

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67 (1949)
Heft: 42

Artikel: Der Neubau des Warenhauses Globus in Zürich: Arch. K. Egender, Zürich
Autor: Stiner, A.H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84145>

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: 01.04.2025

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

- 11 Papier und Zellulose
- 12 Leder und Kautschuk
- 21 Chemie
- 22 Pharmazeutika
- 31 Ueberlandbahnen
- 32 Bergbahnen
- 33 Strassenbahnen

Der Möglichkeit späterer Positionserweiterungen wird bei der Aufstellung des Zahlenschlüssels durch Einfügen von Reservepositionen Rechnung getragen. Besonderer Sorgfalt bedarf die Ausarbeitung eines Schlüsselungsplanes für Fabrikationsbetriebe und für Buchhaltungs-Konten.

3. Arten

Im Laufe der Entwicklung haben sich folgende Lochkarten-Arten als zweckmässig erwiesen:

a) Die Normal-Lochkarte, wie sie die Bilder 1 bis 3 zeigen, weist lediglich den Kolonnen-Vordruck auf. Sie wird behelfsmässig benützt, da durch die fehlende Anschrift der Kolonnen die Lochungen schwer verständlich sind.

b) Die Vordruck-Lochkarte behebt den eben erwähnten Nachteil. Wie Bild 4 zeigt, werden die Vertikalkolonnen durch den Vordruck in Felder eingeteilt, deren Begriffsdeutung durch die Anschrift festgelegt ist. Die Vordruck-Lochkarte dient vielfach als Rechnungskarte im Lochkarten-Verfahren selbst (z. B. als Summenkarte, Meisterkarte, Adresskarte, Kontokarte usw.). Sie wird auch verwendet um aus bestehenden Betriebsbelegen, die für eine Rechnungsdurchführung massgebenden Zahlenwerte zu übernehmen. In diesem Falle bleiben die Betriebsbelege als geschäftsverbindliche Aktenstücke bestehen.

c) Die Dual- oder Verbund-Lochkarte (Bild 5). Diese stellt eine Vereinigung von Betriebsbeleg und Lochkarte dar. Die Verbund-Lochkarte erhält einen den Betriebsbedürfnissen angepassten Vordruck. Dadurch eignet sie sich zur Verwendung im Betrieb selbst. Eine zweckmässige Flächeneinteilung ermöglicht zudem auch handschriftliche Betriebseintragungen. Oftmals erhält die Rückseite der Verbund-Karte einen Vordruck für Betriebszwecke.

Für Energieversorgungsbetriebe besteht noch eine Verbund-Karte besonderer Art (Bild 6). Zum Festhalten der periodischen Energiezähler-Ablesungen auf der Ablese-Lochkarte erhält die Verbund-Karte am rechten Rand ein vorgezeichnetes Markierfeld. In dieses wird der abgelesene Zählerstand mit einer Spezial-Lochzange durch den Ableser an Ort und Stelle eingelocht. Betriebsbeobachtungen können in einem für Bemerkungen frei gehaltenen Feld eingetragen werden.

Die Verbund-Lochkarte macht das Aufbewahren von Betriebsbelegen überflüssig, da sie selbst einen solchen darstellt. Es ist noch zu erwähnen, dass im Ausland die Lochkarte auch als Zahltags-Abrechnung und als Bank-Check benützt wird.

Bei Gebrauch verschiedenartiger Lochkarten im gleichen Betrieb ist die Verwendung von farbigem Zellulosekarton angezeigt. Die einzelnen Kartenarten können auch mit einem breiten Farbstreifen kenntlich gemacht werden. Die technische Eigenschaft der Lochkarte besteht darin, dass die vorgenommenen Lochungen elektrisch oder mechanisch abfühbar sind.

4. Gestaltung

Der Gestaltung, d. h. der Aufteilung der Lochkarte kommt grösste Bedeutung zu. Die Lochkarte als Begriffsträgerin bestimmt weitgehend den gesamten Aufbau des Lochkarten-Verfahrens im Einzelfall.

Die Lochkarte muss in jedem einzelnen Fall sorgfältig durchdacht werden. Im allgemeinen lassen sich auf ihr folgende Arten von Vertikalkolonnen unterscheiden:

a) Die Bezugsdaten, d. h. die Daten, die den Ursprung der Lochkarte angeben.

b) Die Merkmale, die eine Zusammenfassung gleichartiger Lochkarten ermöglichen.

c) Alle Zahlenwerte, die für die eigentliche Rechnungsdurchführung notwendig sind.

Zur Vermeidung von Lochungsfehlern ist es vorteilhaft, wenn die zu lochenden Vertikalkolonnen in der Reihenfolge mit den Angaben des Betriebsbeleges übereinstimmen. Die Anschrift der einzelnen Lochkartenfelder sei einfach im Text und klar in der Ausführung.

Es ist zweckmässig bei Vordruck- und Verbund-Lochkarten einige Vertikalkolonnen mit Kolonnen-Kennziffern zu versehen. Das Lesen der ausgeführten Lochungen wird dadurch wesentlich erleichtert. (Fortsetzung folgt)

Der Neubau des Warenhauses Globus in Zürich

Arch. K. EGENDER, Zürich

DK 725.215 (494.34)

Vorbemerkung. Zur Zeit, da die vorliegende Darstellung des hochaktuellen Bauvorhabens in Druck geht, ist die Öffentlichkeit noch nicht orientiert über alle Einzelheiten, die man zur Beurteilung der Angelegenheit kennen muss; die ihr gewidmeten Verhandlungen des Gemeinderates vom 12. Oktober (dem der Kantonsrat am 17. folgt) werden aber stattgefunden haben, wenn dieses Heft in die Hände der Leser gelangt. Erst dann wird man sich ein besser zutreffendes Bild machen können über die Fragen, die noch gelöst werden müssten, wenn es überhaupt möglich werden sollte, das hier veröffentlichte Bauprojekt zur Ausführung zu bringen. Denn vorerst haben sowohl Stadt wie Kanton das Projekt abgelehnt, weil es hinsichtlich seines Kubikinhaltes wie hinsichtlich der Dachgesimshöhe weit über das hinaus geht, was zwischen dem Bauherrn einerseits und Stadt und Kanton andererseits vereinbart worden ist. Der Bauherr hingegen vertritt die Auffassung, mit dem vorliegenden Projekt im Rahmen jener Vereinbarungen geblieben zu sein, indem er die Anzahl der bewilligten Geschosse als grundlegendes Merkmal des Vertragsprojektes betrachtet und für die Mehrhöhe konstruktive Gründe als zwingend geltend macht. Dass Stadt und Kanton diese hier in äusserster Kürze umschriebene Argumentation nicht anerkennen können, halten wir auf Grund unseres Einblicks in die Akten für selbstverständlich.

Wenn wir das Projekt trotzdem veröffentlichen, tun wir es in erster Linie deshalb, weil es unseres Erachtens den Weg zu einer richtigen Lösung weist, die anzustreben ist und zu deren Realisierung ein Weg gefunden werden muss. Dem Verfasser können wir nur hinsichtlich der wünschbaren Höhe des Baues nicht beipflichten, indem wir der Auffassung sind, dass es möglich sein sollte, auch innerhalb der in den Abmachungen zwischen Bauherr und Stadt immer wieder genannten Höhe von 16 m ein zeitgemäss gestaltetes und wirtschaftlich lebensfähiges Warenhaus zu schaffen. In zweiter Linie dürfte unsere Veröffentlichung angebracht sein, weil sie der Diskussion eine Grundlage gibt, die ihr in der Öffentlichkeit bisher gefehlt hat: ein baureifes, nach modernen Grundsätzen durchgearbeitetes Projekt.

Die Redaktion

Nur selten vermag ein privates Bauvorhaben die öffentliche Meinung so anzuregen, wie dies gegenwärtig in Zürich beim Neubau des Warenhauses Globus der Fall ist. Jeder am Antlitz der Stadt interessierte Laie weiss, wie er «es» machen würde und die Architekten gar geraten in heftige Diskussionen, denn die Bauaufgabe stellt, abgesehen von den rein organisatorischen Forderungen, ganz erhebliche Probleme in ästhetischer Hinsicht, die in guten Treuen verschiedene Ansichten als gleichberechtigt erscheinen lassen. Es geht im Grunde um nichts anderes als um den Kampf der Anschauungen, ob an der neuen, verbreiterten Bahnhofbrücke im Sinne des Heimatschutzes, d. h. unauffällig und möglichst kleinstmässig gebaut werden muss, oder ob man nicht doch verpflichtet ist, einer grosszügigeren, modernen Lösung den Vorrang einzuräumen, damit wir uns endlich von den Fesseln befreien, die der Architekturentwicklung in der Schweiz während des Krieges angelegt wurden. Es geht aber auch darum, ob der untere Limmatraum in seinem heutigen Charakter erhalten bleiben soll oder ob die Zutaten unserer Zeit nicht doch dazu beitragen sollen, ihn zu verändern und den modernen Gesichtspunkten der Grosstadtentwicklung anzupassen. Die Verkehrsbedeutung dieses Raumes geht daraus hervor, dass das Zürcher Volk vor Jahresfrist einen Kredit von 11 Millionen Franken bewilligte, um ihn den Gegebenheiten der Neuzeit wirklich grosszügig anzupassen. Es werden bedeutende Verkehrsanlagen geschaffen, wie sie auch in andern Grossstädten anzutreffen sind. Wir wollen versuchen nachzuweisen, dass auch die architektonische Veränderung im Sinne der modernen Stadtentwicklung erfolgen muss.

Auf die Schilderung der Projektierungsgeschichte des Warenhauses Globus, die schon ungefähr 35 Jahre alt ist, können wir verzichten und sachlich auf das neueste Projekt eintreten, um damit die Meinungsbildung, die heute schon weit gediehen ist und droht, hüben wie drüben den Charakter von

festgefassten Vorurteilen anzunehmen, etwas zurückzuhalten, damit es möglich wird, das Projekt in Ruhe ausreifen zu lassen. Die Bilderreportage der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 28. August 1949 zeigte nur Modellbilder des Wettbewerbentwurfes (1. Preis) von Arch. R. Landolt¹⁾, das Projekt von Prof. Dr. H. Hofmann²⁾ aus dem Jahre 1944 und den Entwurf von Arch. K. Egender, der im August 1949 verfasst wurde. Die Reportage verschwie, dass Prof. Hofmann seit 1944 das Projekt im Auftrage der Bauherrschaft weiter entwickelt hatte und setzte sein Projekt 1944 in Vergleich zum neuesten Entwurf. Unsere Aufgabe kann es nicht sein, in die Polemik einzugreifen und etwa im Sinne der NZZ vom 19. September 1949 (Abendausgabe) die Meinungen der Projektverfasser gegeneinander auszuspielen. Wir wollen uns vielmehr darauf beschränken, nachzuweisen, weshalb wir dem neuen Entwurf Egender zustimmen können, ohne damit die Arbeiten der früheren Projektverfasser herabzusetzen.

Städtebauliche Erwägungen

Der Bauplatz des Neubaus befindet sich in prominenter Lage an der Bahnhofbrücke, die gegenwärtig auf Grund des schon erwähnten Volksentscheides vom 12. September 1948 umgebaut wird³⁾. Die Bauarbeiten des Brückenumbaus schreiten rasch vorwärts, und es wird nicht mehr lange dauern, bis das alte Warenhaus auf der Globusinsel abgebrochen werden muss. Die Korrektur des Zürichseeabflusses und die unhaltbar gewordenen Verkehrsverhältnisse bei der Kreuzung Bahnhofbrücke-Bahnhofquai, die dringend der Sanierung bedürfen, bilden den Anlass zur Verwirklichung des Neubaus. Die heutige Insel muss teilweise abgetragen werden und der reissende Flussarm, der vom «gedeckten Brüggl» überspannt ist, wird aufgehoben. Diese Massnahmen führten dazu, dass ein Landabtausch zwischen dem Kanton Zürich als dem Eigentümer der öffentlichen Gewässer, der Stadt Zürich und dem Warenhaus Globus vertraglich vereinbart wurde. Auf Grund dieses Vertrages wurde der neue Bauplatz bestimmt (Bild 1 und 2). Im Grunde genommen ist es schade, dass der Grundriss eines so wichtigen Gebäudes mit seinen Hauptabmessungen durch eine Vereinbarung festgelegt werden musste, die weitgehend von wasserbau- und verkehrstechnischen Notwendigkeiten abhängig war.

Im Jahre 1944 war der Stadt Zürich von der Bauherrschaft eine Baueingabe für einen Vorentscheid eingereicht worden, der die damals vorgesehene Länge von 131 m auf 124,5 m reduzierte. Die Geschosszahl wurde mit 4½ Geschossen genehmigt, die Höhe des Dachgesimses auf 16,20 m festgesetzt, wobei das vorgesehene Halbgeschoss durch Einbauten im Dach mit Belichtung gegen einen Innenhof ersetzt wurde (Bild 3).

Der lange, etwas schmale Bauplatz liegt an der linken Flanke der Limmat und stösst mit seiner Stirnfront bis auf die verbreiterte Bahnhofbrücke vor, denn der vorderste Teil des zukünftigen Gebäudes enthält Arkaden, die den Fussgängersteig überdecken werden. Das Gebäude wird vom Bahnhof her als im Flussraum stehend in Erscheinung treten. Diese Lage im Fluss ist für Zürcher Bauten charakteristisch. Helmhaus und Wasserkirche, Rathaus und Hauptwache und das Haus des EWZ weisen eine ähnliche Lage auf; einzelne dieser Bauten stehen sogar auf Säulen im Flusse drinnen. Diese Einbauten unterteilen den Fluss in einzelne getrennte Räume, die nicht von Brücken begrenzt sind. Gerade diese Unterteilung ist das Typische für unsere Stadt, und es ist daher erfreulich, dass sich die Ansicht der Freunde des «freien Limmatraumes», die mit Vehemenz für die Freihaltung der neuen Bahnhof-

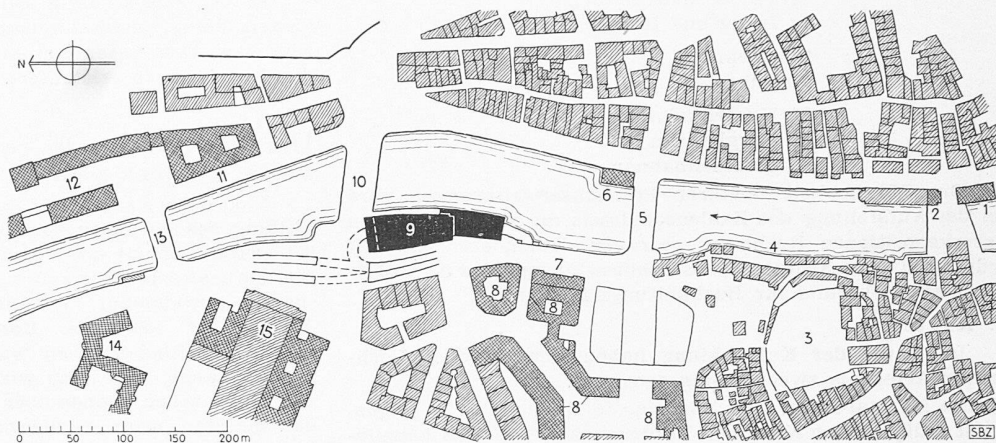


Bild 1. Die Limmaträume von der Gemüsebrücke bis zur Walchebrücke. Masstab 1:7000.

1 Rathaus, 2 Hauptwache, 3 Lindenhof, 4 Schipfe, 5 Uraniabrücke, 6 Haus des EWZ, 7 ehemaliges Waisenhaus, 8 Städt. Amtshäuser, 9 Globus, 10 Bahnhofbrücke, 11 Kaspar Escherhaus, 12 Kantonale Verwaltungsgebäude Walche, 13 Walchebrücke, 14 Landesmuseum, 15 Hauptbahnhof

brücke eintraten und es auch heute immer noch tun, nicht durchzusetzen vermochte.

Die einzelnen Flussräume werden flussabwärts länger und breiter und nehmen in der Gegend des Bahnhofes Dimensionen an, die, wenn einmal das neue Aufnahmegebäude des Bahnhofes steht, das Attribut grossstädtisch verdienen werden. Das Warenhaus Globus wird den Uebergang bilden zwischen dem Raum Uraniabrücke-Bahnhofbrücke, der seinen Masstab einerseits durch die städtischen Amtshäuser und das ehemalige Waisenhaus erhält und andererseits durch den noch grösseren Raum zwischen der Bahnhofbrücke und der Walchebrücke, der vom Kaspar Escher-Haus, den Walchebauten der kantonalen Verwaltung, ja sogar von der Eidg. Techn. Hochschule und dem Bahnhof beherrscht wird. Als Gelenk und Bindeglied zwischen beiden Räumen kommt dem Globus-Neubau ganz besondere Bedeutung zu. Sein Masstab muss sich an den der erwähnten Bauten halten. Kein Mensch wird im Ernst behaupten wollen, man müsse die teilweise auffälligen und scheusslichen Häuser des untern Limmatraumes als Masstabgrundlage für neue Bauten in diesem Gebiete anerkennen. Falsch wäre es auch, etwa den Masstab der zufällig entstandenen mittelalterlichen Schipfebauten als nachahmenswert zu betrachten, weil diese Häuser eindeutig in einem andern Flussraum liegen. Unsere Auffassung geht sogar dahin, dass der Globus in dieser prominenten Lage dominieren muss. Wenn wir den Limmatraum im Stadtgebiet als Ganzes ansehen, so werden wir feststellen, dass es falsch wäre, ihn mit der neuen Bahnhofbrücke als abgeschlossen zu betrachten. Sein räumlicher Abschluss wird zweifelsohne vom Landesmuseum, von der Walchebrücke und von den Gebäuden der kantonalen Verwaltung gebildet, denn erst diese Häuser leiten mit dem neuen Bahnhofgebäude zur Stadt des 19. Jahrhunderts und zum modernen Zürich über. Wir dürfen an diesem Platz, der übrigens mit markanten Verkehrsanlagen versehen sein wird, mit gutem Gewissen ein Gebäude befürworten, das eindeutig den Stempel unserer Zeit trägt und seine Aufgabe als Zentrum des neuzeitlichen Limmatraumes erfüllt. Jene, die vor Jahrzehnten das Kaspar Escher-Haus, die Walchebauten, das Fernheizkraftwerk der ETH, die vor einem Jahrhundert den Bau der Eidg. Techn. Hochschule selbst errichteten, verkrochen sich nicht hinter einem zartgefältelten Seidenvorhang, um von dort in lieblichen und zarten Tönen zu uns zu flüstern! Ihre Bauten sind wuchtig und stellen Dokumente des Bauwillens ihrer Zeit dar.

In der Tagespresse wird immer wieder behauptet, der Limmatraum zwischen der Uraniabrücke und der Bahnhofbrücke gehöre zur schützenswerten Altstadt. Die Verfechter dieser Meinung fordern daher, die neuen Bauten in diesem Raum hätten sich der Altstadt anzupassen, ja verschiedene gehen sogar weiter, indem sie konsequent eine völlige Abriegelung der Limmat mittels eines quer zur Flussrichtung stehenden Baues⁴⁾ fordern, der die Brücke auf der ganzen Länge begleitet, um damit zu betonen, dass oberhalb der Bahnhofbrücke das alte Zürich beginne. Sogar Prof. Hofmann spricht

¹⁾ Siehe SBZ, Bd. 110, S. 319* (25. Dez. 1937).

²⁾ Siehe SBZ 1948, Nr. 18, S. 254, Bild 42, und Nr. 37, S. 513, Bild 2.

³⁾ Siehe SBZ 1948, Nr. 18, S. 255* ff. und Nr. 37, S. 513*.

⁴⁾ Siehe Prof. R. Rittmeyer in SBZ, Bd. 122, S. 147* (18. September 1943).

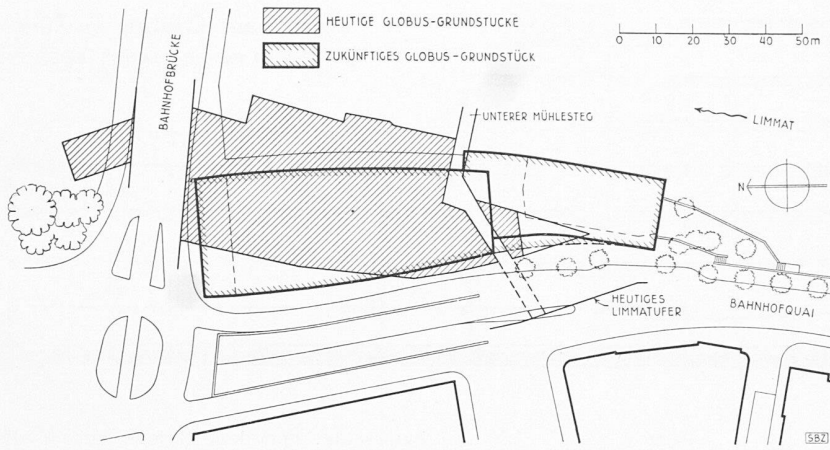


Bild 2. Heutiges und zukünftiges Globus-Grundstück, Lageplan 1:2000

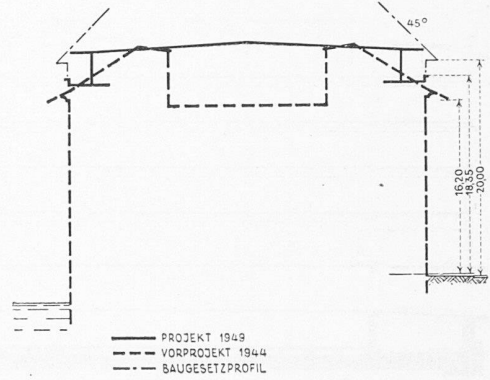


Bild 3. Querschnitt des Globus-Baues mit Vergleich der zur Diskussion stehenden Profile, Masstab 1:700

davon, man müsse das obere Trottoir mit einem leichten Regen- und Sonnendach versehen, um einen optischen Abschluss gegen die Altstadt hin zu erzielen und einen Ersatz für das abzubrechende «gedeckte Brüggli» zu erhalten. Wir können uns dieser Ansicht nicht anschliessen, weil wir davon überzeugt sind, dass die Altstadt eigentlich schon vor der Uraniabrücke aufhört. Die Schipfe-Bauten und der Hügel des Lindenhofes bilden ihren räumlichen Abschluss. Die massiven Amthäuser aus dem Anfang unseres Jahrhunderts leiten eine neue Baugesinnung, eine andere Zeit und einen andern Charakter der Stadtentwicklung ein. In den Walchebauten aus den Dreissigerjahren fand diese Entwicklung ihren vorläufigen Abschluss. Das zukünftige Bahnhofgebäude und die neue, hoffentlich moderne Bebauung des untern Limmatquai werden diesen Raum vollenden. Der Globusneubau steht im Schwerpunkt dieses neuzeitlichen Stadtabschnitts und muss sich eindeutig vom neuen und nicht vom alten Geist beherrschen lassen.

Die Grundfrage, ob ein Gebäude an der vorgesehenen Lage zulässig sei oder nicht, wird nur noch von wenigen verneint. Der Streit geht bloss um die Abmessungen des Hauses und speziell um dessen Höhe. Dem seinerzeitigen Abstimmungsprojekt wurde ein Modell zugrunde gelegt, das auch die schon erwähnte Vorstudie 1944 enthielt. Dieses Projekt, das von Prof. Dr. H. Hofmann stammte, sah eine Hauptgesimshöhe von 16,20 m vor und wies einen äusserst ruhigen und bescheiden wirkenden Baukörper mit einem allseitig geneigten Dach auf, welches überhaupt keinen Ausbau in Erscheinung treten liess; keine Lukarnen, keine Liftaufbauten, nicht einmal ein Kamin waren auf den Bildern zu erkennen. Ueber dieses Projekt freilich hatte der Stimmbürger nicht zu entscheiden, sondern nur über den Kredit für den Strassen-, Brücken- und Limmatumbau, denn es wurde ihm damals keine spezielle Bauordnung für den Limmatraum vorgelegt, wie das heute leider fälschlicherweise öfters geglaubt wird. Als Bauvorschriften gelten die Bestimmungen des Zonenplans, die eine Bauhöhe von fünf

Vollgeschossen und ein zurückgesetztes Dachgeschoss zulassen⁵⁾.

Grundrissliche Dispositionen

Seit der Baueingabe von 1944 sind bei der Bauherrschaft die Kenntnisse über die Bedürfnisse des Warenhausunternehmens an seine Gebäulichkeiten so gereift, dass es sich allmählich herauschälte, das Bauvorhaben könne nicht im damals abgesteckten Rahmen verwirklicht werden⁶⁾. In Europa fehlten die Vergleichsmöglichkeiten, weil hier der Warenhaus-

⁵⁾ Für die Firma Globus sind aber ausser den Bestimmungen des Zonenplans ihr Vertrag mit der Stadt und die kantonale Konzession massgebend, um deren Auslegung eben jetzt der bedauerliche Streit entstanden ist. Die grosse Mehrheit der Stimmbürger hat das der Abstimmungsvorlage vom 12. September 1948 zugrunde liegende Entgegenkommen der Behörden gegenüber der Firma Globus als sehr weitgehend angesehen und nicht zuletzt unter dem Einfluss der Aufklärung durch Behördemitglieder ihren Widerstand gegen den geplanten Bau aufgegeben. Umso mehr hat daher die Behörde heute nicht nur die Pflicht, sondern auch die moralische Legitimation, sich dafür einzusetzen, dass die damals abgegebenen Erklärungen eingehalten werden. Red.

⁶⁾ Auch wenn man dieses Argument gelten lassen will — Amerika-reisen waren schon seit 1946 möglich —, ist es doch vom Standpunkt der Oeffentlichkeit aus eine Zumutung, dass der private Vertragspartner nach zwölfjähriger Vorbereitungszeit auf den vereinbarten Termin zum Bauen nicht bereit ist und dadurch die gemeinsame Arbeit auf das Empfindlichste beeinträchtigt! Red.

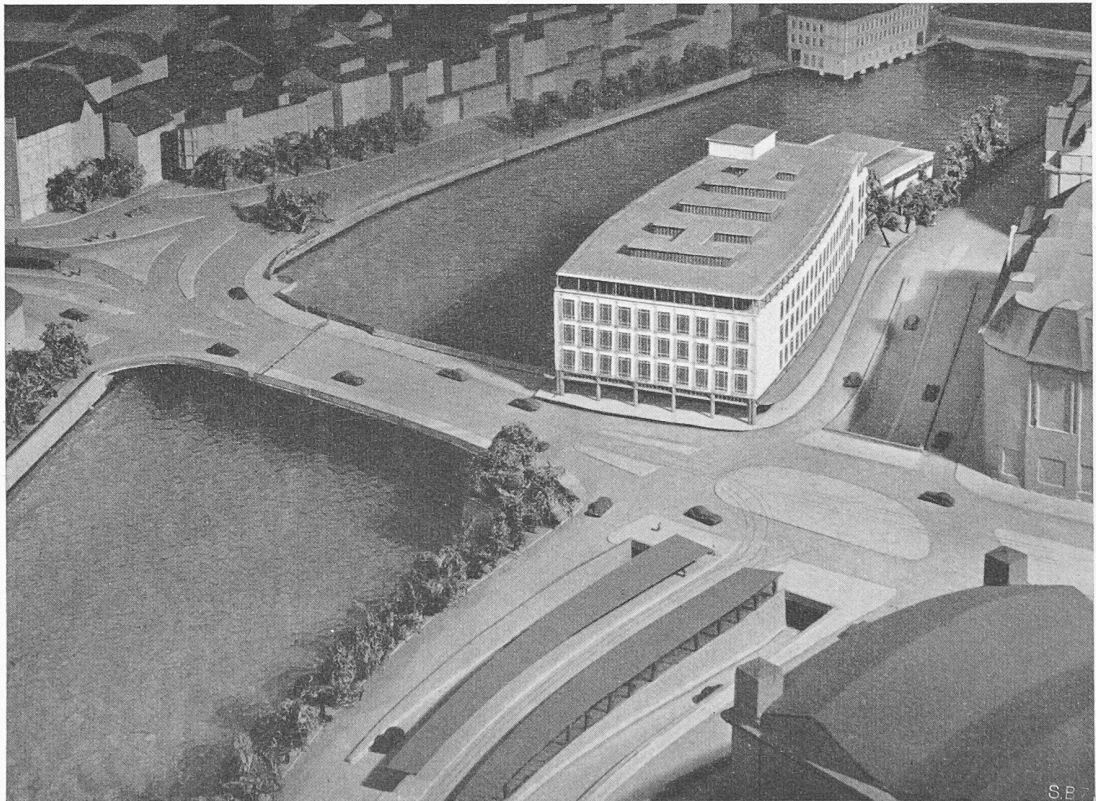


Bild 4. Globus-Neubau, Projekt 1949 von Arch. K. EGENDER. Modellansicht aus Norden

Warenhaus Globus in Zürich

Projekt 1949 von Arch. K. EGENDER

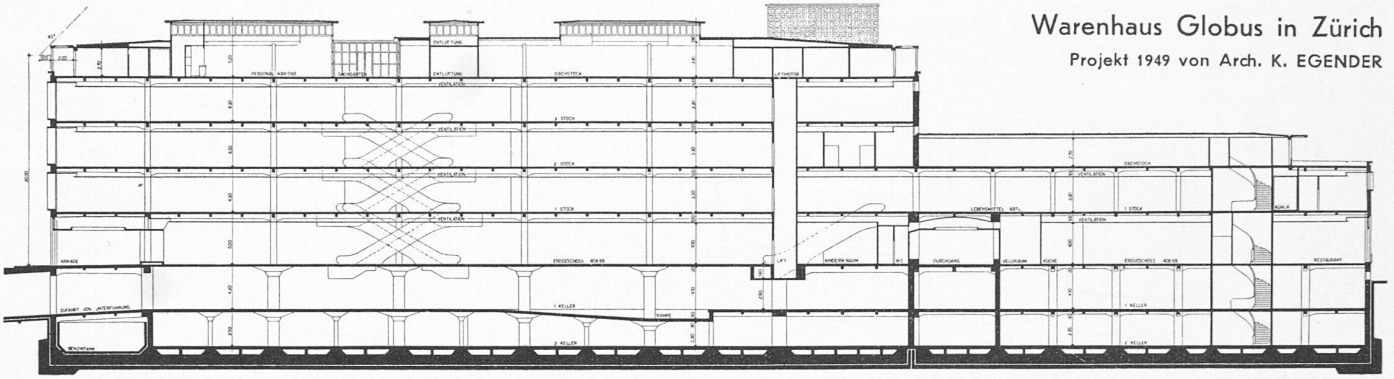


Bild 5. Längsschnitt 1:700

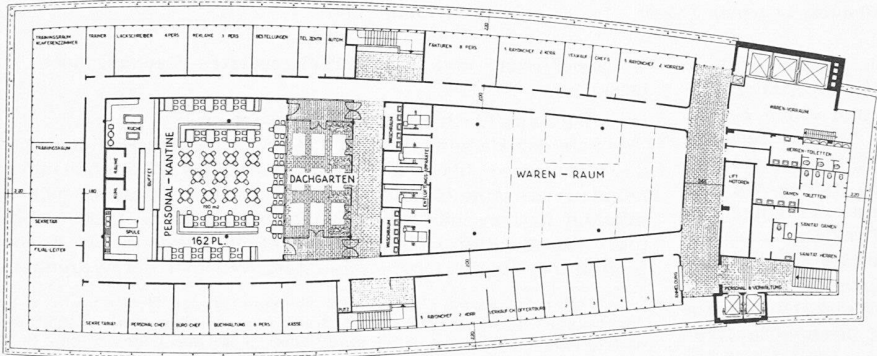


Bild 6. Dachstock (vierter Stock)

bau schon vor dem Kriege zum Stillstand gekommen war. In den Vereinigten Staaten, wo dem Warenhaus bekanntlich eine grosse Bedeutung zukommt, waren Fortschritte erzielt worden, die bei einem Neubau auch bei uns ausgewertet werden sollten. Es handelt sich dabei vor allem um die Frage der Heizung und Lüftung der Verkaufsräume, die nach neuesten Grundsätzen mit Klimaanlage ausgerüstet sein müssen, um im Sommer und Winter eine angenehme Innentemperatur bei zuträglichem Feuchtigkeitsgehalt der Luft sicherzustellen. Diese Anlage beansprucht grosse Flächen für Lüftungskanäle und sonstige Installations-

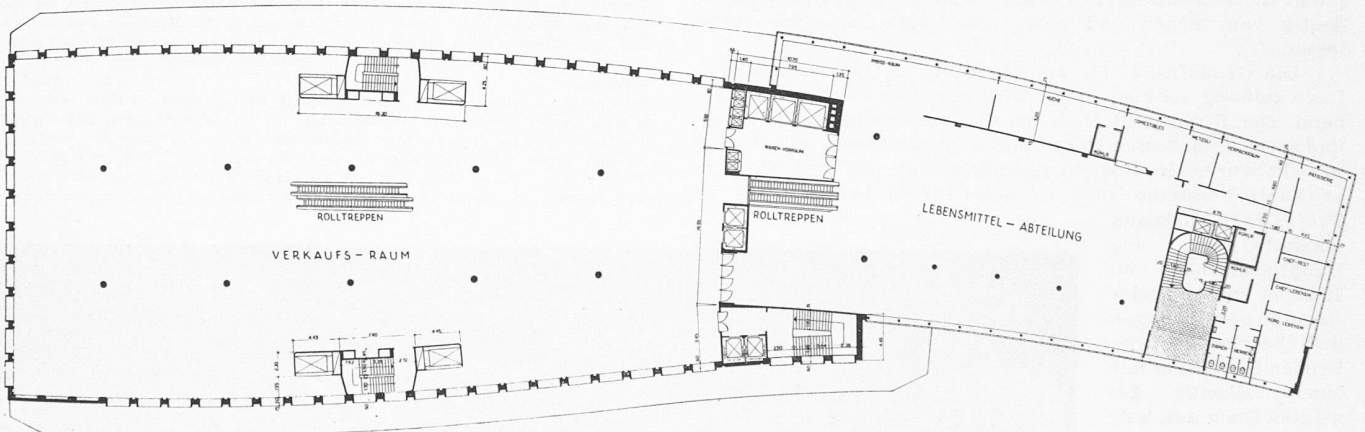


Bild 7. Erster Stock

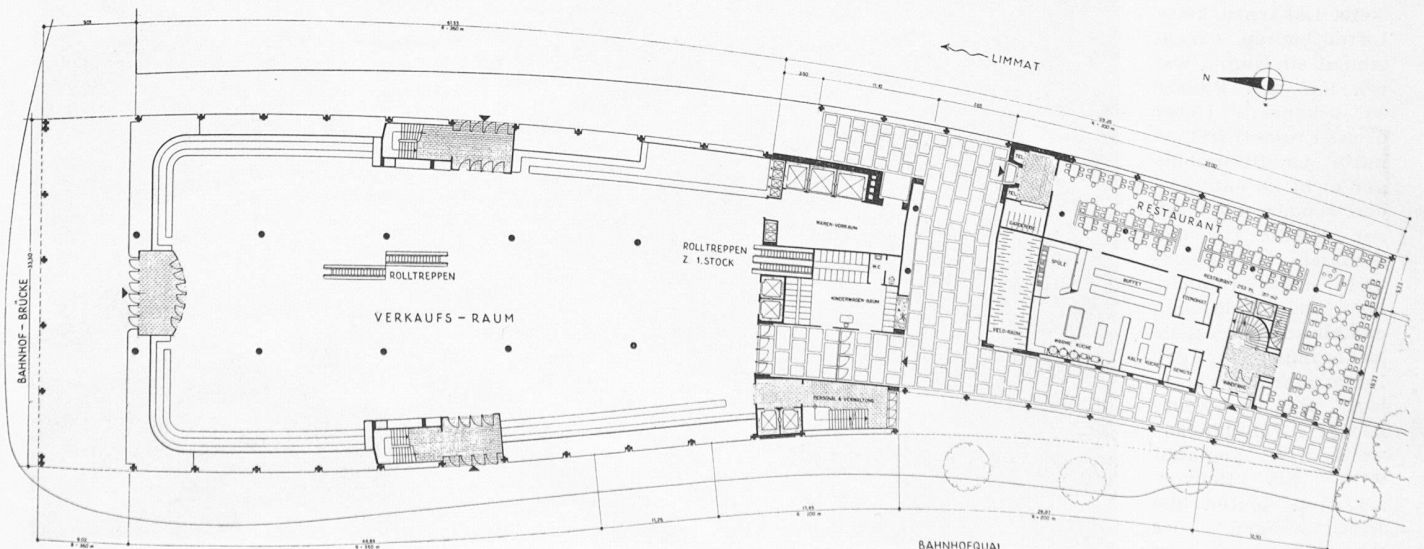


Bild 8. Erdgeschoss

Grundrisse 1:700

tionen, die in einer Hohldecke untergebracht werden, damit der Luftstrom mit geringer Geschwindigkeit zirkuliert. Je grösser der zur Verfügung stehende Querschnitt ist, umso kleiner kann die Strömungsgeschwindigkeit gewählt werden, desto wohler fühlt sich der Benutzer der Anlage. Das neue Projekt sieht Leitungskanäle in der 65 cm starken Zwischendecke vor. Wenn sich die Bauherrschaft zu einer andern Verteilung der Luft entschlossen hätte, so wären bei der grossen Tiefe des Raumes (30 m) Luftströmungen zur Anwendung gekommen, die Zuglufterscheinungen zur Folge haben würden. Durch diesen Entschluss des Bauherrn, der vom Standpunkt der Kundschaft und des Personals sicher zu begrüssen ist, war der Projektverfasser gezwungen, die Gebäudehöhe, am Hauptgeschoss gemessen, um 2,15 m gegenüber dem Vorprojekt 1944 hinaufzusetzen. Diese Massnahme bewirkte entgegen weitverbreiteten Ansichten keinerlei Vergrösserungen der nutzbaren Flächen. Das Projekt 1949 enthält wie das Projekt 1944 im Hauptbau nur vier Vollgeschosse, die Verkaufsflächen dienen 7). Auch der Anbau entspricht mit seinen zwei Geschossen den Vorprojekten.

Ein zurückgesetztes Dachgeschoss enthält die Büroräume, die Personalaufenthaltsräume, die Trainingsräume für die Personalschule, die ausgedehnte Warenauszeichnung und andere Räume mehr. Dieses Dachgeschoss ist mit einem Flachdach abgedeckt, das bis zur Flucht der Fassade vorkragt. Rechteckige Ausschnitte sorgen für den guten Lichteinfall zu den Räumen. Diese originelle und höchst ornamental wirkende Lösung wurde vom Architekten entwickelt, um den Rücksprung des Dachgeschosses zu verdecken. Die einwandfreie Belüftung und Belichtung der Innenräume dieses Geschosses wird durch Laternen bewirkt, die das Flachdach wohlthuend und ästhetisch einwandfrei unterteilen.

Der Kundenverkehr von Stockwerk zu Stockwerk wird in den Vereinigten Staaten in den Warenhäusern fast durchwegs von Rolltreppen bewerkstelligt. Dem Personenaufzug und der einst nicht wegzudenkenden monumentalen Haupttreppe fallen nur noch untergeordnete Bedeutung zu. Das Projekt sieht daher im Schwerpunkt des Hauptbaues je eine Rolltreppeanlage für den Auf- und Abwärtsverkehr vor. Eine zweite, kleinere Anlage für beide Richtungen führt aus dem Erdgeschoss in die Lebensmittelabteilung, die im ersten Stock des zweigeschossigen Anbaues liegt. Auf die raumverschwendende und kostspielige Repräsentationstreppe wurde verzichtet. Es sind im Projekt nur die notwendigen Seitentreppe vorhanden, die aus feuerpolizeilichen Gründen verlangt werden müssen. Freilich sind auch sie dem Publikum zugänglich. Für ältere Leute und Gebrechliche sind zwei Personenaufzüge angebracht, die alle Verkaufsräume bedienen.

Eine besonders sorgfältige Projektierung erfordert im Warenhaus der Warenverkehr. Der glückliche Umstand, dass die Stadt Zürich am Bahnhofquai parallel zur Limmat eine Unterführung baut, ermöglicht es, in diese Anlage eine

7) Die Verkaufsflächen sind aber im Projekt 1949 dadurch grösser geworden, dass man Büroräume aus dem dritten in den vierten Stock verlegt hat, welcher 1944 ausschliesslich der Kantine reserviert war. Red.

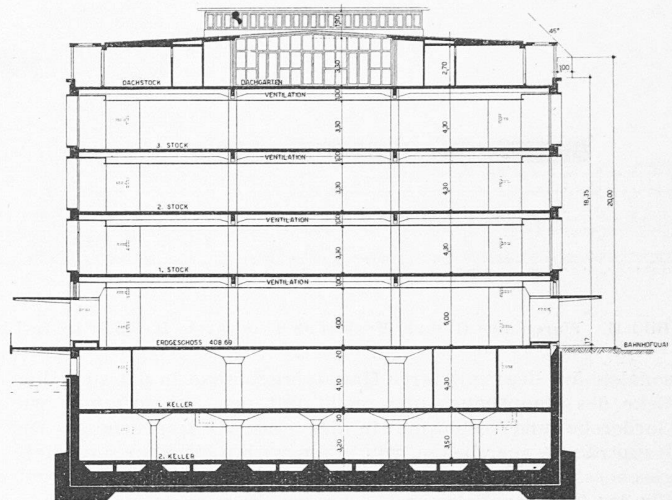


Bild 10. Querschnitt 1 : 500

Abzweigung einzubauen, die das erste Untergeschoss des Hauses bedient. Hier findet die Warenannahme statt. Die Lieferwagen fahren direkt auf eine Drehscheibe und von dort rückwärts an eine Verladebühne, die in Beziehung zur Warenannahme und zur Warenliftanlage steht. Die Waren gelangen von hier aus in die Warenlager, die sich teilweise im Dach und teilweise im zweiten Untergeschoss befinden. Von dort werden sie auf die Stockwerke und Abteilungen verteilt. Es wird streng darauf geachtet, dass der Warenverkehr den Kundenverkehr nicht kreuzt. Die grosse Liftanlage liegt daher in der Ecke des Gebäudes, die den Anschluss an alle Abteilungen gewährleistet, ohne dass der flüssige Kundenverkehr durch die geräumigen Vorplätze der Warenlifts gestört wird. Die Liftmaschinen sind oben angeordnet und überragen das Dachgeschoss, weil die Warenaufzüge auch das oberste Stockwerk bedienen müssen. Die ganze Liftbatterie tritt daher nach aussen als Eckturm in Erscheinung. Häufig wird die Meinung geäussert, es sei heute nicht mehr nötig, die Liftmaschinen über dem Dache anzuordnen, man könne sie ebensogut unter oder neben dem Liftschacht im Keller anbringen. Die praktische Erfahrung hat aber gezeigt, dass das Seil sich sehr viel schneller abnutzt, weil es mehr Umlenkrollen passieren muss. Aus Gründen der Betriebsicherheit und des Unterhaltes ist es gerechtfertigt, die vorgeschlagene Anordnung anzuerkennen. Es liegt in den Händen des Architekten, den sich aus diesen Gründen ergebenden Turm so zu gestalten, dass er auch das Auge befriedigt, was nach unserer Auffassung gelingen wird.

Ein Warenhaus von der Grösse des Globus beschäftigt ungefähr 600 Angestellte, die gut organisierte und wohlgedachte Arbeits-, Erholungs- und Ausbildungsräume und dazu die notwendigen Nebenräume beanspruchen. Auch die Verkehrswege des Personals müssen so liegen, dass sie sich nicht mit dem Kundenweg und dem Warenverkehr kreuzen. Die Per-

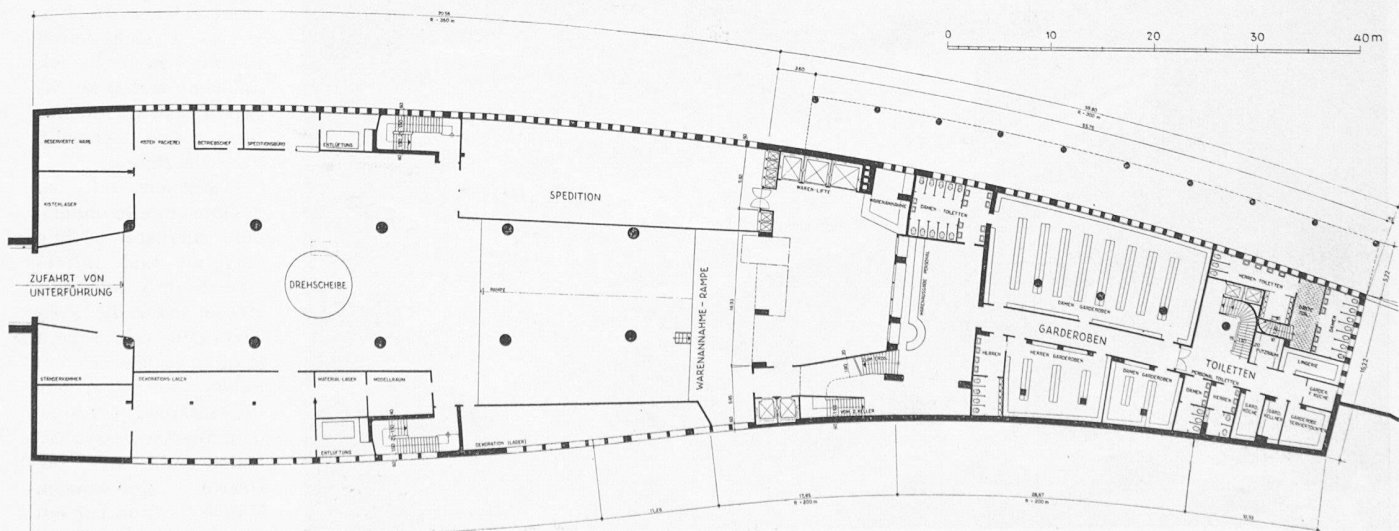


Bild 9. Erster Keller, Masstab 1 : 700

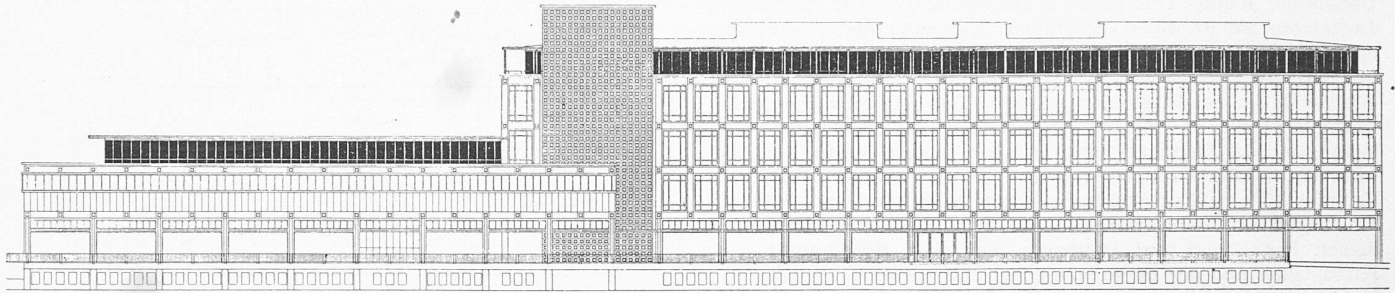


Bild 11. Warenhaus Globus, Projekt 1949 von Arch. K. EGENDER. Limmatseitige Fassade 1:700

sonalsphäre liegt mit ihrer Hauptverkehrsaxe in der südlichen Ecke des Hauptbaues und reicht mit den Nebenräumen wie Garderobe und Veloraum in das erste Untergeschoss. Die Haupträume aber liegen, wie schon vorhin erwähnt, im Dachgeschoss. Getrennte Personallifts und Personaltreppen sorgen für den internen Verkehr.

Kubische Gliederung und Fassadengestaltung

Die kubische Gliederung des Gebäudes wurde, abgesehen von der Höhe des Hauptbaues und des Liftturmes, im wesentlichen von den früheren Studien übernommen. Sie ergibt sich zwangsläufig aus den grundrisslichen Dispositionen und den erforderlichen Raumhöhen, die im Licht gemessen 3,30 m betragen, was bei einer Raumbreite von insgesamt 31 m als äusserst niedrig zu bezeichnen ist. Im Grunde genommen wäre es wünschenswert, wenn die Verkaufsräume um einiges höher wären⁸⁾.

Es ist heute noch verfrüht, über die Fassadengestaltung im einzelnen zu reden. Erst die Bauausführung wird darüber endgültigen Aufschluss erteilen. Eines steht jedoch fest, dass das Haus keine Rück- oder Hinterfassaden erhalten wird, die lieblos behandelt werden könnten und dazu da wären, all die lieblichen Zutaten zu sammeln, die dem Blick der Betrachter zu entziehen wären. Jede Fassade wird Prunkfassade sein und für das Globus-Unternehmen werben müssen.

⁸⁾ Angesichts der Verschmälerung der Limmat durch die Erweiterung des Leonhardplatzes besteht die Gefahr, dass der Flussraum eng und kümmerlich wirkt. Diesen Eindruck würde ein langgestrecktes, niedriges Gebäude noch verstärken. Ein vertikales Element wie der Liftturm ist nun geeignet, die limmatseitige Fassade vorteilhaft zu brechen und dadurch den langgezogenen und schmalen Limmatraum nach oben zu öffnen. Aus dieser Ueberlegung hätte man überhaupt an ein bedeutend höheres und dafür kürzeres Gebäude denken können. Red.

Schlussbetrachtungen

Mit dem vorliegenden Bauvorhaben ist eine Diskussion in Gang gekommen, auf die viele Architekten eigentlich schon lange warten. Es ist nicht nur der Spezialfall «Globus», der die Gemüter erhitzt, es ist auch nicht die Stellungnahme für oder gegen den Bauherrn oder einen seiner Architekten, der Streit geht vielmehr darum, ob die moderne Architektur wieder dort anknüpfen sollte, wo sie die etwa durch den Namen Salvisberg gekennzeichnete Richtung verlassen hat, oder ob sie auf dem feinmasstäblichen Wege, der bei uns seither eingeschlagen wurde, weiterschreiten soll. Man wird, wenn man sich nicht um eine ehrliche Haltung herumdrücken will, Stellung beziehen und sich hier zu einer der beiden Richtungen bekennen müssen, denn es geht schliesslich darum, mit dem Bau des Globus eine neue Bauordnung für den untern Limmatraum und speziell für die Bebauung des Niederdorfes einzuleiten, die sich nicht an mittelalterliche Vorbilder hält, wie das leider bei einzelnen Neubauten aus neuester Zeit in diesem Gebiet der Fall ist. Die «Altstadtsanierung» im Sinne des Heimatschutzes soll auf die wirklich wertvollen Teile der Altstadt beschränkt bleiben, die alten Quartiere aber, die keinen kunsthistorischen Wert aufweisen, sollen der Neuzeit mit ihren Anforderungen und ihren Ausdrucksformen zur Verfügung stehen.

*

H. Marti

Stadtbaumeister A. H. Steiner bittet uns, den folgenden Brief zu veröffentlichen, was wir gern tun. Red.

Sehr geehrter Herr Jegher,

Es ist freundlich von Ihnen, dass Sie mir den Artikel «Der Neubau des Warenhauses Globus» zuschicken mit dem Ersuchen, meinen Standpunkt darzustellen. Ich habe Sie darauf aufmerksam gemacht, dass die Darstellung einseitig sei, und Sie gebeten, mich mit Ihrem Mitarbeiter zusammenzubringen. Dieser weigert sich, die Verbindung mit mir aufzunehmen, und

eine andere Darstellung, als die von den Vertretern der Firma Globus und ihres heutigen Architekten, anzuhören. Ich bedauere das. Die Diskussion wird dadurch nicht erleichtert, d. h. sie lässt sich kaum führen. So habe ich nur sehr wenig zu sagen. Immerhin möchte ich meine Ansicht kurz skizzieren.

Seitdem ich die Globusangelegenheit aus nächster Nähe verfolgen und miterleben konnte, konnte ich feststellen, dass die Forderungen der Firma ständig zugenommen haben. Zuerst ist das Warenhaus gegenüber dem Wettbewerb 1937 bedeutend in die Breite gewachsen. Welch Gewinn für ein Warenhaus! Die Höhe von 16 m wurde bei-

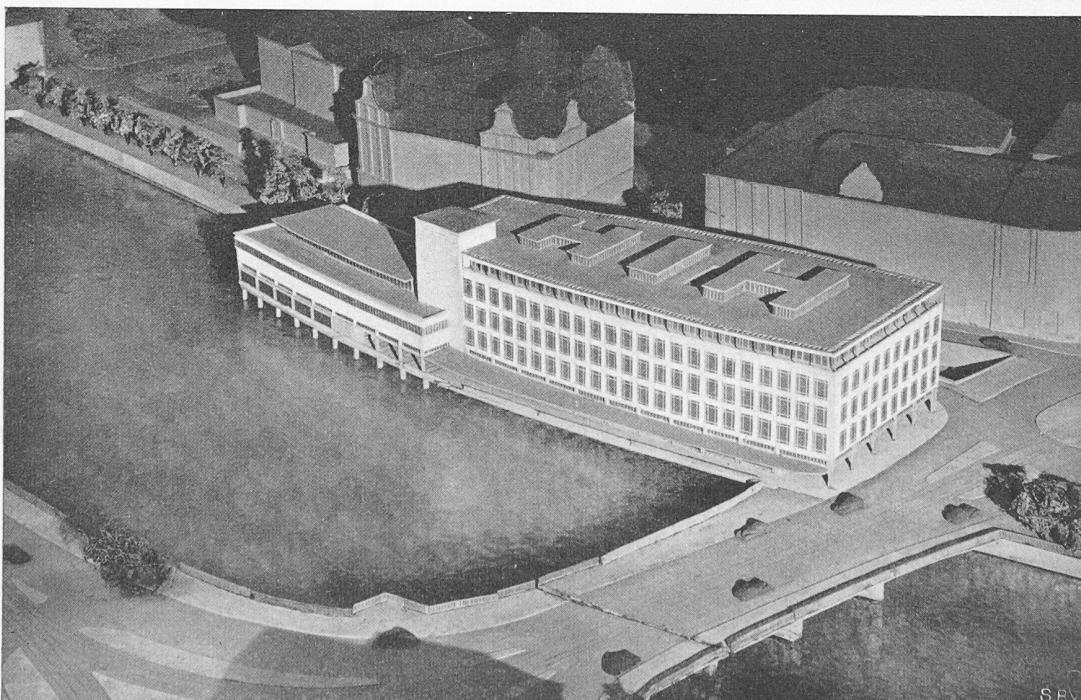


Bild 12. Modellbild des Globus-Projektes aus Nordosten

behalten. Mit der Stadt und dem Kanton wurden auf dieser Basis vertragliche Vereinbarungen getroffen. Kaum war die Abstimmung vorüber — wie haben sich dabei die städtischen Vertreter für den Globus einsetzen müssen! — kamen neue Begehren: Vergrößerung der überbauten Fläche, Erhöhung des Baues von 16 auf 21 m, ein vollausgebautes Geschoss mehr, einzelne Teile sogar bis 25 m hoch. Ich möchte es Ihnen überlassen, dieses Verhalten zu beurteilen.

Der Artikel belehrt uns auch über den Zeitgeist; er soll «wichtig» sein. Allerlei Belehrungen haben wir entgegenzunehmen, Entscheidungen werden von uns verlangt, sehr martialisch! Sind die Todernten immer die Ernsten? Wollen wir nicht einfach versuchen zu bauen, so gut wie wir es können? Das Andere, das Moderne kommt vielleicht von selbst, wenn Berufung und Begabung dabei sind. Leider müssen wir es meistens missen. Dann können wir immer noch wichtig werden. Der eine liebt das Wichtige, das Kolossale in der Welt, ein anderer hat weniger Freude daran. Mir zum Beispiel ist der Globus in seinen heutigen Dimensionen zu wichtig. Ich meine dies alles unpersönlich und ohne Anspielung auf den projektierenden Architekten. Schauen Sie sich die Stangen an Ort und Stelle an. Was ist nun der Zeitgeist?

«Hic Globus, hic salta» sei unser neuer Gruss!

Ihr A. H. Steiner.

MITTEILUNGEN

Der Rotations-Verbrennungsmotor System Planche. Die grossen Vorteile des Vielzellen-Rotationskompressors, wie er von verschiedenen namhaften Firmen seit vielen Jahren mit Erfolg gebaut wird, haben schon verschiedentlich zu Vorschlägen und Versuchsausführungen Anlass gegeben, einen Verbrennungsmotor nach analogem Prinzip zu verwirklichen. Die von R. Planche in «Le Génie Civil» vom 1. Juni 1949 vorgeschlagene Bauart ist auf Bild 1 dargestellt. Darnach sollen die grossen Reibungsleistungen zwischen den Aussenkanten der Schaufeln und dem Gehäuse dadurch auf das zulässige Mass verringert werden, dass im Innern des feststehenden Gehäuses C ein rotierendes Gehäuse C' angeordnet und der Zwischenraum zwischen C und C' durch Oel ausgefüllt wird. Dreht der Motor in Pfeilrichtung, so stehen die Zellen bei X unter dem höchsten Kompressionsdruck; dort findet auch die Zündung statt, die durch einen kurzen, horizontalen Kanal in der einen Stirnwand immer wieder an die nächstfolgende Zelle übertragen wird. Beim Anfahren muss erstmals mit einer Hilfskerze gezündet werden. Bei der Drehung von X bis X' finden Verbrennung und Expansion statt, dann folgt bei E der Auspuff, anschliessend bis A die Spülung mit Einführung des Brennstoffes bei I und schliesslich bis X die Kompression. Die Verbrennungsgase treten durch eine Öffnung im einen Seitendeckel in einen Strahlapparat über, der

die Spülluft aus der nachfolgenden Zelle absaugt, und puffen dann ins Freie aus. Die Spülluft tritt von aussen durch eine Öffnung im einen Stirndeckel in den Zylinder ein und strömt durch eine zweite Öffnung im gegenüberliegenden Stirndeckel dem Strahlapparat zu. Die Steuerung vollzieht sich demnach in einfachster Weise durch feststehende Öffnungen in den Stirndeckeln und bedarf keiner weiteren Organe. Zur Leistungsregelung werden Luft- und Brennstoffzufuhr getrennt verändert. Für eine Wellenleistung von 150 PS bei 3000 U/min wird mit einer Rotorbreite von 75 bis 80 mm gerechnet. Durch Aneinanderreihen mehrerer Einheiten lassen sich Leistungen bis 600 PS auf einer Welle erreichen. Gegenwärtig stehen drei Prototypen in Fabrikation, nämlich ein Kompressor, eine Turbine und ein Explosionsmotor von der beschriebenen Wirkungsweise. Es ist einleuchtend, dass bei dieser Bauart sehr heikle Probleme auftreten, und man erwartet mit Spannung, ob es dem Konstrukteur gelingt, sie zu lösen und den Rotationsmotor zu verwirklichen, dessen Vorteile einen grösseren Entwicklungsaufwand durchaus rechtfertigen.

Probefahrt einer diesel-elektrischen Lokomotive der Britischen Eisenbahnen. Am 1. Juni 1949 hat die diesel-elektrische Lokomotive Nr. 10000 der Britischen Eisenbahnen in einer Probefahrt die 642 km lange Strecke von London (Euston) bis Glasgow ohne Halt in 8 h 15 min mit einem Zug von 16 Wagen (520 t Bruttogewicht) anstandslos durchlaufen. Die höchste Geschwindigkeit betrug 117 km/h. Wesentlich ist, dass auf den langen Rampen von 13‰ Steigung dieser Strecke die Geschwindigkeit nicht unter 53 km/h fiel und damit beträchtlich grösser war als vorgesehen. Im übrigen wollte man keinen Geschwindigkeitsrekord aufstellen, sondern bestrebe sich lediglich, die vorgesehenen Fahrzeiten genau einzuhalten. Man hätte nach der Meinung der massgebenden Fachleute die Fahrzeit um 80 bis 90 Minuten verringern können. Die Lokomotive weist zwei dreiachsige Drehgestelle auf; ihre Hauptdaten sind:

Länge über Puffer		18,64 m
Drehzapfendistanz		10,82 m
Radstand der Drehgestelle		4,77 m
Raddurchmesser		1,12 m
Betriebsgewicht		130 t
Zugkraft	maximal	18,7 t
	einstündig	8,3 t
	dauernd	6,8 t
Geschwindigkeit, maximal		148 km/h
Dauerleistung des Dieselmotors		1600 PS
Zylinderzahl		16
Zylinderdimensionen		$d = 254; s = 305$
Generatorleistung	dauernd	1500 A, 727 V
	einstündig	1740 A, 624 V
Traktionsmotoren Dauerleistung		181 PS, 500 A, 300 V
	Einstundenleistung	203 PS, 575 A, 300 V
Uebersetzung		55/18

Die erste dieser Lokomotiven wurde Ende 1947 in Dienst gestellt, die zweite einige Monate später («The Engineer», 10. Juni 1949).

Schweiz. Vereinigung für Landesplanung. Der geschäftsleitende Ausschuss der VLP hat sich nach Anhören seiner Fachkommissionen mit dem Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Förderung der Landwirtschaft und die Erhaltung des Bauernstandes befasst. In Sorge um die weitere Entwicklung unseres Landes kam er dabei zu folgenden Schlüssen: Die bisherigen Verhandlungen über den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Erhaltung des bäuerlichen Grundbesitzes zeigen deutlich, dass einerseits der klare Wille besteht, den landwirtschaftlich genutzten Boden so weitgehend als möglich zu erhalten, dass aber andererseits über die Wege, die zu diesem Ziel führen, grosse Unsicherheit herrscht. Die Vereinigung für Landesplanung ist von der Sorge erfüllt, dass auch in Zukunft das Kulturland für Bauzwecke zerstückelt und der wilden Ueberbauung überlassen wird, sowohl zum Schaden einer rationellen landwirtschaftlichen Nutzung, als auch zum Nachteil einer die übrigen Bodennutzungen ordnenden Planung. Die Vereinigung für Landesplanung erhofft von der Gesetzgebung über den bäuerlichen Grundbesitz, dass sie eine klare, je nach den Umständen zeitlich gestaffelte Scheidung zwischen landwirtschaftlich und baulich zu nutzendem Land ermöglicht. Eine solche Ausscheidung ist nötig, um den Bestand des Bodens als Grundlage für einen lebensfähigen

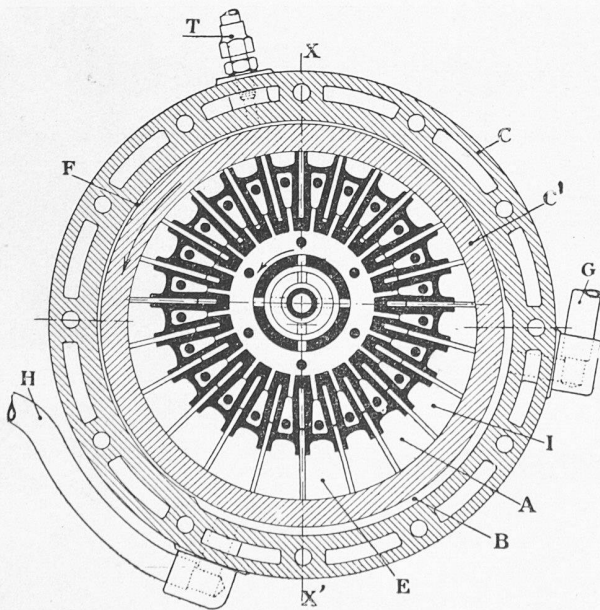


Bild 1. Vielzellen-Rotations-Explosionsmotor nach R. Planche. A Spülöffnung, B Schmieröltasche, C feststehendes Gehäuse, C' rotierendes Gehäuse, F mit Oel gefüllter Spaltraum, G Oelaustritt, H Oeleintritt, T zusätzlicher Druckölzutritt