die bestehenden Gebäude werden zu wenig geschont und die Baublocktiefen sind unwirtschaftlich.

Nr. 7. Motto: *Flarzhus*: Die Anlage der Tramstrasse ist bis zur Grenze des Bebauungsplangebietes gut, dagegen die Führung der übrigen Strassen und damit im Zusammenhang die Aufteilung des Geländes mangelhaft.

Nr. 21. Motto: *Heimeli*: Der Entwurf ist nicht vollständig; er behandelt nur einen Teil des Bebauungsplangebietes und kann daher für die engere Wahl nicht in Betracht kommen. Er zeigt jedoch eine vortreffliche Aufteilung des behandelten Baugeländes und dürfte daher für die weitere Bearbeitung des Bebauungsplanes nützliche Dienste leisten können.

Nr. 27. Motto: *Rot*: Der Anschluss der Strassenbahn ist nicht günstig gewählt, die Strassenanlage ergibt wenig befriedigende Baublocktiefen. Die bestehenden Strassen und Wege sind nicht genügend geschont.

Die demnach *in engerer Wahl verbleibenden neun Projekte* wurden einer weiteren eingehenden Durchprüfung unterzogen, welche folgendes Ergebnis hatte:

Nr. 1. Motto: *Salus publica*: Der Anschluss an die Strassenbahn erfolgt vom Klusplatz her durch die Witikonstrasse unter Beibehaltung der bestehenden Strasse bis zur „Schleife“ und von dort unter Anlegung einer neuen Strassenstrecke dem unteren Waldrand entlang in sehr geeigneter Weise (Maximalsteigung 5,9%) mitten durch das Wettbewerbsgelände ansteigend bis zur südöstlichen Grenze und mittels einer Kehre bis zur Witikonstrasse an der nordöstlichen Grenze des Bebauungsplangebietes. Nach der Ansicht des Preisgerichtes empfiehlt sich dieser Strassenbahnanschluss nicht. Es wäre vorteilhafter, statt einer Schleife durch die Witikonstrasse und die neu vorgeschlagene Strasse, eine direkte Ueberbrückung des Stöckentobels beim Kapf in der Verlängerung der Witikonstrasse vorzusehen. Die baulichen Mehrkosten einer solchen Anlage würden reichlich wieder aufgewogen: 1. durch den Fortfall der Kosten der neuen Strasse am unteren Waldrand südöstlich der „Schleife“, 2. durch Verminderung der Baukosten der Strassenbahn, 3. durch die kapitalisierten Minderkosten des Strassenbahnbetriebes mit Rücksicht auf die erreichte Wegverkürzung von rund 400 m. Ueberdies würde diese erhebliche Abkürzung das ganze Gelände in direktere Verbindung mit dem übrigen Stadtgebiete bringen und seinen Wert erheblich steigern. Die Höhenverhältnisse der Tramstrasse sind im Entwurf derart, dass die genannte Schleife ohne weitere Aenderungen des Entwurfs durch eine Ueberbrückung ersetzt werden könnte. Auch wird sich eine ästhetisch befriedigende Einfügung der Tobelüberbrückung in das Landschaftsbild nach Ansicht des Preisgerichtes erreichen lassen.

Die oberhalb der Burgwies abzweigende Längsstrasse erschliesst das Wettbewerbsgelände an sich gut und bringt es auch mittels zweier weiterer Querstrassen in günstige Verbindung mit der oberen Forchstrasse und den westlich derselben liegenden Stadtteilen. Die Wohnstrassen sind dem Gelände angepasst und ermöglichen gute Baublocktiefen, sodass dieser Entwurf mehr Frontlängen aufweist als alle übrigen Projekte und unter Berücksichtigung der offenen Bauweise die wirtschaftlichste Ausnützung des Baugeländes darstellt. Auch die Plätze und Strassenzusammenführungen, sowie die Schonung der bestehenden Gebäude befriedigen. Dagegen weisen einige gerade Strassenstrecken konvexe Gefällsausrundungen (Strassenbuckel) auf. Als ein Vorteil wird angesehen, dass durch Beibehaltung der bestehenden Fusswege kurze Querverbindungen durch das Wettbewerbsgebiet erreicht sind.

Nr. 5. Motto: *Luegid vo Berg is Tal*. Der Verfasser sieht eine Hauptstrasse mit Trambahn von der Forchstrasse aus vor, wählt jedoch einen für die Strassenbahn ungünstigen Ausgangspunkt. Im übrigen schliesst er das Bebauungsgebiet durch die Strassenbahn günstig auf. In der Führung der sonstigen Verkehrs- und der Wohnstrassen passt er sich indessen den Geländebedingungen wenig an, gibt den Strassen verhältnismässig zu grosses Gefälle und schafft ungünstige Baublockformen. Die bestehenden Gebäude sind geschont.

Nr. 6. Motto: *Neu's und Alt's, Gott erhalt's*. Von den beiden eingereichten Entwürfen erscheint die Variante besser als das ursprüngliche Projekt. Sie kommt daher vorzugsweise zur Beurteilung. Der Verfasser überbrückt vom Kapf aus das Stöckentobel mit einer Tramstrasse, die durch das Bebauungsgebiet nach Unter-Witikon führt. Ausserdem sieht er eine Hauptfahrstrasse von der Forchstrasse oberhalb der Burgwies abzweigend mit 7% Steigung vor, ferner eine Querverbindung von der Forchstrasse-Lenggstrasse zur neuen Eierbrechtstrasse. Im Wehrenbachtobel ist eine Fabrikanlage gedacht. Die Führung der Tramstrasse, insbesondere die Wahl der Ueberbrückungsstelle ist als gut anzuerkennen. Die Baublockformen im oberen Teile des Wettbewerbsgeländes sind



Abb. 10. Strassenbild zum Entwurf Nr. 6.

befriedigend und die bestehenden Gebäude soweit möglich geschont. Dagegen ist die obere Wasserstrasse zu stark eingeschnitten und auch die Lösung im unteren Teil des Wettbewerbsgebietes, für welche der erste Entwurf in Frage kommt, weniger befriedigend. Besonders ungünstig erscheint die Blockaufteilung südwestlich der Tramstrasse und die Ausgestaltung der Strasseneinmündungen in der oberen Witikonstrasse.

Nr. 14. Motto: *Nobile Turegum*. Das Projekt zeigt drei Hauptstrassen, eine Tramstrasse vom Kapf aus mit Viadukt zur Eierbrecht und nach Unter- und Ober-Witikon (Maximalsteigung 6%). Sodann eine Strasse von der Burgwies aus mit 7,5% und eine dritte von der Forchstrasse-Lenggstrasse aus mit 6,5% Steigung.



Abb. 9. Strassenbild zum Entwurf Nr. 6.

Der Strassenbahnanschluss ist richtig gewählt; die Weiterführung ist ebenfalls im allgemeinen günstig. Die Wohnstrassen erschliessen das Gelände im oberen Teile bedeutend besser als im unteren. Dagegen muss die Führung der Strasse von der Burgwies aus bemängelt werden. Der Hauptplatz sowie der Platz bei der Burgwies ist zu gross und in der Form nicht glücklich. Die teilweise Eindeckung des Wehrenbachtobels ist zu verwerfen.

Nr. 16. Motto: *Waser*. Der Entwurf enthält eine von der Forchstrasse-Freie Strasse ausgehende Hauptstrasse, in welche die Strassenbahn eingelegt ist und welche mittels Ueberbrückung des Stöckentobels und eines weiteren kleinen Tobels zur Eierbrecht und nach Unter-Witikon führt (Maximalsteigung 6%). Eine zweite Hauptstrasse geht von der Forchstrasse-Lenggstrasse aus mit einer Maximalsteigung von 7,5%. Die Strassenbahn ist innerhalb des Bebauungsgebietes günstig geführt. Zwei weitere Strassen bewirken mit teilweise sehr günstiger Anlage eine gute Aufschliessung. Die Plätze sind in Form und Grösse angemessen. Die Beibehaltung der Fusswege und die Schonung der bestehenden Gebäude ist lobenswert. Das ganze Projekt zeigt eine verständnisvolle und sehr sorgfältige Bearbeitung, nur würde die Bebauung im Wehrenbachtobel besser unterbleiben.

Nr. 18. Motto: *Um oder über den Kapf*. Die Tramstrasse vom Kapf ausgehend überbrückt das Stöckentobel weiter talaufwärts an einer weniger günstigen Stelle als in den Entwürfen Nr. 6 und 14 und zeigt Gegengefälle (Fallen max. 3,5% und Steigung 6%). Um das Gegengefälle zu vermeiden, hat der Verfasser zwar eine Variante mit Tramführung um das Kapfquartier herum vorgeschlagen. Aber auch diese Lösung ist zu verwerfen. Indessen liesse sich beim Hauptentwurf eine Ueberbrückung des Stöckentobels an geeigneter Stelle ohne wesentliche Aenderungen des Entwurfes anlegen. Die Anordnung einer weiteren Hauptstrasse von der Forchstrasse (Lenggstrasse) aus mit max. 7% Steigung befriedigt, ebenso im allgemeinen die Plätze und die Strasseneinmündungen. Dagegen zeigt das Gebiet oberhalb der Tramstrasse zum Teil zu grosse

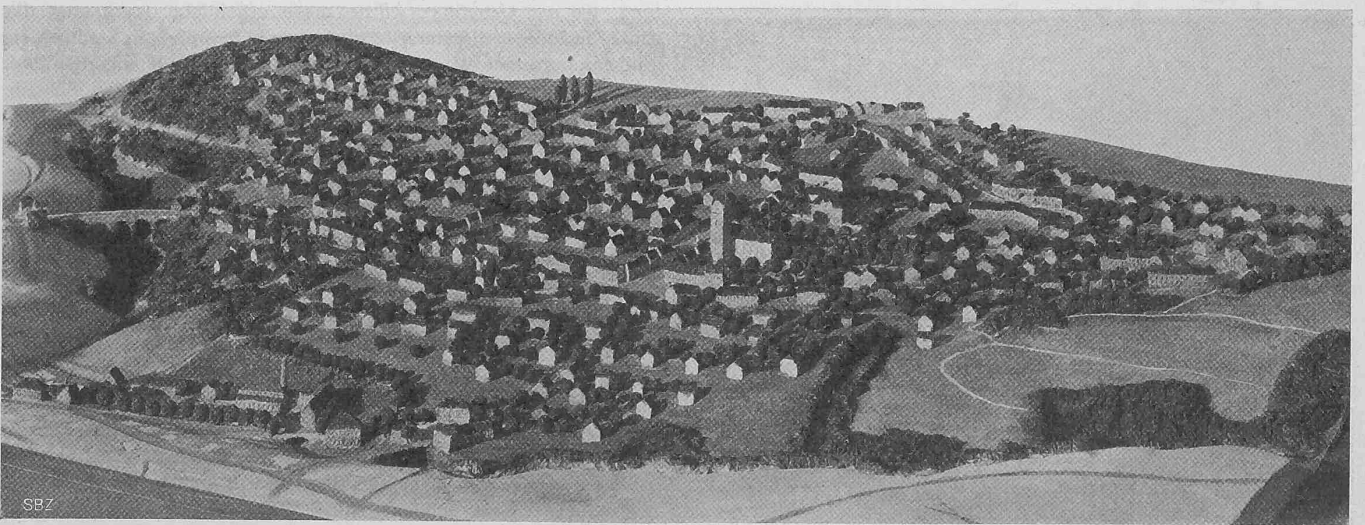


Abb. 8. Ansicht des Modells zum Entwurf Nr. 6 („Neu's und Alt's, Gott erhalt's“). — Arch. J. Maurer und E. Hultegger, Zürich.

Baublocktiefen und damit eine wirtschaftlich unvorteilhafte Aufschliessung. Anzuerkennen ist andererseits die Beibehaltung der bestehenden Wege.

Nr. 20. Motto: *Es war einmal*. Der Verfasser sieht drei Hauptstrassen vor, wobei er die Aufschliessung durch die Strassenbahn sowohl von der „Schleife“-Witikonerstrasse als auch von der Forchstrasse aus bewerkstelligt und einen Ringbetrieb der Strassenbahn ermöglicht. Vom Kapf aus benützt er die vorhandene Witikonerstrasse, legt dann jedoch von der „Schleife“ aus ein Doppelstrasse an für den Fuhrwerkverkehr (oben) und die Strassenbahn (unten). Mit Rücksicht auf die Zerstörung des Waldes unterhalb der Doppelstrasse ist diese Strassenbahnführung zu verwerfen. Ein Ersatz der „Schleife“-Strecke in der Witikonerstrasse durch Ueberbrückung des Stöckentobels wäre ohne wesentliche Aenderung des Projektes nicht möglich. Im weiteren zeigt der Entwurf eine unruhige Strassenführung und bei den Strassenprofilen öfters in geraden Strecken konvexe Gefällsausrundungen (Buckel). Dagegen ist die Baublockeinteilung im allgemeinen nicht ungünstig.

Nr. 22. Motto: *De Spure nah*. Eine mit einer Trambahn versehene Hauptstrasse, die oberhalb der Burgwies von der Forchstrasse zur Eierbrecht abzweigt, schliesst das Gebiet an die Forchstrassenlinie an unter Rückführung über die Witikonerstrasse-„Schleife“ zum Klusplatz. Eine Fortsetzung der Strassenbahn nach Witikon fehlt. Bei der dritten Kehre dieser Hauptstrasse im Wehrenbachtobel ergibt sich ein etwa 8 m hoher Damm und etwa 6 m tiefer Einschnitt; auch im übrigen veranlasst die Strasse grosse Erdbewegungen. Der Strassenbahnanschluss durch eine Ueberbrückung des Stöckentobels in Fortsetzung der Witikonerstrasse wäre unmöglich. Ferner sind die Strasseneinmündungen ungünstig gestaltet. Gegenüber diesen Nachteilen ist lobend hervorzuheben, dass die Baublockeinteilung und die Platzgestaltung befriedigen.

Nr. 25. Motto: *Witikoner-Alp*. Für die eine der beiden vorgeschlagenen Hauptstrassen wird der Tramanschluss im Klusplatz gesucht, dabei für die Tramstrasse die Witikonerstrasse korrigiert (Steigung 6%) und eine Doppelstrasse für den Fuhrwerkverkehr und die Strassenbahn von der „Schleife“ ausgehend angelegt. Die zweite Hauptstrasse zweigt von der Forchstrasse bei der Burgwies ab und führt zum Teil über die neue Eierbrechtstrasse mit 7% maximaler Steigung zur Eierbrecht. Wollte man aus den oben angegebenen Gründen die ungünstige Tramstrasse durch einen Viadukt vom Kapf aus ersetzen, so wäre dies der vorhandenen Höhendifferenzen wegen unmöglich. Die Führung der neuen Eierbrechtstrasse ist im Anfangsstücke zu beanstanden, auch durchschneidet sie im weiteren Verlaufe das Bebauungsgebiet ungünstig. Die übrige Aufteilung ist ebenfalls nicht glücklich. Dagegen ist die Beibehaltung der bestehenden Wege und die Schonung der vorhandenen Gebäude anzuerkennen.

Ausser den vorstehenden Erwägungen hat das Preisgericht zur Beurteilung der in engere Wahl gelangenden neun Entwürfe die für die Erschliessung des ganzen Bebauungsgebietes grundlegende Frage des Strassenbahnanschlusses in Betracht gezogen. Nach einlässlicher Prüfung ist es zur Ansicht gelangt, dass die Erschliessung durch eine Linie vom Klusplatz her vor derjenigen von der Forchstrasse aus den Vorzug verdient, und zwar hauptsächlich aus folgenden Gründen:

1. Da die unteren Teile des Baugeländes an die bestehende Forchstrassenlinie angeschlossen sind, handelt es sich im wesentlichen um den Anschluss der oberen Teile der Eierbrecht und von Witikon an eine obere Linie vom Klusplatz her.

2. Eine Mehrbelastung der Forchstrassenlinie durch Abzweigung einer neuen Linie in die Eierbrecht ist mit Rücksicht auf ihre schon jetzt starke Inanspruchnahme nicht wünschenswert.

3. Die bestehende Linie zum Klusplatz muss sowieso bis zum Kapf verlängert werden. Ihre Ausmündung am Kapf liegt wesentlich höher und ihre Fortsetzung erreicht die in Betracht fallenden Teile des Bebauungsplangebietes rascher als eine an die Forchstrasse anschliessende Linie. Ausserdem erstellt sie eine direktere Verbindung mit dem Hauptbahnhof, ohne wesentlich schlechtere Verbindungsmöglichkeiten mit den übrigen wichtigen Verkehrspunkten Zürichs zu ergeben.

4. Bau- und Betriebskosten sind infolge der notwendigen grösseren Längenentwicklung für eine Anschlusslinie von der Forchstrasse aus grösser als für eine solche vom Kapf aus.

5. Bei Erstellung der Linie vom Klusplatz her werden zusammen mit der bestehenden Linie in der Forchstrasse zwei total getrennte Gebiete erschlossen, was die bestehende Forchstrassenlinie mit einer Abzweigung in die Eierbrecht nicht leisten kann.

Auf Grund des gesamten Prüfungsergebnisses kommt das Preisgericht zunächst zum Urteil, dass die vier Entwürfe Nr. 5, 20, 22 und 25 sich nicht zur Prämierung eignen. Von den übrigen in den engsten Wettbewerb gelangenden fünf Projekten muss ein weiteres Projekt ausgeschieden werden, da nach den Bestimmungen des Wettbewerbes höchstens vier Preise verteilt werden dürfen. Das Preisgericht entscheidet sich mit Stimmenmehrheit für Ausschcheidung von Projekt 14 mit dem Motto: *nobile Turegum*, einstimmig jedoch für die Zuerkennung einer Ehrenmeldung an dasselbe. Von den schliesslich verbleibenden vier Entwürfen Nrn. 1, 6, 16 und 18 wird einstimmig Nr. 1 für das beste gehalten. Da das Projekt jedoch keine einwandfreie Strassenbahnführung vom Kapf ins Bebauungsgebiet vorschlägt, wird einstimmig von der Verleihung eines ersten Preises abgesehen und ihm ein zweiter Preis zuerkannt. Bei der Vergleichung der Projekte 6, 16 und 18 gelangt das Preisgericht zum Schluss, dass die Projekte 6 und 18 mit Bezug auf den Anschluss der Strassenbahn dem Entwurf Nr. 16 überlegen sind, dass jedoch Projekt 16 in anderer Hinsicht solche Vorzüge aufweist, dass es mit den übrigen Entwürfen in gleichen Rang gestellt zu werden verdient. Das Preisgericht entscheidet sich daher mit Mehrheit dahin, dass die Entwürfe 6, 16 und 18 in der Hauptsache als gleichwertig zu bezeichnen seien; sie werden daher in gleichen dritten Rang gestellt.

Die dem Preisgericht zur Verfügung stehende Summe von 10000 Fr. wird sodann in der Weise verteilt, dass auf den zweiten Preis 3400 Fr. und auf die drei dritten Preise je 2200 Fr. fallen. Das Preisgericht empfiehlt, der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplanes Entwurf Nr. 1 unter Berücksichtigung der oben empfohlenen Abänderungen zu Grunde zu legen.

Die Eröffnung der Umschläge hatte folgendes Ergebnis:

II. Preis von 3400 Fr.

Nr. 1. Motto: *Salus publica*. W. Schwegler und Charles Béguelin, Architekten, Zürich und Bern.

III. Preis ex aequo von je 2200 Fr.

Nr. 6. Motto: *Neu's und Alt's, Gott erhalt's*. J. Maurer und E. Hulftegger, Architekten, Zürich 7.

Nr. 16. Motto: *Waser*. Architekten Pfleghard & Häfeli, Zürich, und Ingenieur Carl Jegher, Zürich.

Nr. 18. Motto: *Um und über den Kapf zur Eierbrecht*. Gebrüder Pfister, Architekten in Zürich.

Zürich, den 16./18. Juni 1913.

Das Preisgericht:

Der Vorsitzende: Dr. E. Klöti.

Die Mitglieder: Professor Dr. Baumeister, Stadtgenieur Dick, Stadtbaumeister Fr. Fissler, Professor Ewald Genzmer, alt Regierungsrat Reese, Stadtgenieur V. Wenner.

Der Sekretär: Dr. Fr. E. Meyer.

Nachtrag.

Nach Anwendung des § 9 der massgebenden Grundsätze für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben, aufgestellt vom Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein, werden als Verfasser des Entwurfes Nr. 14 mit dem Motto „Nobile Turegum“, dem eine Ehrenmeldung zuerkannt worden ist, bekannt gemacht: F. Scotoni-Eichmüller, Architekt in Oerlikon, und Th. Baumgartner, Gemeindeingenieur in Seebach.

Zürich, den 20. Juni 1913.

Im Auftrag:

Der Sekretär des Preisgerichtes: Dr. Fr. E. Meyer.“

LIV. Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern.

In den Tagen vom 23. bis 27. Juni d. J. hat in Strassburg die LIV. Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern stattgefunden. Die Verhandlungen boten wie gewöhnlich des Lehrreichen sowohl für Gas- als auch für Wasserfachleute sehr viel; namentlich kamen dieses Jahr, im Gegensatz zu andern Jahren, die Kollegen aus dem Wasserfach vollständig auf ihre Rechnung.