

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 51/52 (1908)
Heft: 11

Artikel: Die Ueberbauung des Stampfenbachareals in Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-27400>

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: 06.02.2025

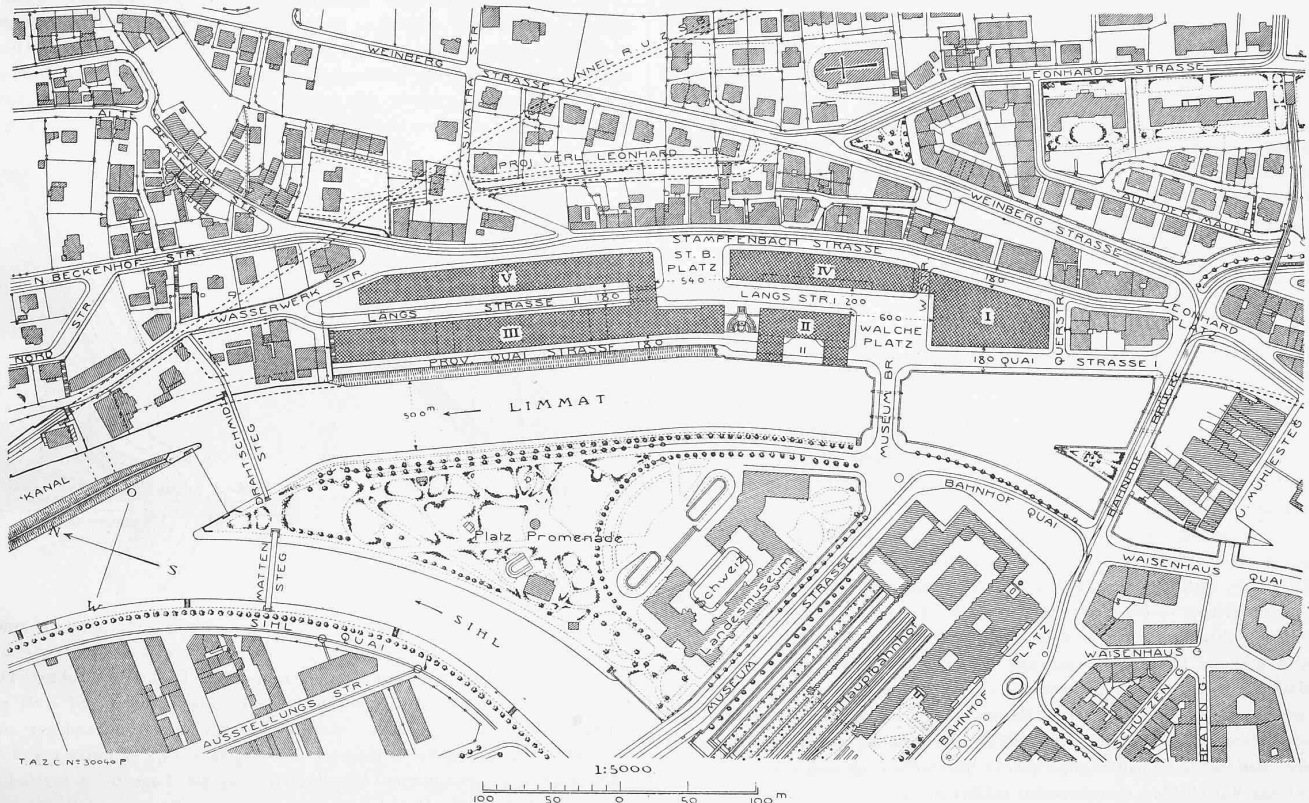
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Ueberbauung des Stampfenbachareals in Zürich.

(Mit einem Lageplan.)

Für die Ueberbauung des Stampfenbach-(Neumühle)-Areal am rechten Ufer der Limmat vom Leonhardplatz und der Bahnhofbrücke an abwärts bis zum «Drahtschmidli» hatten Escher Wyss & Cie. bereits 1898, sofort nach der Verlegung ihrer Fabriken nach dem Hard, ein grosszügiges Projekt ausarbeiten lassen, dessen Verwirklichung jedoch an den allzugrossen Kosten scheiterte. Nach Stellung des Gesuchs um Durchführung des Quartierplanverfahrens (1899) wurden von verschiedenen Seiten zahlreiche Projekte aufgestellt, aus denen sich schliesslich als Kompromiss der vorliegende Entwurf entwickelte. Durch die Ueberbauung mit langgestreckten schmalen Häuserreihen zwischen nahen parallelen Strassen mit grossen Höhenabständen

Schliesslich gewann die Ansicht die Oberhand, dass der Quai zwischen Bahnhof- und Museumsbrücke notwendigerweise erstellt werden müsse und dass von dort zur Vermeidung des kostspieligen Ausbaues der Ufermauern eine provisorische Uferstrasse von 5 m Breite mit einer Böschung anzulegen sei, die dann später eine Weiterführung des Quais und einen Anschluss an die Wasserwerkstrasse sowie etwa auch eine Verbindung mit dem Sihlquai im III. Kreis durch eine Brücke ermögliche. Zur Verbindung dieser provisorischen Quaistrasse mit der Längsstrasse I ist eine monumentale Treppenanlage in der Nähe des Stampfenbachplatzes vorgesehen und am Ende des Geländes an dessen Nordgrenze zur Verbindung mit der Längsstrasse II und der Wasserwerkstrasse ein zweiter Treppenweg geplant zur Ueberwindung der grossen Höhendifferenz auf nur kleiner Entwicklungslänge. Die Planentwürfe wurden vom Baukollegium am 28. November



entsteht allerdings viel öffentlicher Grund; andererseits bietet das Projekt aber den Vorteil, dass einmal die Uferstrasse bis unterhalb des «Drahtschmidli» zum spätern Anschluss an die Wasserwerkstrasse weitergeführt werden kann, von wo voraussichtlich später einmal eine Brücke zum Industriequartier hinüber geführt werden wird, und dass andererseits schon jetzt eine Verbindung mit der Wasserwerkstrasse durch die Binnenstrasse möglich ist.

Die Hauptaufgabe des neuen Ueberbauungsplanes bestand darin, eine möglichst günstige Verbindung des IV. Kreises mit dem Hauptbahnhof unter Entlastung des Leonhardplatzes und der Bahnhofbrücke herzustellen. Nach dem vorliegenden Projekt führt diese Verbindungsstrasse von der Stampfenbachstrasse über den Stampfenbachplatz in die Längsstrasse I und von da über den geplanten Walcheplatz und die projektierte 18 m breite Museumsbrücke vor das Ostportal des Bahnhofs an den Bahnhofquai. Von der Stampfenbachstrasse ab fällt die Strasse nach schwacher Ausrundung durch den Stampfenbachplatz mit 2,63%, durch die Längsstrasse I mit 4,23%, über den Walcheplatz mit 1,48% und 4,13%, in der Brücke mit 2,5% und steigt mit 1,15% von dieser zum Bahnhofplatz. Die Längsstrasse I ist dann über den Stampfenbachplatz als Längsstrasse II zur Verbindung mit der Wasserwerkstrasse mit einem Gefälle von 5,5% fortgeführt, die Wasserwerkstrasse selbst mit der Stampfenbachstrasse verbunden und diese wieder durch die Walchestrassen mit dem Walcheplatz und der Museumsbrücke sowie durch die Querstrasse mit der Quaistrasse in Verbindung gebracht. Das Gefälle der Stampfenbachstrasse wechselt zwischen 1,1% und 2,98%, das der Walchestrassen zwischen 3,08% und 4,64%, während das der Querstrasse 1,74% beträgt.

Ueber die Frage, ob der Limmatquai durchgehend bis zum «Drahtschmidli» fortzusetzen sei oder nicht, herrschten verschiedene Anschauungen.

1907 genehmigt; allerdings werden die vom Grossen Stadtrat nach dem Beschluss des Stadtrates vom 11. Januar 1908 festzusetzenden Bau- und Niveaulinien durch einen Quartierplan noch weitere Ergänzungen erfahren, vor allem durch Querverbindungen zwischen der Uferstrasse und der Stampfenbachstrasse, die in dem beigegebenem Lageplan schematisch angedeutet sind.

Weiterhin soll zu den Plänen eine *Bauordnung* hinzutreten. Zum Teil hat diese die Erläuterung dafür zu geben, dass an Stelle der offenen Ausmündung der Walchestrassen in den Walcheplatz und der mittlern Längsstrasse in den Stampfenbachplatz überbaute Durchfahrten vorgesehen sind, damit die Plätze besser geschlossene Wände erhalten, wie die Städtebaukunst sie fordert; dass ferner an der Ostseite der die beiden Plätze verbindenden Strecke der Längsstrasse, wo sich der Baublock IV bis auf 23 m verbreitert, die Bauten in den obren Geschossen zurücktreten sollen, damit auch hier der Eindruck der grössern Geräumigkeit erzielt werden; und endlich, dass an dem Blocke II auf dem Platze des alten Schlachthaus durch Flügelbauten, die bis an das Flussufer vortreten, jedoch unten die Strasse durchlassen und nach oben hin beschränkt sind, um die Aussicht nicht zu sehr einzuzengen, das reizvolle Bild im Wasser sich spiegelnder Bauten geschaffen und Abwechslung in die Gestaltung der Ueberbauung längs der Limmat gebracht werde. Die freie Lage des Geländes am Flussufer gegenüber der Platzpromenade, in einer sanft einspringenden Biegung des Ufers, bewirkt, dass die Bauten schon in beträchtlicher Entfernung als Teil eines den Fluss und die mächtigen Bäume der Platzpromenade umfassenden Landschaftsbildes gesehen werden, woraus das Bedürfnis erwächst, von der Ueberbauung alles fern zu halten, was das Bild verunzieren könnte. Ursprünglich dachte man sich den vorliegenden Plan mit offener Bebauung längs der Limmat. Da die Gegend jedoch

vielleicht eher zur Errichtung von Geschäftshäusern, als von reinen Wohnhäusern aufgesucht werden wird, wäre durch einen Zwang zu offener Bebauung den Eigentümern eine ungerechte Beschränkung auferlegt worden. In gleichem, wenn nicht höherem Masse zweckdienlich ist die in der beantragten Bauordnung vorgesehene Einräumung der Befugnis an den Stadtrat, *Bauten zu untersagen, durch die die Schönheit des Bildes beeinträchtigt würde.* Unter der Bedingung, dass der Stadtrat diese Befugnis erhält, kann andererseits den Grundeigentümern des Blockes III die Möglichkeit eröffnet werden, entgegen der Regel in § 54 des Baugesetzes, selbst bei geschlossener Bebauung hinter der Baulinie der Uferstrasse zu bleiben, welche Möglichkeit für die Grundeigentümer deswegen wertvoll ist, weil die Blockbreite von 23 m für die Grundrissbildung nicht günstig ist. Bauordnung und Baupolizei werden dafür zu sorgen haben, dass da, wo Gebäude hinter andere zurücktreten, die sichtbar werdenden Seitenmauern ein gefälliges Aussehen bekommen. Dann wird der Wechsel der Fluchten dem Auge Kurzweil schaffen. Eine Beschränkung ist freilich noch nötig. Da die innere Längsstrasse $5\frac{1}{2}$ m über der Uferstrasse liegt, könnten Häuser, die an jene gesetzt werden und eine Breite von nicht über 15 m erhalten, sich mit dem Dachgesimse $25\frac{1}{2}$ m über die Uferstrasse erheben. Solche Gebäuderiesen würden aber drückend wirken; die Beschränkung der Höhe auf 20 m von der Niveaulinie der Uferstrasse aus sichert den Insassen der Häuser an der Stampfenbachstrasse mehr Aussicht über die untern Häuser weg und gestattet immer noch eine reichliche Ausnutzung des untern Baugrundes. Im ganzen ist überdies zur Rechtfertigung der geplanten Bauordnung zu sagen, dass die Schaffung eines schönen Stadtteiles zu allererst den Grundeigentümern selbst Vorteil bringt, da sie das Bewohnen der Gegend begehrenswert macht, sowie dass die Stadt die Bodenbesitzer für alle Beschränkungen durch die Erhaltung der freien Aussicht auf die Platzpromenade schadlos hält.

Im Blocke IV darf die Ueberbauung nach einem einheitlichen Plane, der durch die Genehmigung der Baupolizeibehörde bindend wird, so gestaltet werden, dass ein zwischen der ausgezogenen und der punktierten Baulinie an der Binnenstrasse liegender Streifen nur in Erdgeschosshöhe überbaut wird.

Eine wertvolle Begünstigung erhalten die Eigentümer der Bauplätze des Blockes V östlich der untern Strecke der mittlern Längsstrasse durch das Recht, im Erdgeschoße Vorbauten über die Baulinie hinaus bis an die Strassengrenze vorzusetzen. Dieses Recht kann ihnen gegeben werden, weil die Strasse nach dem Baue der Uferstrasse wenig Bedeutung behalten wird und der Baulinienabstand nur wegen der zulässigen grossen Höhe der Häuser an der Stampfenbachstrasse, die zur Freihaltung eines breiten Luft- raumes an der Westseite dieser Häuser nötig, nicht unter 18 m bemessen wird. Diese Bestimmungen der speziellen Bauordnung wurden mit Vertretern der «Baugenossenschaft Stampfenbach» besprochen, die sich mit dem Erlasse solcher Vorschriften einverstanden erklärten.

Die Vorlage des Stadtrates ist bis auf die spezielle Bauordnung vom Grossen Stadtrat am 29. Februar angenommen worden. Wird auch letztere beschlossen, so haben wir einen ästhetischen Fortschritt im Städtebau zu verzeichnen, der lebhaft zu begrüssen ist und dem hoffentlich in Zürich und anderwärts bald ähnliche Massnahmen folgen werden.

Miscellanea.

Elastische Stossverbindung mit gesprengten Laschen. Eine neue Lösung der noch immer «schwebenden» Schienenstossfrage ist nach einem Bericht von *M. Spitz*, Oberinspektor und Bahnerhaltungschef der öster.-ung. Staatseisenbahngesellschaft, im «Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens» durch die Verwaltung genannter Bahn versucht worden. Darnach werden abgenützte Flachlaschen in rotwarmem Zustand über eine Lehre hochkant gebogen, bis ihre Unterkante eine konkave Wölbung zeigt, die den Gesamtbetrag der Abnutzung von Laschenkammer und Lasche um 1 bis 1,5 mm übertrifft. Die also mit einer Sprengung von höchstens 3 mm gekrümmten Laschen wurden durch einige Hammerschläge wieder in die Laschenkammer gebracht, wo sie sich mit den beiden Schienenenden in die Spannung teilen, die durch ihre Krümmung hervorgerufen wird. In dem fertig verlaschten Stoss ruhen die Laschenenden mit einer Stützweite von 520 mm auf je ungefähr 100 mm Länge auf dem Fuss der beiden Schienen, während der Scheitel sich auf insgesamt 100 bis 200 mm Länge an den Schienenkopf anpresst, die Schienenenden etwas in die Höhe drückend. Den gesprengten Laschen liegt also der Gedanke zugrunde, die starre Schienenverbindung durch eine elastische zu ersetzen. Die Erfahrungen, die in Oesterreich gemacht wurden, haben gezeigt, dass die Federwirkung der gesprengten Laschen sehr lange anhält; vor zwei Jahren eingezogene

Laschen äussern heute noch ihre volle, günstige Wirkung. Genaue Messungen haben ergeben, dass die Laschen bei ungefähr 1 mm Durchbiegung nach Entspannung wieder vollkommen in die ursprüngliche Form zurückgehen, dass z. B. ein gesprengtes Winkellaschenpaar von 410 cm^4 Trägheitsmoment, als frei aufliegender Balken betrachtet, sich erst unter 28 t Belastung um 1 mm durchbiegt, also dem vierfachen der üblichen maximalen Lokomotivdrücke widersteht. Auch wurde beobachtet, dass Brüche bei den gesprengten (ausgeglühten!) Laschen merklich seltener vorkommen, als bei den gewöhnlichen Stossverbindungen.

Eigenartige Brückenmontage. Bei der Ueberbrückung des Nordreiffs unweit Gothenburg handelte es sich darum, den bei mittlerem Wasserstande über 11 m tiefen und rund 135 m breiten Strom durch eine Drehbrücke von 47,2 m und eine daran anschliessende feste Brücke von 83,8 m Länge zu übersetzen, deren Unterkante ungefähr 9 m über dem Wasserspiegel liegt. Wegen schlechten Baugrundes und der Gefahr des Eisganges erschien es nicht ratsam, ein festes Montagegerüst im Strom zu erstellen, weshalb der Vorstand des Brückenbauvereins der kgl. schwed. Staatsbahnen, Ing. *Carl Fraenell*, vorschlug, die Aufstellung in folgender, zur Ausführung gelangter Weise zu bewerkstelligen. Die Brücke wurde nach Abbildung 1

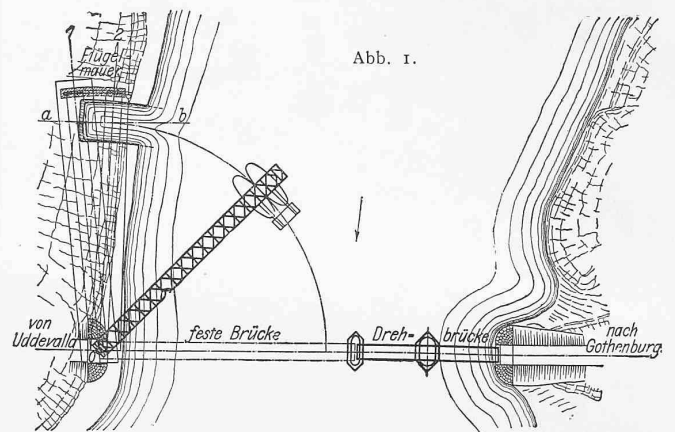


Abb. 1.

länge des Ufers in der Lage 0—1 fix und fertig montiert, so zwar, dass ihr landseitiges Auflager mittelst einer vorläufigen Verlängerung auf einem im Widerlager einbetonierten gusseisernen Drehzapfen ruhte. Das andere Ende fand seine Unterstützung mittelst Gusstahlrollen auf einer gekrümmten Flügelmauer, auf der die Brücke, um das Zapfenauflager sich drehend, nach beendeter Nietarbeit um ungefähr 13,2 m flusswärts über einen eigens ausgebagerten Ufer einschnitt in die Lage 0—2 geschoben wurde (vergl. Abb. 2). Hier lagen zwei zusammengekoppelte, teilweise mit

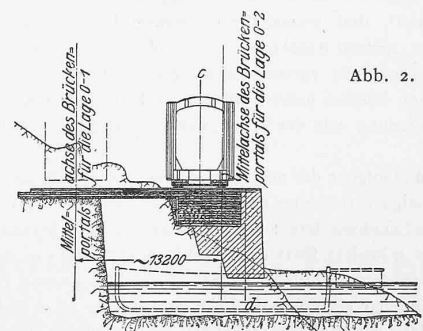


Abb. 2.

Wasser gefüllte Kähne, die mit einem Traggerüst versehen waren, das bis dicht unter die Brückenunterkante reichte. Durch Einschieben von Holzkeilen und Auspumpen des Wasserballastes wurde sodann die Brücke von der Flügelmauer abgehoben, hernach durch Dampfer langsam ausgeschwenkt und stromabwärts in die richtige Lage gebracht, und schliesslich durch Einlaufenlassen von Wasser in die Kähne auf die Flusspfeiler abgesetzt. Durch Rückhaltketten war dafür gesorgt, dass die Geschwindigkeit beim Ausschwenken nicht zu gross wurde. Nach einem Berichte des Brückenbauingenieurs *Otto Linton* von den schwed. Staatsbahnen in der Z. d. V. d. I., der wir auch die beiden Abbildungen entnehmen, ging die Ausdrehung ohne jeglichen Unfall in 1 Std. 45 Min. vor sich, wobei auf die eigentliche Drehung nur 59 Min. entfielen. Das Eigengewicht der Brücke (ohne Längsträger und Fahrbahn) betrug dabei rund 358 t, wovon ungefähr 200 t auf den Kähnen lasteten.