

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
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: 14.03.2025

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

d. h. $\lambda = \frac{h}{2}$; somit $F = x \frac{h}{2}$

„Die Bruchfuge ist so einzulegen, dass der Querschnitt des Bruchprisma inhaltsgleich wird mit dem Dreieck begrenzt von der Bruchfuge, der Böschungslinie und der Parallelen zur Stellungslinie.“¹⁾ Das ist der Satz von Rebhann.

Belgrad, 26. Juni 1929. Dr. Ing. Ivan Pajič.

*

Hierzu erwidert Dr. Pasternak folgendes:

Der Text und die Abbildung des Herrn Dr. Ing. Pajič bilden keinen zweiten geometrischen Beweis des Satzes von Rebhann; denn man darf wohl unmittelbar

$$dF = \frac{h}{2} dx, \text{ aber keineswegs auch}$$

$$dF = \lambda dx \text{ setzen, weil in}$$

$$F = \lambda x \text{ beide Faktoren variabel sind.}$$

Der Beweis lässt sich aber, in der gewiesenen Richtung, ebenfalls sehr leicht und rein geometrisch durchführen

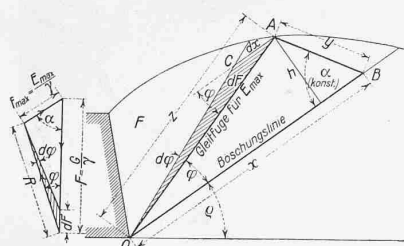


Abb. 2.

(Abb. 2). Hierzu hat man nur zu bemerken, dass die auf die Flächen reduzierten Kraftdreiecke für E_{max} und für eine unendlich benachbarte Gleitfuge die selbe Seite f_{max} haben ($df = 0$) und in ihrer Differenz

ein unendlich schmales Dreieck mit der Seite dF bilden, das zum Dreieck dF zwischen den Gleitfugen mit demselben Seitenverhältnis

$$\lambda = \frac{R}{Z} = \frac{F}{x} = \frac{f_{max}}{y} = \frac{dF}{dx}$$

ähnlich ist. Also darf an der Stelle mit f_{max} in der Tat $dF = \lambda dx$ gesetzt werden, woraus dann in Verbindung mit $dF = \frac{h}{2} dx$:

$$F = \lambda x = \frac{hx}{2} \text{ und } f = \frac{h}{2} y \text{ folgt.}$$

Wenn auch dieser zweite rein geometrische Beweis den Reiz des Zusammenhanges mit der Culmann'schen Linie verliert, ist er von einer solch überraschenden Einfachheit, dass er in Fachkreisen allgemein bekannt zu werden verdient.

Zürich, den 2. Juli 1929.

Dr. Ing. P. Pasternak.

Ideen-Wettbewerb für einen Stadtbauplan der Stadtgemeinde Luzern.

Bericht des Preisgerichtes.

Das Preisgericht begann seine Arbeit Montag den 25. März 1929, vormittags. Es waren folgende 15 Projekte eingegangen, die in der Turnhalle des Pestalozzischulhauses übersichtlich zur Aufstellung kamen: Nr. 1 „Plus 24000“, 2 „Zielbewusst“, 3 „Reuss“, 4 „Leodegar“, 5 „Wohn- und Fremdenstadt“, 6 „1939“, 7 „Bucheli“, 8 „Zukunftsblick“, 9 „An sonnigen Halden“, 10 „Stadtgemeinde“, 11 „Richtlinien“, 12 „Föhn“, 13 „St. Leodegar“, 14 „Entwicklung“, 15 „Rigi“.

Nr. 8 erwies sich als unvollständig in bezug auf das verlangte Planmaterial und musste deshalb von der Beurteilung ausgeschlossen werden.

Nr. 10. Bei diesem Projekt konnte der Zeitpunkt der Ablieferung nicht festgestellt werden, da es erst nach dem Ablieferungstermin in einem Zimmer des Stadthauses aufgefunden wurde. Das Projekt musste daher als verspätet eingereicht angesehen werden, wird aber trotzdem zur Beurteilung zugelassen.

Das eingehende Studium der Entwürfe, jeweilen unterbrochen durch Besichtigungen an Ort und Stelle, ergab die Ausscheidung von neun Projekten, nämlich:

¹⁾ Im Wortlaut zitiert aus der Abhandlung von Dr. Pasternak.

Nr. 1. Der Verfasser hat sich mit der Ausgestaltung des Strassenetzes zu wenig auseinandergesetzt. Als nennenswerter Vorschlag ist einzig die Verbindung Maihofstrasse-Spitalstrasse vorhanden, die aber ohne Rücksicht auf das Gelände trassiert ist. Auch im übrigen enthält das Projekt keine besonders beachtenswerten Vorschläge.

Nr. 2. Vorschläge für die Bahnanlage phantastisch, für Bebauung und für Spiel- und Sportplätze unannehmbar.

Nr. 4. Zu starke Eingriffe in die bestehenden Verhältnisse.

Nr. 5. Weder für die Verbesserung des Hauptstrassennetzes noch für die Bebauung bemerkenswerte Vorschläge.

Nr. 10. Allzu schematische Aufteilung ohne Rücksicht auf das Gelände und bestehende Verhältnisse.

Nr. 12. Bebauung in vernünftigen Grenzen, ausgenommen im Gebiet Geissenstein und Bodenhof. Vorgeschlagene neue Spreuerbrücke nicht annehmbar; Niederlegung der Kaserne ohne Verkehrsverbesserung. Entlastungstrasse auf dem rechten Reussufer fehlt. Mangelhafte Behandlung des linken Seeufers.

Nr. 13. Ueberdeckung des Himmelrich-Bahneinschnittes nicht zulässig. Unförmliche Baublöcke, Niederlegung wertvoller Privatbauten ohne Erzielung wesentlicher Vorteile. Lösung des Stiftsareals und des Bahnhofplatzes unbeholfen.

Nr. 14. Geländeaufschliessung, Ueberbauung und Grünanlagen im Tribtschenhorn ohne Verständnis. Schlechte Ufergestaltung. Detailvorschläge unbefriedigend.

Zur engern Wahl verbleiben sechs Projekte, die folgendermassen beurteilt werden:

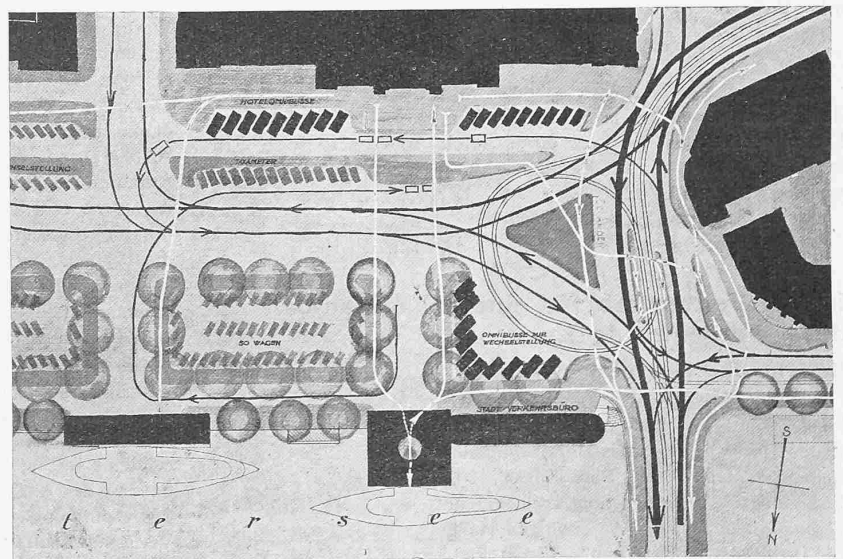
Nr. 3 „Reuss“. Die Verbindung Maihof-Spitalstrasse über Hinterbruchtal nimmt auf die Geländebeziehungen wenig Rücksicht, ebenso die Verbindung am rechten Reussufer, die hinter Lochhof durchführt, sowie die Ueberbrückung der Reuss und Emme. Für den Durchgangsverkehr St. Karlibrücke-Unterer Hirschengraben zieht der Verfasser die Sentimattstrasse in Betracht. Eine neue Parallelstrasse zur Horwerstrasse ist nicht begründet. Als Verkehrsverbesserung im Stadttinnern muss der Vorschlag für die Umänderungen bei der Reussbrücke abgelehnt werden. Die mit den Strassenführungen vorgesehenen baulichen Umänderungen sind vielfach nicht begründet, z. B. die Abtragung der Kaserne, die Niederlegung des Stadttheaters und die Erweiterung des Löwenplatzes. Für die künstliche Ausbuchtung am Alpenquai fehlt die Begründung. Die Verlegung der Werfte in die Tribtschenbucht ermöglicht eine klare, flüssige Lösung für den Alpenquai. Die Hafenanlage wird als unzweckmässig abgelehnt. Die Verkleinerung des Bahngeländes durch die Diagonalstrasse mit Zuteilung von Baugelände ist ausgeschlossen. Der Gedanke, den Güterbahnhof durch eine Bebauung gegen den See hin zu begrenzen, ist anzuerkennen. Die vollständige Freihaltung des Brühlmooses geht zu weit, die Anlage einer Fest- und Sportwiese ist an dieser Stelle nicht erwünscht. Die Schlachthausanlage ist in Ebikon vorgesehen. Die Katholische Kirche ist zu ablegen und die Protestantische Kirche dem Strassenlärm ausgesetzt. Die geschlossene Bebauung ist richtig abgegrenzt. Die vorgesehene Bebauung am Eingang des Würzenbachtals ist im Hinblick auf die sehr langsame Bevölkerungszunahme und aus Rücksicht auf das hochwertige nachbarliche Bauland gegen die Halde nicht angezeigt. Die Aufschliessung und Begrenzung der Baugebiete der offenen Bauweise ist nicht nach Programm durchgeführt. An den wenigen Stellen, wo eine Bebauung angedeutet ist, sind die Häuserreihen oft ohne Rücksicht auf das Gelände gestellt. Die teilweise Ueberbauung der Allenwindenkuppe ist zu beanstanden. Der Freihaltung des Bahnhofplatzes ist zuzustimmen. Entgegen dem Vorschlag des Verfassers soll der Platz östlich des Aufnahmegebäudes für ein öffentliches Gebäude und nicht für einen Wohnblock in Betracht gezogen werden. Die Zusammenfassung der Gebäude der Landungsstellen ist näherer Prüfung wert. Auf die gedeckte Verbindung zwischen Ostausgang des Bahnhofes und Schiffplände ist zu verzichten. Die Verkehrsregelung auf dem Bahnhofplatz ist nicht derart, dass der Verkehr eindeutig geleitet wird; besonders ungünstig ist für den Fussgänger das Ueberschreiten des Fahrverkehrs Pilatusstrasse-Seebrücke in den beiden Richtungen. Die Strassenbahn muss auf der Seebrücke zur klaren Trennung des Fahrverkehrs in die Mitte der Fahrbahn verlegt werden. Die vorgesehene Abdringung der Stiftstrasse nach Westen mit Ausmündung auf die Löwenstrasse ist gut. Die Verlegung der Strassenbahn aus der Alpenstrasse in die Löwenstrasse bringt keine Vorteile; der Fahrverkehr an der Ost-ecke des Verwaltungsgebäudes der S. B. B. würde beeinträchtigt.



1. Rang (3800 Fr.), Entwurf Nr. 9. Verfasser: Armin Meili, dipl. Architekt, Luzern. — Uebersichtsplan 1 : 25 000.

Infolge Nichterfüllung des Programms hinsichtlich der Aufteilung der Baugebiete muss das Projekt von der Prämierung ausgeschlossen werden.

Nr. 6. „1939“. Die Verbindung der Maihofstrasse mit der Spitalstrasse, hinter dem Maihofschulhaus durch, ist schwierig durchzuführen. Bei der südlichen Fortsetzung der Strasse auf dem rechten Ufer der Reuss vom Ibach her, ist die diagonal verlaufende, ansteigende Reussbrücke und die Niederlegung der Kaserne zu beanstanden. Die Fortsetzung der Bundesstrasse nach der Obergrundstrasse über den Bahneinschnitt ist gut. Die Verlegung der Gotthardlinie beim Weisshaustunnel führt zu unerwünschter Abschnürung des Würzenbachtals. Die Markthalle an der Baselstrasse ist im Hinblick auf den dortigen grossen Verkehr nicht gut gelegen und fällt auch aus wirtschaftlichen Gründen, wegen der Niederlegung der Kaserne, nicht in Betracht. Für die Sicherung von Freiflächen hat der Verfasser keine genügenden Vorschläge gemacht. Die Ueberbauung der heute noch freien Plätze im Hirschmattgebiet ist zu beanstanden. Die Durchschneidung des Plateau von Allenwinden ist unerwünscht. Die weitgehende Aufschüttung um das Inseli würde dessen Reiz beeinträchtigen. Die Verlegung der Werfte und der Seeverladeanlage hinter die Tribschenthalbinsel und die Einbeziehung des dortigen Geländes in das Industriegebiet ist abzulehnen; das an sich schon kleine Industriegebiet im Tribschemoos darf durch Plazierung grosser Sportplatzanlagen nicht noch mehr beschnitten werden. Die Ausdehnung der geschlossenen Bauweise ist zu weitgehend, insbesondere auch bis zur Musegg. Unschöne Blockeinteilung im Himmelrichgebiet. Die Platzanlage östlich des Bahnhofes, mit Niederlegung der Frohburg-



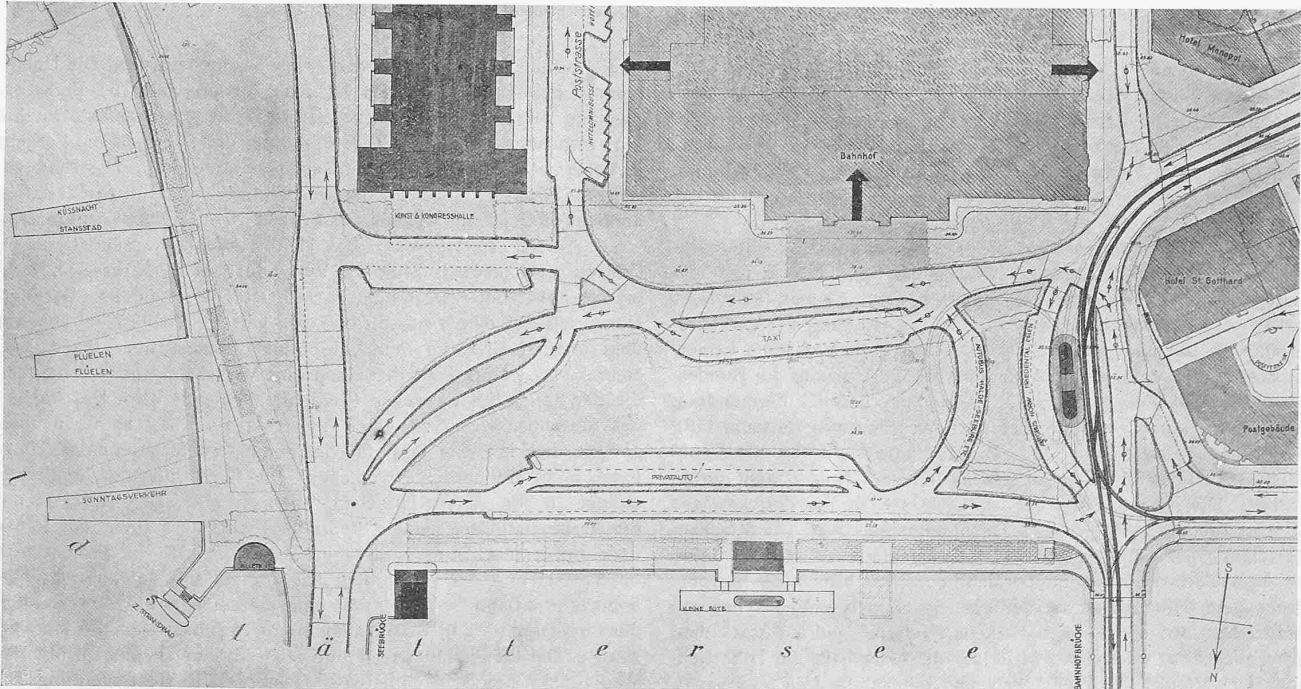
Entwurf Nr. 9. — Lageplan des Bahnhofplatzes 1 : 2000.

häuser, ist unbegründet. Die Verkehrsregelung auf dem Bahnhofplatz ist ungenügend. Die Einmündung der Stiftstrasse in die St. Leodegarstrasse ist zu wenig flüssig und zu wenig übersichtlich und beeinträchtigt den Verkehr nach der Kirche.

Nr. 7. „Bucheli“. Die Verbindung Maihofstrasse über die Friedentalstrasse nach der Spitalstrasse entspricht den zu stellenden Anforderungen. Eine Durchgangsstrasse auf dem rechten Ufer der Reuss ist nicht vorhanden, dagegen eine Strasse über den Sedel nach dem angenommenen Flugplatz in Emmen mit Verlegung der Bahn, was ausgeschlossen ist. Bezüglich der Verbindung Hirschengraben-Pilatusplatz wird auf die Richtlinien verwiesen. Für den



1. Rang (3800 Fr.), Entwurf Nr. 11. Verfasser: Josef Schütz, i. Fa. J. Schütz & E. Bosshard, Architekten, Zürich. — Uebersichtsplan 1:25000.



Entwurf Nr. 11. — Lageplan des Bahnhofplatzes. — Masstab 1:2000.

Durchgangsverkehr ist die Verlängerung der Bundesstrasse gegenüber der Lösung durch das Brünigbahntrasse vorzuziehen. Hinter der Seeburgstrasse ist eine geschlossene Bebauung unerwünscht. Die mäanderförmige Bebauung am linken Seeufer und im Maihof ist gesucht. Die Verlegung der Schiffswerft nach Winkel kommt

nicht in Betracht. Die neue Brücke unmittelbar neben der Spreuerbrücke ist nicht verständlich. Die Einmündung der Stiftstrasse ist zu nahe an der Hofkirchentreppe und auch baulich nicht schön gelöst. Auf dem Bahnhofplatz riegelt der östliche Bau den Ausblick seeaufwärts ab. Die Verkehrsregelung bietet keine günstige Lösung;

IDEENWETTBEWERB FÜR EINEN STADTBAUPLAN DER STADTGEMEINDE LUZERN.



2. Rang (2800 Fr.), Entwurf Nr. 7. Verfasser: Möri & Krebs, Architekten, Luzern. — Uebersichtsplan 1:25 000.

es mangelt zum Teil die bestimmte Führung des Fahrverkehrs. Die Katholische Kirche ist an richtiger Stelle vorgesehen. Für die Protestantische Kirche ist der bisherige Platz demjenigen auf Sälihügel vorzuziehen, weil die Baumasse an dortiger Stelle nicht zur Wirkung käme. Die Markthalle ist zentral gelegen, würde aber eine Beeinträchtigung der erhaltenswerten Himmelrichliegenschaft bedeuten.

Nr. 9. „An sonnigen Halden“. Das Projekt enthält die Strassenverbindung von der Maihofstrasse nach der Spitalstrasse über die Friedentalstrasse. Auch die rechtsufrige nach Emmen entspricht den zu stellenden Anforderungen. Für eine Ordnung der Verkehrsverhältnisse auf dem linken Ufer macht der Verfasser keine bemerkenswerten Vorschläge, mit Ausnahme der Fortsetzung der Bundesstrasse in die Obergrundstrasse, die jedoch bei der Einmündung daselbst nur unter Schonung der dortigen Häuser in Betracht fällt. Die Entlastungsstrasse parallel zur Zürichstrasse durch die Denkmalstrasse ist mit Rücksicht auf die Geländeverhältnisse nicht durchführbar. Die Ausmündung der Löwenstrasse in die Zürichstrasse ist, trotz Niederlegung grösserer Gebäude, ungeordnet. Die Strassenabzweigung aus der Krienser- bzw. Eichwaldstrasse in der Trasse der Arsenalstrasse wirkt unübersichtlich. Der Vorschlag für eine Kirche beim Himmelrich ist der Lösung beim Krienbachschulhaus vorzuziehen, wo sie für den Verkehr hindernd und zu stark dem Lärm ausgesetzt wäre. Die Plazierung der Markthalle im Tribschemoos ist verfehlt. Die Freiflächen sind mit Verständnis ausgespart. Bei der Seeufergestaltung ist auf der rechten Seite die Parkanlage zwischen Schweizerhofmatte und Brühlmoos zu kostspielig. Das linke Seeufer ist gemäss den praktischen Bedürfnissen aufgeteilt. Die Abänderungen des geltenden Bebauungsplanes über das Brühlmoos bringen keine Verbesserung. Die geschlossene Bebauung ist richtig abgegrenzt und die offene Bebauung dem Bedürfnis angepasst. Die Bebauung auf Utenberg, gegen Lamperdingen, wird vorläufig besser nicht in das Baugebiet einbezogen. Das Gebiet Belle-

rive, Leumatt und Schlössli hat zu viele Rampenstrassen. Die Ueberbauung des Tribschenhornes ist nicht erwünscht. Die Verkehrsregelung auf dem Bahnhofplatz weist noch mehrere ungelöste Punkte auf; insbesondere ist die Ueberschreitung der Fahrbahn im Verkehr in beiden Richtungen für die Fussgänger ungünstig. Die Neuregelung der Strassen- und Bebauungsverhältnisse beim Stiftsareal haften ähnliche Mängel an, wie sie bei Projekt Nr. 6 erwähnt wurden.

Nr. 11. „Richtlinien“. Das Hauptverkehrsstrassennetz ist im Ganzen wohl überlegt. Für die Verbindung Maihofstrasse-St. Karlbrücke über Hintersteinbruch ist das Gelände ungünstig. Der Verfasser hat auf eine neue Strasse von der St. Karlbrücke aus auf dem rechten Ufer der Reuss, Richtung Emmen, über Ibach, verzichtet und wählte statt derselben eine Verbindung über den Sedel, die der hohen Kosten wegen (Viadukt) abgelehnt wird. Der Ausbau des Reussinselweges zu einer Autostrasse vermag nicht zu überzeugen und insbesondere die viel günstigere Strassenanlage über Ibach nicht entbehrlich zu machen. Die Einführung der Sentimattstrasse in den Untern Hirschengraben ist gut. Der Verfasser hat die Verbindung der beiden Stadtteile rechts und links der Reuss über Mühlenplatz-Burgerstrasse ins Auge gefasst. Im Projekt wird der Fortsetzung der Neustadtstrasse im Trasse der alten Brünigbahn eine erhebliche Bedeutung beigemessen als Autostrasse nach dem Schlachthaus in Kriens und ihrem Anschluss an die Horwerstrasse. Das Schlachthaus ist in Kriens zu weit abgelegen. Mit der Weglassung des Schlachthauses daselbst fällt die Bedeutung der nördlich der Krienserstrasse eingelegten Parallelstrasse. Der Vorschlag für Erstellung einer neuen Brücke zwischen Kurplatz und Ostseite des Bahnhofplatzes ist aus folgenden Gründen abzulehnen: Die Abschnürung des Seebeckens bis zur Seebrücke ist aus ästhetischen Gründen und im Hinblick auf den Schiffsverkehr nicht erwünscht. Die neue Brücke wird vermehrten Verkehr über den Bahnhofplatz bringen, und es werden die ungünstigen Verkehrsverhältnisse beim Engpass Hotel Gotthard noch verschlechtert. Sie ist

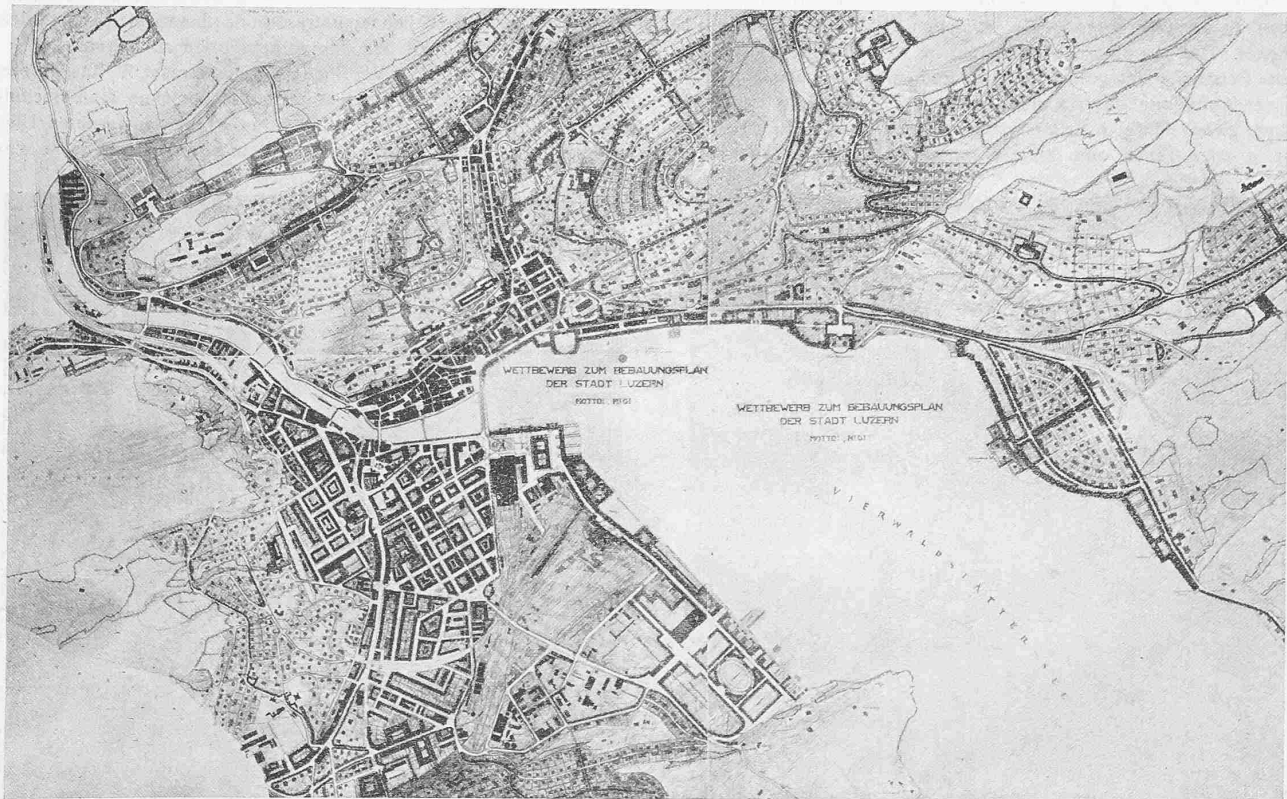


3. Rang (2300 Fr.), Entwurf Nr. 6. Verfasser: Dipl. Architekten Otto Dreyer, Karl Griot, Dipl. Ingenieure Karl Erni, Louis Schwegler. — Uebersichtsplan 1:25.000.

auch aus finanziellen Gründen abzulehnen. Ein Durchgangsverkehr zwischen Bahnhof und Schiffstation würde hemmend wirken. Die neue Strassenverbindung über das Industriegebiet nach Kastanienbaum-Winkel, die als gerade Fortsetzung der neuen Brücke gedacht ist, könnte nur für einen gewissen Promenadenverkehr, nicht aber

für den Durchgangsverkehr in Betracht kommen und sie käme als Viadukt im Industriegebiet verhältnismässig teuer zu stehen.

Die Markthalle ist auf dem alten Gasareal richtig plaziert. Die Grünflächen sind richtig verteilt und in guten Zusammenhang gebracht, aber nicht in allen Teilen durchführbar. Eine Verlegung



3. Rang (2300 Fr.), Entwurf Nr. 15. Verfasser: Alfred Ammann, Architekt, Luzern. — Uebersichtsplan 1:25.000.

zuziehen. Auf dem linksufrigen Gebiet werden keine neuen Vorschläge gemacht; der Gedanke, den Verkehr auf dem rechtsufrigen Stadtteil dem Ufer nach zu leiten, ist verfehlt. Der Verfasser nimmt den früheren Vorschlag wieder auf, einen gewissen Autoverkehr Alpenstrasse-Ebikon über die Adligenswilerstrasse zu leiten. Demgegenüber ist die Leitung über die Dreilindenstrasse vorzuziehen. Die Idee der Erstellung von Promenadenstrassen ist grundsätzlich gut; bei ihrer Trassierung ist aber zu wenig Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse genommen worden. Die Erweiterung beim Kurplatz ist zu weitgehend und bringt eine Verschlechterung der jetzigen Uferlinie. Die Beseitigung der Lidoanlage ist zu rügen. Die Werfte und die Seeverladeanlage sind in der Bucht von Winkel zu weit von Luzern entfernt. Die rechtsufrige Quaianlage ist nicht schön gelöst, das Restaurant auf der Liegenschaft Villa Hauser nicht ausführbar. Das linke Ufer ist reizlos. Das offene Baugebiet ist etwas zu weit ausgedehnt und reicht zu nahe an die Waldränder. Ganz unverständlich ist die Ignorierung der alten schönen Bürgerhäuser an der Obergrundstrasse. Durch das starke Vorziehen des Museumsbaues wird der hervorragend schöne freie Ausblick vom Bahnhofplatz aus auf den See und den Rigi unterbunden. Die Verkehrsregelung auf dem Bahnhofplatz ist nicht gelöst. Die Einführung der Stiftsstrasse ist auf Kosten vorhandener Bauten gesucht, ohne dass dabei der Zugang zur Hofkirche vom allgemeinen Verkehr entlastet würde. Die Auflassung der Fahrbahn im südlichen Teil der Stiftsstrasse ist nicht zulässig.

*

Die Beurteilung der verschiedenen Lösungen hat zur Aufstellung folgender Richtlinien geführt:

1. *Bahnanlagen.* Die Verlegung der Brünigbahn in den gemeinschaftlichen neuen Bahneinschnitt ist anzustreben. Bei einer allfälligen späteren Verlegung der Gotthardbahn im Brühlmoos ist so weit auszuholen, dass das Würzenbachtal von Zerschneidung möglichst frei bleibt.

2. *Trambahn.* Auf der Haldenstrasse empfiehlt sich der Ersatz der Strassenbahn durch Autobus.

3. *Strassennetz.* A. Durchgangsverkehr. Luzern liegt im Schnittpunkt der Autolinien Basel- und Bern-Gotthard, Basel-Brünig, Zürich-Entlebuch-Bern und Zürich-Brünig. Es ist für eine klare, übersichtliche Führung dieses Verkehrs zu sorgen, und zwar so dass der Lokalverkehr möglichst wenig gestört wird.

Richtung Gotthard-Basel. Es empfiehlt sich die Ausführung einer Strasse am rechteitigen Reussufer über die St. Karlstrasse-Friedental und Ibach mit Ueberbrückung der Reuss und Abzweigung nach Gerliswil und Emmen. Die neue Strasse findet eine günstige Weiterführung über St. Karliquai, durch den zu erweiternden Löwengraben und den Grendel nach dem Schweizerhofquai.

Richtung Basel-Brünig. Bei der St. Karlbrücke zweigt der von der neuen Strasse über Ibach kommende Verkehr Basel-Brünig ab, der zweckmässigerweise dem linken Reussufer entlang über die Sentimattstrasse in die Richtung Hirschengraben-Obergrundstrasse übergeleitet werden kann. Die flüssige und übersichtliche Führung dieses Strassenzuges erfordert die Niederlegung der Häusergruppe Hochstrasser bei der Kaserne und des Krienbachschulhauses, sowie ein Zurückschieben der Bauflucht auf den Liegenschaften Weber und Biemann.

Richtung Zürich-Bern. Der Durchgangsverkehr Zürich-Bern wird am besten von der Maihofstrasse vor dem Maihofschulhaus abzweigend über die Friedentalstrasse und die Spitalstrasse nach der St. Karlbrücke umgeleitet.

Richtung Zürich-Brünig. Der Durchgangsverkehr muss wie bisher durch die Zürichstrasse über die Seebrücke bis zum Bahnhof geführt werden. Von hier kann unter Umgehung der Pilatusstrasse eine direkte Verbindung über die Centralstrasse-Bundesstrasse nach der Obergrundstrasse, mit Ausmündung beim Bahneinschnitt und Ueberbrückung des letztern, in Aussicht genommen werden.

B. Lokalverkehr. Es ist eine flüssigere Ueberleitung des Verkehrs von der Löwenstrasse in die Zürichstrasse über die Wirz'sche Liegenschaft, ohne Platzbildung daselbst, anzustreben.

Für den Verkehr zwischen den beidseits der Reuss gelegenen Teilen der Altstadt wäre eine Brückenverbindung vom Mühlenplatz zur Burgerstrasse, unter Niederlegung des Gewerbegebäudes, von Bedeutung, sofern die Niveaueverhältnisse es ermöglichen.

Die zu verlegende Stiftsstrasse soll von der Löwenstrasse abzweigen, um eine frühzeitige Trennung des allgemeinen Verkehrs

vom Verkehr nach der Hofkirche herbeizuführen. Sie wird zweckmässig nach dem städtischen Projekt in die Dreilindenstrasse übergeführt, da die Adligenswilerstrasse auf gewissen Strecken nur mit grossen Kosten, auf andern überhaupt nicht verbreitert werden könnte.

4. *Freiflächen und Seeufer.* Von der Ueberbauung freizuhalten sind Tribschenhorn, Allenwinden, Hinter-Musegg und Dreilinden. Vor den Waldrändern ist soweit möglich ein Grünstreifen zu sichern für die Erstellung von Spazierwegen.

Das Brühlmoos sollte von der Stadt erworben werden, damit daselbst, in Verbindung mit einer Parkanlage als Zielpunkt des rechtsufrigen Quais, ein einheitliches Wohnquartier geschaffen werden kann.

Das linke Seeufer könnte durch Verlegung der Schiffswerft und der Seeverladeanlage ans Tribschenhorn gewinnen und der übrige Teil des Ufers dann zusammenhängend ausgebildet werden.

5. *Bebauung.* Die geschlossene Bebauung sollte nicht wesentlich über die bereits vorgesehenen Grenzen hinaus gehen.

Eine sehr weitgehende und verzettelte Ausdehnung der offenen Bebauung ist zu vermeiden. Die Gebiete südlich des Tribschenhorns und zwischen Utenberg und Lamperdingen sind vorläufig nicht in die Bauzone einzubeziehen. In den Gebieten der offenen Bauweise empfiehlt sich, an geeigneten Stellen von dem praktisch und ästhetisch günstigen System des niedern Reihenhausbaues Gebrauch zu machen. Die Baugebiete in landschaftlich bevorzugter Lage sind in weiter offener Ueberbauung, nach besondern Vorschriften, zu erschliessen.

Das Industriegebiet ist auf das Tribschenhoos zu beschränken.

6. *Kirchen.* Der Standort für die Erstellung der Katholischen Kirche auf der Felder'schen Liegenschaft neben der St. Karlbrücke ist gut gewählt.

Für die Protestantische Kirche ist der bisher vorgesehene Platz beim englischen Garten nicht ungeeignet. Der Platz an der Moosstrasse wäre aber städtebaulich vorzuziehen, weil im Zusammenhang mit der schönen Besetzung „Himmelrich“ eine gute Baugruppe entstehen könnte und diese Liegenschaft von einer ästhetisch unbefriedigenden Umbauung verschont würde.

7. *Markthallen.* Hiefür kommt das alte Gasareal in Betracht.

8. *Schlachthaus.* Sofern die Schlachthausanlage in der Stadtgemeinde verbleiben soll, ist hiefür das Tribschenhoos in Aussicht zu nehmen.

9. *Bahnhofplatz.* Der Bahnhofplatz ist aus Verkehrsrücksichten heute schon und besonders mit Rücksicht auf die Zukunft möglichst frei zu halten. Eine Neubaute auf dem Areal östlich des Bahnhofes sollte deshalb nicht wesentlich über die Nordflucht des Aufnahmegebäudes der S. B. B. hervortreten. Dieselbe muss sich mit gutem Baukubus und starker Betonung der Horizontalen dem Aufnahmegebäude angliedern. Das Aufnahmegebäude würde in seiner Wirkung durch Beseitigung der Kuppel gewinnen. Bei der Verkehrsregelung ist darauf hinzuweisen, dass durch die Verbreiterung der Seebrücke der Verkehr von der Pilatus- und Centralstrasse nach der Seebrücke östlich der Strassenbahn ohne Kreuzung der letztern geführt werden kann.

10. *Flugplatz.* Für denselben kann nur das Emmenfeld in Frage kommen.

*

Von den in engerer Wahl zur Prämierung verbliebenen Entwürfen hat keiner die Qualitäten, die die Erteilung eines ersten Preises rechtfertigen würden. Die Bewertung der Arbeiten führt zu folgender Rangordnung und Preiszuteilung:

Erster Rang, Nr. 9: Preis 3800 Fr.

Nr. 11: Preis 3800 Fr.

Zweiter Rang, Nr. 7: Preis 2800 Fr.

Dritter Rang, Nr. 6: Preis 2300 Fr.

Nr. 15: Preis 2300 Fr.

Ausserdem beschliesst das Preisgericht gemäss Programmbestimmung eine gleiche Entschädigung von 700 Fr. an sämtliche Projektverfasser; hiervon wird ausgenommen Projekt Nr. 8, das unvollständig ist.

Die Oeffnung der Couverts ergibt folgende Projektverfasser:

Erster Rang, Nr. 9: „An sonnigen Halden“; Verfasser: Armin Meili, dipl. Architekt, Luzern. Preis 3800 Fr. Nr. 11: „Richtlinien“; Verfasser: Josef Schütz, in Firma J. Schütz & E. Bosshard, Architekten, Zürich. Preis 3800 Fr.

Zweiter Rang, Nr. 7: „Bucheli“; Verfasser: Möri & Krebs, Architekten, Luzern. Preis 2800 Fr.

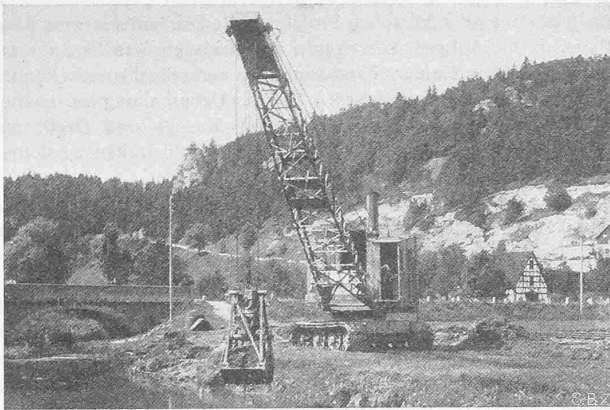


Abb. 1. Greifbagger auf Raupenbändern.

Dritter Rang: Nr. 6: „1939“; Verfasser: Otto Dreyer, dipl. Architekt. Karl Griot, dipl. Architekt. Karl Erni, dipl. Ingenieur. Louis Schwegler, dipl. Ingenieur.

Nr. 15: „Rigi“; Verfasser: Alfr. Ammann, Architekt, Luzern. Luzern, 1. April 1929. Das Preisgericht:

O. Businger.	O. Balthasar.	K. Hippenmeier.
M. Müller.	A. Ramseyer.	R. Rittmeyer.

*

[Im Anschluss an obige Berichterstattung sei auf zwei, bei solchen Wettbewerben für Bebauungspläne gelegentlich wieder zu beachtende Umstände hingewiesen. Der Verfasser des in engster Wahl eingehend beurteilten, *nachher* aber aus einem formellen Grunde („Nichterfüllung des Programms“) von der Prämierung ausgeschlossenen Entwurfs Nr. 3 (Seite 58) kann dieses Vorgehen nicht verstehen. Er hatte die Ausscheidung der Bauzonen der äusseren Gebiete durch verschiedenartige Flächenschraffur, unterstützt von gelegentlicher Einzeichnung von Beispielen dargestellt, anstatt in gewohnter Weise alle möglichen Strassen, Wege und Häuser einzuzichnen, in der Meinung, es könne nicht Aufgabe eines Ideenwettbewerbs sein, heute schon *alle* Einzelheiten der Bebauung jedes Aussenquartiers festzulegen. Dies sind ihrer Natur nach sekundäre Aufgaben, deren praktisch brauchbare Lösung im Rahmen eines solchen Wettbewerbes nicht nur unnötig, sondern geradezu unmöglich sei, denn sie hängen von zu vielen Umständen ab, über die erst die ferne Zukunft entscheiden wird.

Dagegen weist der Entwurf Nr. 9 (Seite 54), übrigens auch noch ein weiterer der prämierten, einen Verstoß gegen eine ausdrückliche Programmbestimmung auf: im Lageplan des Bahnhofplatzes ist Deckfarbe so dick aufgetragen, dass ein Erkennen des Bestehenden unter dem Neuen ganz unmöglich ist und dem Beschauer dadurch ein wesentliches Moment zur Urteilsbildung, nämlich die proportional anschauliche Vergegenwärtigung des Neuen an Hand bekannter fester Masstäbe und Fixpunkte, völlig entzogen wird. Einen angenehmen Gegensatz zu dieser Darstellung zeigt das Projekt Nr. 11 (Seite 55), das sich in seiner sauberen Durchsichtigkeit an die Programmvorschrift gehalten hat. Die Teilnehmer am Zürcher Bahnhofplatz-Wettbewerb seien darauf aufmerksam gemacht, dass auch dort die *durchsichtige Plandarstellung ausdrücklich vorgeschrieben* ist.

Schliesslich zeigen wir auf Seite 58 das Bahnhofplatzdetail des Entwurfs Nr. 5, weil keiner der prämierten Entwürfe eine so originelle, klare, zweckmässige und dabei einfache Gliederung des Platzes aufweist: die weit vorgezogene, gedeckte Perronzunge¹⁾ vermittelt den Uebergang von der Bahn nach den verschiedenen städtischen Verkehrsmitteln und den Schiffen; die Tramhaltestelle ist der Strasse entzogen; die Hauptverkehrsrichtungen sind unbeschwert von Parkplätzen, Autobushaltestellen, Taxis usw., die auf dem vom Verkehr abgewandten Platzteil reichlich Raum finden; die Fussgängerwege kreuzen die Fahrwege denkbar günstig. Zudem schafft diese Konzentration des Verkehrs auf der Nordseite des Platzes eine ruhige Süd Hälfte, die überleitet zu See und Alpenfernsicht. Verbesserungsbefürftigt ist die Partie am Brückenkopf. Red.]

¹⁾ Vergl. den Entwurf Nr. 47 (Bd. 93, Seite 272, 1. Juni 1929) im Wettbewerb für Bahnhof- und Buberbergplatz in Bern.

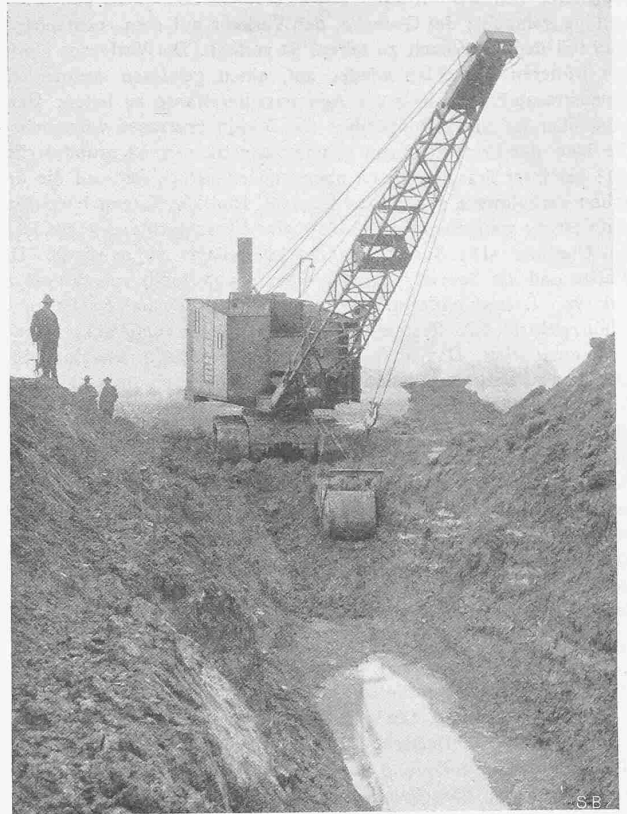


Abb. 2. Die gleiche Maschine als Eimerseilbagger arbeitend.

Ein neuer Universalbagger.

Verschiedenheit und Vielseitigkeit der Tiefbauarbeiten erfordern die Verwendung von Maschinen, die nicht nur wirtschaftlich arbeiten, sondern auch für möglichst viele Sonderarbeiten zu verwenden sind. Ein solches Gerät stellt der hier in einigen Bildern gezeigte Universalbagger auf Raupenbändern der Firma Menck & Hambrock in Altona-Hamburg dar, der als Ramme, Kran, Greif-, Eimerseil- oder Löffelbagger arbeitet. Zu allen diesen Zwecken kann der Bagger ohne grössere Schwierigkeiten in kurzer Zeit umgebaut werden; lediglich bei der Verwendung als Löffelbagger¹⁾ muss natürlich der Ausleger gewechselt werden, während Untergestell und Maschinerie bei allen Verwendungsarten die selben bleiben.

Die Raupenbänder haben eine Länge und Breite, die den tatsächlich auftretenden Bodendruck nicht über 1,1 kg/cm² auf dem Marsch und 2,0 kg/cm² bei der Arbeit wachsen lassen. Diese geringe Bodenpressung ist notwendig, damit das Gerät überall an seine Arbeitsstätte gelangen kann, ohne von gebahnten Wegen abhängig zu sein. Der Antrieb der Raupenbänder ist so ausgebildet, dass jedes Band einzeln abgebremst werden kann, wodurch eine grosse Wendigkeit erreicht wird. Da sich die Schwenkvorrichtung des Oberwagens unabhängig vom Fahren drehen kann, ist auch die Schwierigkeit, die der lange Ausleger beim Durchfahren scharfer Kurven bilden könnte, überwunden.

Gegen Abkippen des Oberwagens vom Unterwagen ist ein Gegengewicht angeordnet; dieses allein genügt aber noch nicht. Der Mittelzapfen hat bei den meisten ähnlichen Geräten, neben seiner Funktion als Drehmittelpunkt, zur Aufnahme der während der Arbeit auftretenden Kräfte den Oberwagen mit dem Unterwagen zu verbinden, d. h. gegebenenfalls wirkt der Unterwagen als Gegengewicht mit, wobei der Mittelzapfen die Lastübertragung übernimmt. Eine derartige Lösung ist mangelhaft, weil leicht ein Brechen des Mittelzapfens eintreten kann. Um dies zu verhüten, ist hier eine hintere Kralle angeordnet, die auf der dem Ausleger entgegengesetzten Seite unter die Zähne des Zahnkranzes am Unterwagen greift. Eine vordere Kralle hat die selbe Aufgabe zu erfüllen, wenn z. B. beim Löffelbagger bei Ansetzen des Löffels der Oberwagen vorn hochgehoben wird, d. h. der Ausleger bäumt.

¹⁾ Ein Bild des Löffelbaggers werden wir in nächster Nr. bringen. Red.