

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 8

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>

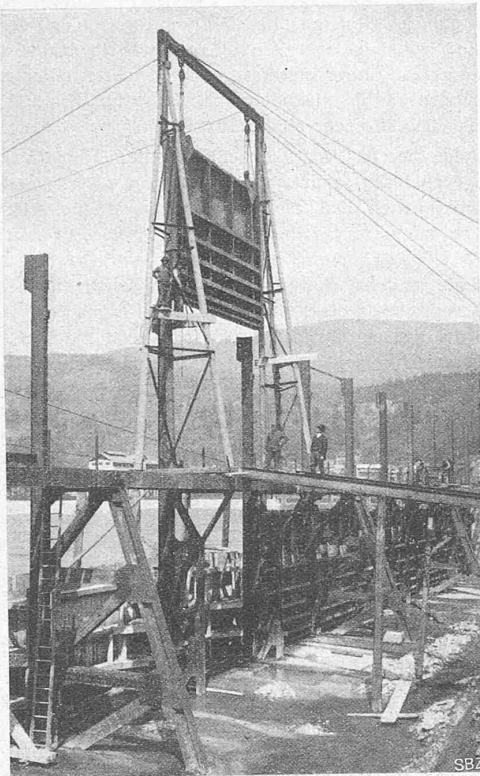


Abb. 43. Einsetzen der Schützentafeln am Kanal-Einlauf. Schütze in höchster Stellung (27. April 1916).

Die Schützen sind durch zwei Leiter-Zahnstangen an die Windwerke aufgehängt. Da es bei einer Kanalfüllung und aufgestauter Aare nicht nötig ist, alle Schützen auf einmal zu ziehen, so sind nicht alle Aufzugsmechanismen für den vollen Wasserdruck gebaut; die Zahnstangen und Windwerke sind vielmehr nur bei fünf Schützen, nämlich bei jeder mittleren eines Dreierfeldes, für den vollen einseitigen Wasserdruck, d. h. für 36 t Zugkraft, bei den übrigen zehn nur für einen maximalen Wasserüberdruck von 1,0 m, d. h. für 18 t Zugkraft berechnet.

Für den Antrieb werden zwei fahrbare Motorwagen verwendet, die an jedes Windwerk angeschlossen werden können. Bei einem Motor von 10 PS und 1000 Uml/min beträgt die Hubgeschwindigkeit bei den mittleren Windwerken eines Feldes 21 cm, bzw. 42 cm/min für die übrigen. Die Schützen können auch von Hand bewegt werden. Bei Handantrieb mit zwei Mann Bedienung beträgt die Hubgeschwindigkeit bei 24 Uml/min 1,5 cm/min bei den mittleren Schützen, bzw. 3,0 cm/min bei den übrigen.

(Forts. folgt.)

Zum Obmannamt-Durchbruch in Zürich.

Wenn wir im Folgenden nochmals auf diese im letzten Bande erörterte Angelegenheit zurückkommen, entsprechen wir einem Wunsche der städtischen Baubehörde, die sehr schwierige Aufgabe durch Veröffentlichung neuer Vorschläge abklären zu helfen. Diesem Zweck diene schon die Darlegung des Vorschlages von Arch. Peter Birkenholz (am 6. Dezember 1919), der wir nun noch die Idee der Arch. Edwin Wipf und M. Meiler anreihen. Vorangestellt sei in Abb. 1 (S. 86, dem illustrierten „Schlussbericht“ entnommen) der bezügliche Teilplan der Arch. Gebr. Bräm, der im „Wettbewerb Gross-Zürich“ 1918 vom Preisgericht als einzig befriedigende der vorhandenen Lösungen für den „Durchbruch nach dem Heimplatz“ bezeichnet worden war. Es äussert sich dazu wie folgt:

„... Der Detailplan für Umgestaltung der Altstadt ist in künstlerischer Hinsicht insofern gut, als die Absicht

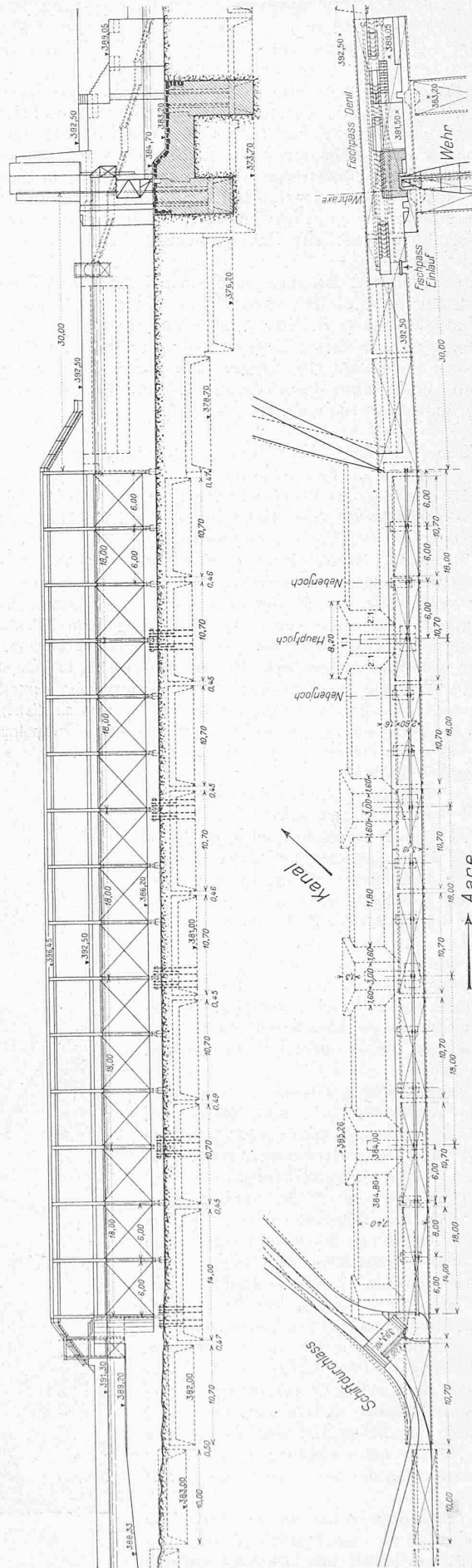


Abb. 38 und 39. Grundriss und Aufriss des Kanal-Einlaufbauwerks, rechts Schnitt durch Öffnung 5 („Grundablass“) des Stauwehrs (vergl. Abb. 8 und 9 auf Seite 11 dieses Bandes). — Masstab 1 : 600.

klar durchgeführt ist, bei später notwendig werdender Verbreiterung der jetzt sehr schmalen Strassen die grundsätzliche Linienführung der Strassen und den Charakter des Strassenbildes zu erhalten. Der hier gemachte Vorschlag für die Neubebauung des Obmannamt-Areals ist zu rühmen, weil neben ausreichenden Bauflächen gute Platz- und Strassenbilder geschaffen werden. Die Linienführung des Durchbruches Zähringerstrasse-Heimplatz würde besser sein, wenn diese Strasse bei der Kreuzung mit dem Neumarkt etwas östlich verschoben würde, weil alsdann die Gefällsverhältnisse günstiger würden. Auf die in diesem Strassenzuge vorgesehene Baumpflanzung kann verzichtet werden.“ —

Beachtenswert ist, dass in jenem „Wettbewerb Gross-Zürich“, der durch die Programm-Vorschriften des Obmannamt-Wettbewerbes (z. B. Seilergrabenlinie) in keiner Weise beeinflusst war, in dieser Gegend fast von allen Bewerbern neben dem Heimplatz ein eigener Obmannamt-Platz vorgeschlagen, und durch das Preisgericht ohne Beanstandung auch prämiert worden ist.

*

Zum Vorschlag Wipf-Meiler (Abbildung 2 und 3) schreibt Arch. Ed. Wipf folgendes:

„Die kürzeste und betreffend Gefälle günstigste Tramverbindung Heimplatz-Zentral (Leonhardplatz) ist die Linie Heimplatz-Zähringerstrasse. Der behördliche Einwand, die Zähringerstrasse sei zu schmal, fällt dahin, wenn man entgegenhält, dass der Seilergraben jetzt in seinem untern Teil noch schmaler ist. Ferner ist es nicht nötig, dass die Zähringerstrasse durch Zurücksetzen der Häuserfronten verbreitert wird: Durch Schaffung von Arkaden beidseitig der Strasse würde die ganze jetzige Breite derselben für Tram und Wagenverkehr frei. Der Seilergraben hat in Zukunft in natürlicher Weise dem durchgehenden Wagenverkehr Zentral-Hottingen-Zürichberg unter Umgehung des Heimplatzes zu dienen. Der neuen Zähringerstrasse sollte eine schlanke Linie, zwanglose Einführung in den Heimplatz und kleinste Steigung gegeben werden.“

Bei Projektierungen solcher Art, namentlich, wenn es sich um Anlagen handelt, die wichtige Organe des Staates aufnehmen sollen, ist darauf zu achten, dass Baumassen, Plätze und Strassen organische Beziehungen zu andern Stadtteilen anknüpfen. Eine Stadt muss, um schön zu sein, und auch aus Rücksicht auf den sich entwickelnden Verkehr, organisch aus sich herauswachsen, niemals aber eine Zusammensetzung von in sich abgeschlossenen Teilen bilden. Die topographische Gestaltung der Stadt Zürich birgt verhältnismässig sehr viele künstlerisch hochwertige Möglichkeiten, die in diesem Sinne gewertet werden sollten.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend haben wir beim Wettbewerb, trotz den Hindernissen, Studien angestellt und unsere eigentliche Idee über die Bebauung des Obmannamtes (Abb. 2) in unserem Kompromissprojekt lediglich im Auge behalten und angedeutet (Nr. 30, in engster Wahl, Abb. 3). Auf dem Hügel der oberen Zäune, der wie geschaffen ist, um durch einen bedeutenden Bau gekrönt zu werden, soll die langgestreckte Baumasse der künftigen Regierungsbauten erstehen, die in Beziehung zum Rathausquai, Grossmünster, zur neuen verlängerten Zähringerstrasse und zur noch nicht erstellten Südflanke der Bekrönung des Rämiplateau stünde. In der Weise wird ein Dreiklang Grossmünster-Obmannamt-Schönbühlbauten (Universität-Erweiterung) geschaffen, um dessen Axe sich alles Andere ordnet. Gerade diese Ordnung wollte ja der Wettbewerb anstelle des Chaos von heute erstreben.

Das Obmannamt würde von der Qualbrücke aus bis zur Meise das Stadtbild vornehm beherrschen, namentlich vom Helmhaus und Rat-

haus aus würden hervorragende Stadtbilder geschaffen. Die kurzen Verbindungen des Obmannamtes mit dem Rathaus und der Münsterbrücke sind jedenfalls sehr wertvoll und deshalb anzustreben. Von der verlängerten Zähringerstrasse aus ist der Anblick des Regierungsgebäudes durch die Höherstaffelung im Hintergrunde des Vorplatzes ebenfalls sehr eindrucksvoll.

Infolge der im Programm aufgestellten Hindernisse war es aber ausgeschlossen, anders zu projektieren, als es geschehen ist. Die Schwierigkeiten und die grosszügigen Möglichkeiten zeigten sich erst bei intensiver Bearbeitung der Aufgabe. Nur zwei Bewerber wagten es zum vornherein, ausser Wettbewerb gestellt zu werden und so legte mancher Bewerber den Keim seiner eigentlichen Idee in ein „Kompromissprojekt“, um nach der Prämierung seinen Einfluss bei der ausschreibenden Behörde geltend machen zu können und den ganzen Fragenkomplex ins Rollen zu bringen. Dieses Bestreben zeigt sich deutlich bei Projekt Nr. 30 (Abb. 2 und 3), ferner auch bei Projekt Nr. 19 und Nr. 36.¹⁾ Das Projekt Nr. 18²⁾ hat den Knoten gewaltsam gelöst, indem es sich mit den Programmhindernissen abfand und in seinem Platz einen Anziehungspunkt ohne Rücksicht auf den Heimplatz schuf. Nur der künstlerische Wert seiner neuen amtlichen Gebäude überragt alle prämierten Entwürfe; das Verfehlt bei Nr. 18 ist unserer Meinung nach das Zumauern des natürlich gelegenen und nötigen Heimplatzes und die Schaffung eines neuen Platzes daneben, in unregelmässigem Gefälle, wo er nur als Durchgang einer Strasse dient.

Andererseits sollte das Obmannamt nicht an den Heimplatz gestellt werden, seine Baumasse ist zu gross, für das Kunsthaus erdrückend. Durch Ausnützung des Hügels der oberen Zäune für das Obmannamt-Gebäude fällt die Notwendigkeit der Schaffung eines grösseren Vorplatzes dahin. Durch seine erhöhte Stellung kommt es sehr vorteilhaft zur Geltung. Der Heimplatz könnte in der angedeuteten Weise durch das Gerichtsgebäude, als Gegenüber

¹⁾ Vergl. Band LXXIV, Seite 185 (vom 11. Oktober 1919). Red.

²⁾ I. Preis, dargestellt in Band LXXIV, Seite 119 (6. September 1919) und Seite 189 (11. Oktober 1919). Red.

Aus dem Bebauungsplan-Wettbewerb für Gross-Zürich.

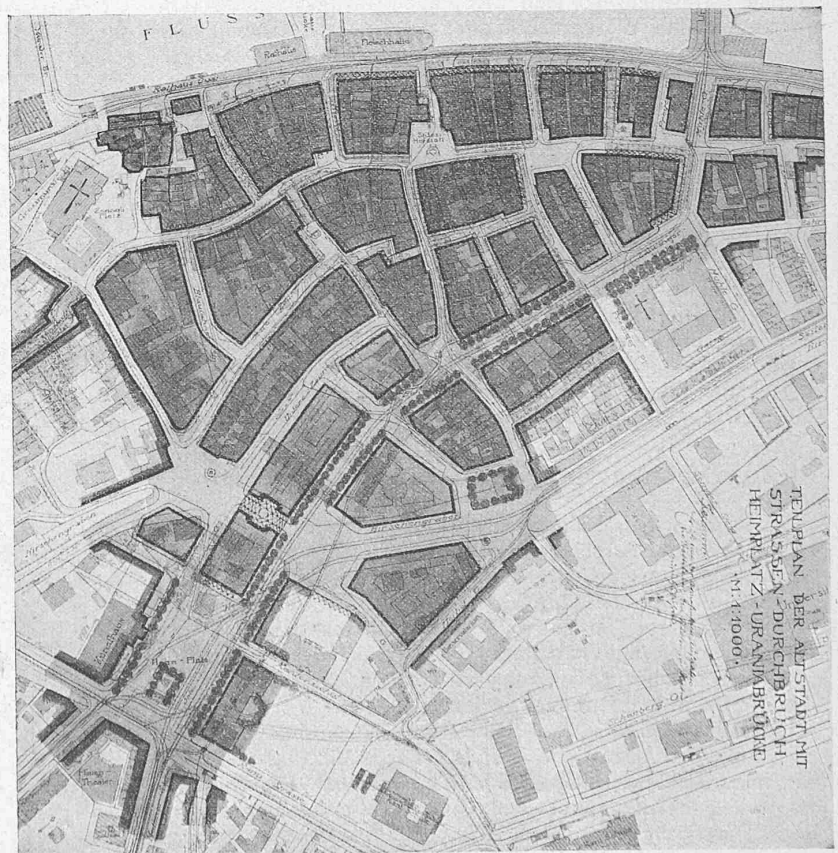


Abb. 1. Teilplan der Altstadt mit Strassendurchbruch Heimplatz-Predigerplatz. — 1:5000.

Verfasser: Gebrüder Bräm, Architekten in Zürich.

des Kunsthauses, bebaut werden, sei es im Hintergrunde einer künstlerischen Grünanlage, sei es direkt am Platz. In diesem Falle bliebe bei der Verbreiterung des Heimplatzes auf die Länge des symmetrisch ausgebauten Kunsthauses, die gleiche Fläche hinter dem Gerichtsgebäude zu Turnzwecken übrig, wie bisher.

Dieser Wettbewerb ist verunglückt, wenn man dessen Ergebnis als Abschluss betrachtet; er ist aber wertvoll, wenn man das Ergebnis als Grundlage für die endgültige Abklärung des Problems aufnimmt, unter Weglassung der „Hindernisse“.

Gerade die Entwürfe 18 und 30 zeigen in den *späteren Erweiterungen des Obmannamtes*, wo der Kern der Lösung liegt: in der Ausnützung des Hügels der oberen Zäune, die unbegrenzte künstlerische und praktische Möglichkeiten eröffnet. So aufgefasst würden wir Stadtbilder schaffen, der jetzigen Generation zum Vorbild, der Nachwelt zur Freude. Auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus dürfte eine Lösung im Sinne unserer Vorschläge durch die einträglichen Landverkäufe im derart neuerschlossenen, ausgezeichneten Geschäftsviertel den Vorzug verdienen.“

Zur Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich.

Die Aufsatzreihe, die wir unter diesem Titel im letzten Jahrgang veröffentlichten, bedarf noch einer Vervollständigung. Auf Seite 304 von Band LXXIV (vom 20. Dezember 1919) hatten wir

Aus dem „Obmannamt-Wettbewerb“ in Zürich.

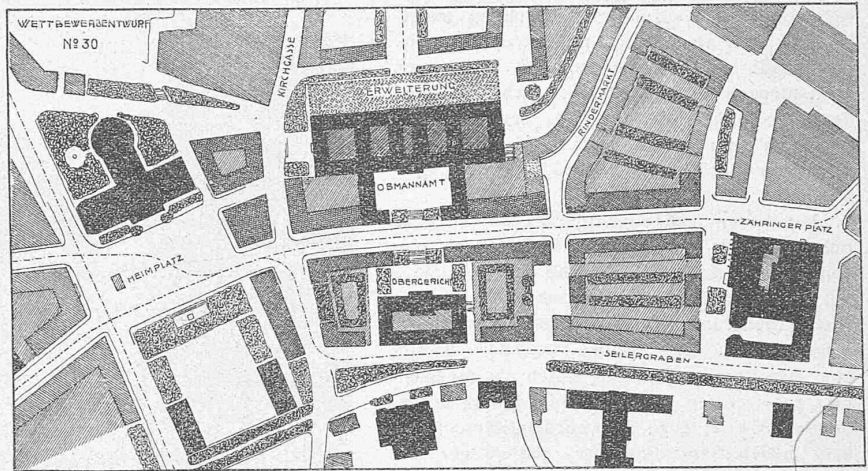


Abb. 3. Entwurf Nr. 30. — Arch. E. Wipf und M. Meiler, Zürich. — Uebersichtsplan 1:5000.

die Bebauungspläne vorgeführt und erläutert, die von Prof. K. Moser zum Expertenprojekt vom Mai 1919 (Durchgangsbahnhof im Industriequartier) aufgestellt worden sind. Sie betreffen den endgültigen Ausbau *nach*, wie auch die provisorische Anpassung des Strassenetzes *vor* Ableitung der Sihl. Ebenfalls im Mai 1919 hat das städtische Tiefbauamt durch seinen Architekten K. Hippenmeier, unabhängig von den Bahnhof-Experten, die durch jenes Durchgangsbahnhof-Projekt bedingte Umgestaltung des Stadtplans bearbeiten

lassen. Dies war uns anlässlich unserer Berichterstattung noch nicht bekannt, und wir entsprechen daher gerne dem Wunsche des Stadttingenieurs, auch den Bebauungsplan-Entwurf des Tiefbauamtes zur Kenntnis unserer Leser zu bringen und damit der Kritik der Fachkreise zu unterbreiten. Die Bearbeitung erstreckt sich, wie Abb. 1 auf Seite 89 zeigt, auf die ganze linksufrige Stadtseite, die durch klar ausgeprägte, vom Ankunftsplatz des neuen Bahnhofes radial ausstrahlende Strassenzüge mit diesem in Verbindung gebracht wird, in einem Planbild von stark ausgeprägter Symmetrie. Weniger klar ist die Verbindung vom Bahnhof über Bahnhofbrücke-Leonhardplatz zu den Stadtteilen rechts der Limmat. Diese sind im vorliegenden Plan überhaupt nicht bearbeitet, was der Phantasie des Beschauers in Hinsicht auf die Möglichkeiten zur Erreichung des Heimplatzes freien Spielraum lässt; wir verweisen auf die Pläne auf den vorhergehenden Seiten.

Zum Plane des Tiefbauamtes schreibt uns Stadttingenieur V. Wenner was folgt:

„Das Tiefbauamt ist bei der Aufstellung des Bebauungsplanes zum Umbauprojekt des Hauptbahnhofes von dem Gedanken ausgegangen, im Anschluss an das neue Aufnahmegebäude, analog wie in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts im Zu-

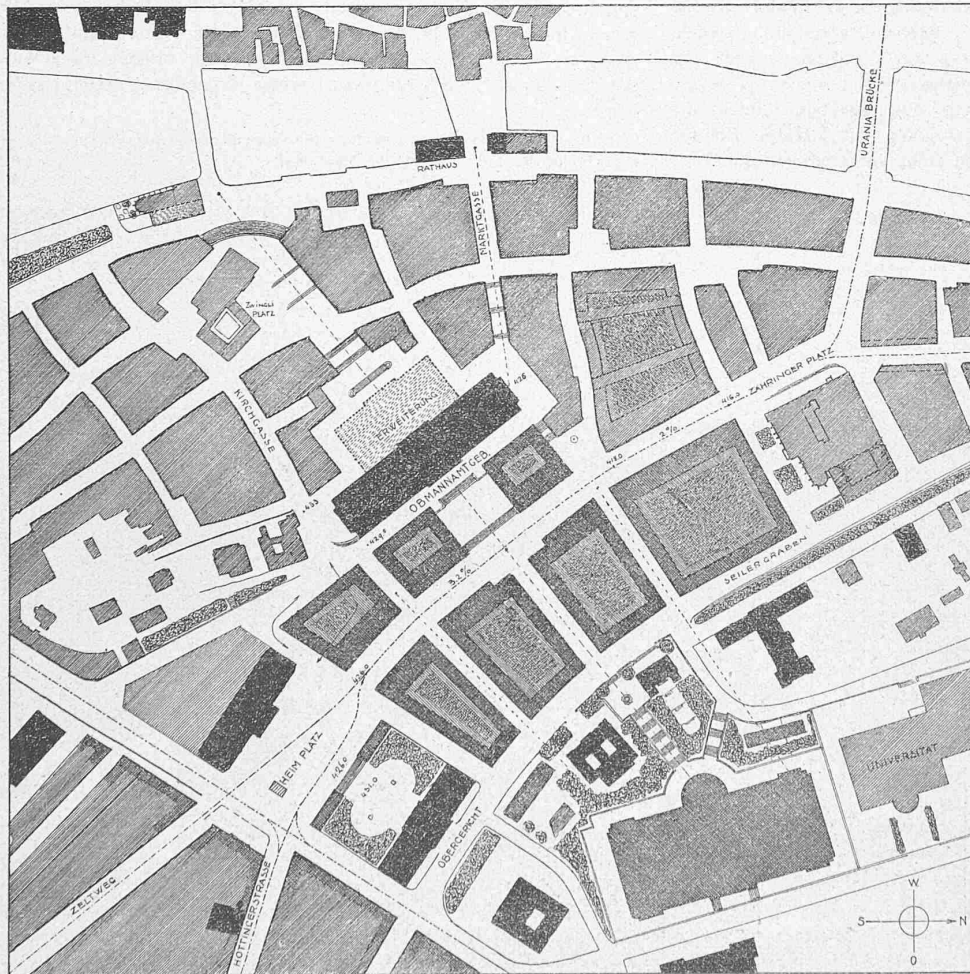


Abb. 2. Vorschlag für endgültige Umgestaltung des Obmannamt-Areals in Zürich. — 1:5000. Verfasser: Architekten E. Wipf und M. Meiler in Zürich.