

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wohnhaus an der Dufourstrasse in Basel.

Erbaut durch *Fritz Stehlin*, Arch. in Basel.
(Mit Tafeln 7 und 8.)

Das Wohnhaus, von dem wir heute verschiedene Pläne und Ansichten zeigen, ist in den Jahren 1909/1910 für Herrn Dr. R. G.-S. durch Architekt F. Stehlin in Basel erbaut worden. Die Aufgabe war die, auf ein ziemlich unregelmässiges Grundstück an der Dufourstrasse ein Wohnhaus mit Stallung in der Weise zu gruppieren, dass ersteres durch das Stallgebäude möglichst wenig gestört wird. Ferner mussten verschiedene vorhandene, sehr schöne Bäume geschont werden. Das Haus wird nur im Winter bewohnt; es ist somit als ausgesprochenes Stadthaus entworfen.

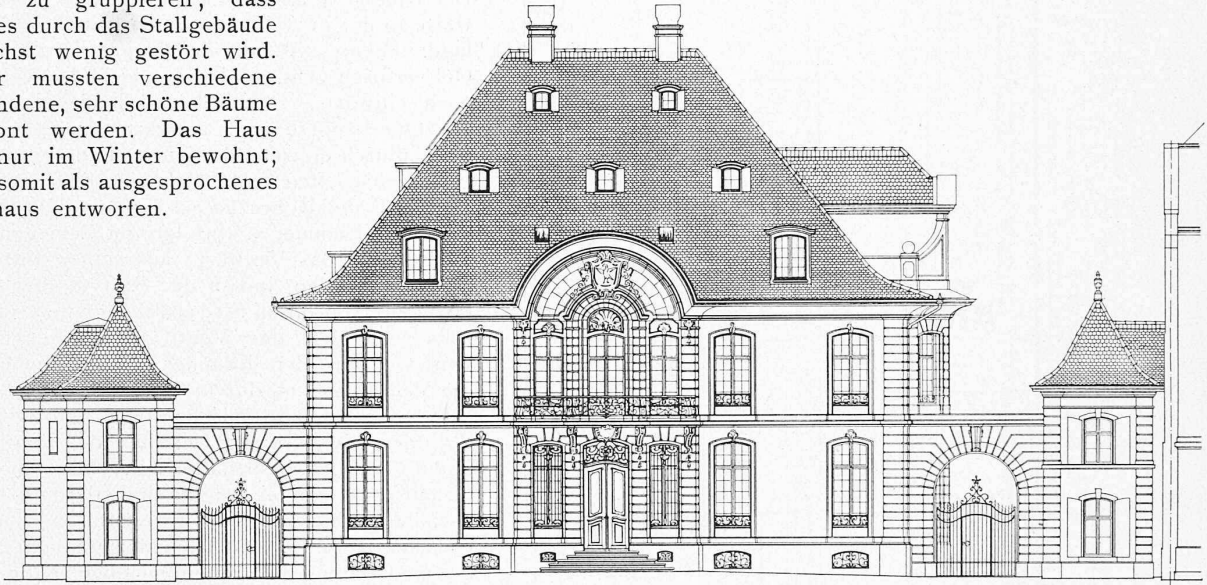


Abb. 1. Hauptfassade des Wohnhauses Dr. R. G.-S. an der Dufourstrasse in Basel. — Masstab 1:250.

Die Ausstattung ist eine sorgfältige. Neben der Raumanordnung sorgen Warmwasserheizung, Kalt- und Warmwasserversorgung, Staubsauganlage usw. für modernen Komfort. Der Schmuck ist einfach, aber in bestem Material: Marmorböden und Steinstückbelag der Wände in Eingang, Vestibule, Treppenhaus und Gartensaal; nussbaumene Schreinerarbeit und von Hand angetragene Stuckdecken geben den Räumen des Erdgeschosses ihren Typus. Am Aeussern und im Innern gelangten auf Wunsch des Bauherrn Formen zur Verwendung, die an die Architektur des XVIII. Jahrhunderts anknüpfen. Die Kosten des Wohnhauses stellten sich auf Fr. 41,50 für den m^3 umbauten Raumes.

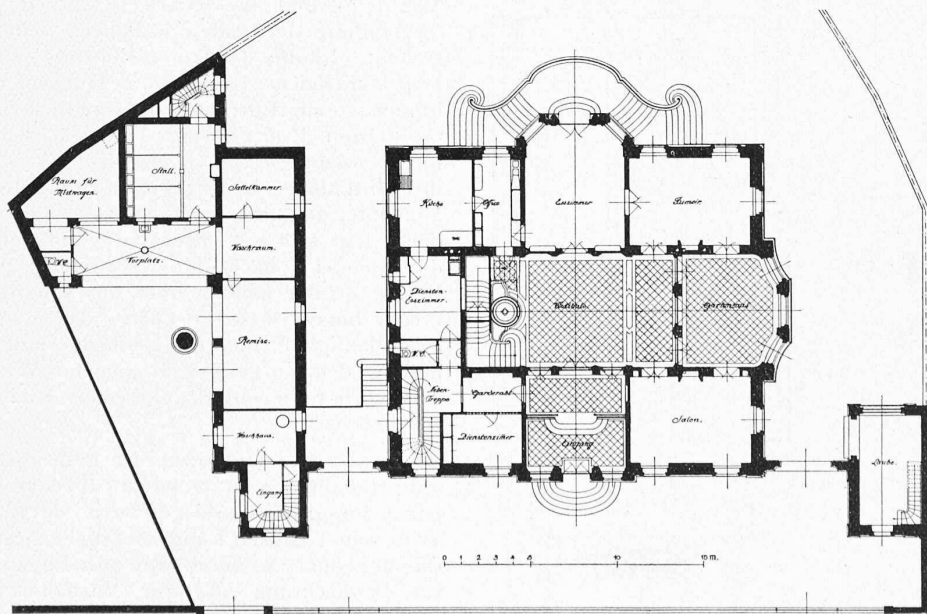


Abb. 2. Grundriss vom Erdgeschoss des Wohnhauses und des Stallgebäudes. — Masstab 1:400.

Wettbewerb für eine reformierte Kirche in Zürich-Fluntern.

(Schluss von Seite 36.)

Auf den Seiten 48 bis 50 finden unsere Leser die Pläne und Bilder zu den beiden mit III. Preisen auf gleicher Stufe (im II. Rang) prämierten Entwürfen Nr. 35 „Ein feste Burg“ von Müller & Freytag, Arch. in Thalwil, und Nr. 36 „Im Bluescht“ I von Knell & Hässig, Arch. in Zürich.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

Bericht der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins.

In seiner Sitzung vom 26. April 1911 hatte der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein eine Resolution¹⁾ gefasst, in welcher er die Tiefbahn mit Bahnhof Enge an alter Stelle allen andern Projekten vorstellte und nähere Untersuchungen darüber begehrte. — Von den beiden Verlegungsprojekten zog er dasjenige mit Bahnhof an der Grütlistrasse dem Bederstrassenprojekte unbedingt vor, erklärte aber den Anschluss der Sihltalbahn in Enge für überflüssig und befürwortete die Belassung des Selnaubahnhofes und den Anschluss des Gütergeleises über Wiedikon nach dem Güter- und Hauptbahnhof.

Der mit reichem Planmaterial versehene Bericht ist veröffentlicht²⁾ und auch den Behörden zugestellt worden. Die Bundesbahnen, denen ein gleiches Begehren auch von der Kommission ihres Verwaltungsrates gestellt wurde, liessen die verlangten Sondierungen ausführen. Das Ergebnis war die Bestätigung dafür, dass die Befürchtungen übertriebene waren, dass insbesondere das Seewasser nicht bis in die Baugrube durchsickern kann. Demzufolge erklärten die Bundesbahnen den Umbau auf alter Stelle ebenfalls für aus-

¹⁾ Bd. LVII, S. 240.

²⁾ Bd. LVII, S. 247, 265, 298.

Vorlage behandeln und die Gemeindeabstimmung über das Kreditbegehren ist bald darauf in Aussicht genommen.

Sobald die veränderte Lage der Dinge bekannt wurde, hat sich die Eisenbahnkommission neuerdings mit der Angelegenheit befasst und sie glaubt, dem Vereine jetzt ihren Bericht und ihre Anträge stellen zu sollen.



Zur Wahl des Tracé der Hauptbahn.

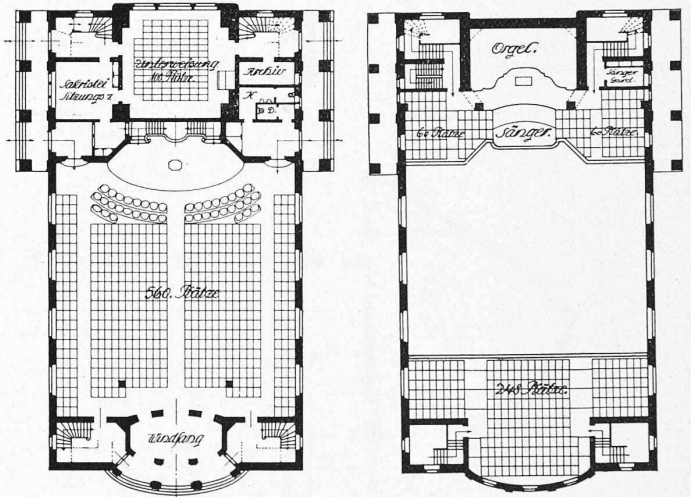
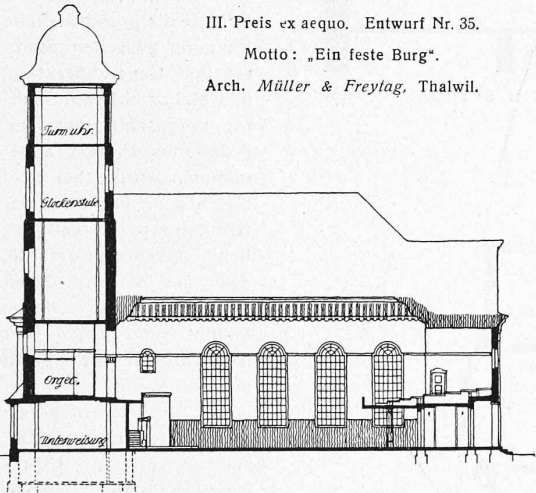
Der langjährige Streit ist zu bekannt, um hier wiederholt zu werden. Wir wollen uns freuen, dass das Bederstrassenprojekt endlich aufgegeben ist und konstatieren, dass jetzt jedermann das Grütlistrassenprojekt vorteilhafter findet.

Das Hauptverdienst um dieses Resultat fällt zweifellos Herrn Oberingenieur Dr. R. Moser und auch dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein zu. Sie beide sind wegen ihrer ausdauernden Opposition so oft angefeindet worden, dass auch an ihre Verdienste um das Projekt erinnert werden soll.

Dass Zürich von der seinerzeit durch die städtischen Behörden und den Bund schon beschlossenen Hochbahn verschont bleibt, hat es dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein zu verdanken, der unentwegt an der Ausführbarkeit der Tiefbahn festhielt. Schon 1896 und 1898 hatte der Verein Projekte bearbeitet. Im Jahre 1901 hat er ein Projekt mit Unterführung der Sihl und Tieflegung an alter Stelle veröffentlicht. Da an massgebender Stelle die Ausführbarkeit bestritten wurde, zeigte er 1902 die Möglichkeit einer Tiefbahn an der Grütlistrasse. Die Jahre 1903 bis 1912 gingen verloren mit den städtischen Bederstrassenprojekten, welche die Einführung der Sihltalbahn in Enge ermöglichen sollten. Sie blieben im Vordergrund der Studien, trotzdem sie fortwährend bekämpft wurden. Anno 1911 erschien ein neuer, wiederum mit reichem Planmaterial ausgestatteter Bericht des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, in welchem die Tieflegung an alter Stelle empfohlen und auch die Möglichkeit der Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof an der Grütlistrasse, sowohl von Norden als von

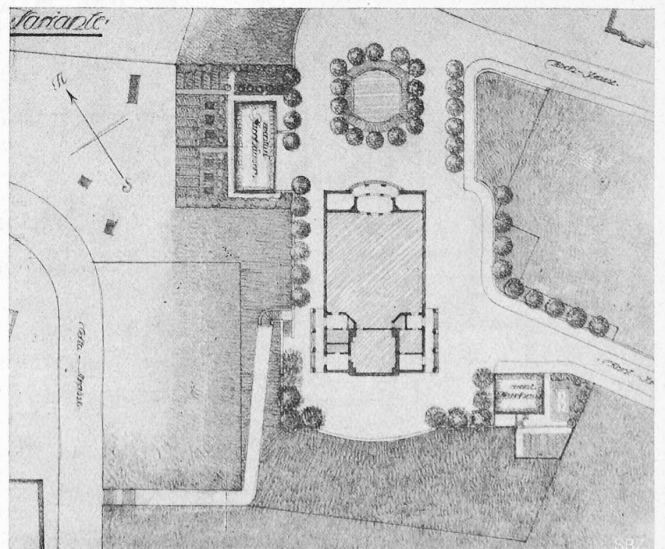
Wettbewerb reformierte Kirche Zürich-Fluntern.

III. Preis ex aequo. Entwurf Nr. 35.
Motto: „Ein feste Burg“.
Arch. Müller & Freytag, Thalwil.



Kirche Fluntern. Ansicht von der Hochstrasse aus.

Oben Ansicht von Süden, unten von Nordost.



Schnitt und Grundrisse 1:600. — Lageplan 1:1500.

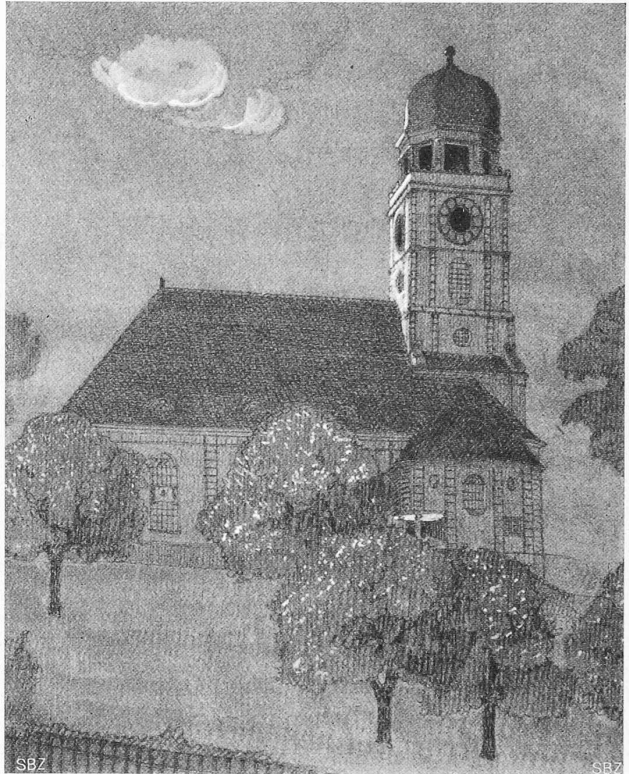
Süden her, nachgewiesen, aber nicht empfohlen wurde. Bezüglich der Tracéführung nach Wollishofen schlug der Verein zwei Varianten vor, von denen die eine für das neue Vertragsprojekt gewählt wurde. — Der Verein hat also um das Zustandekommen des Projektes unbestreitbare Verdienste.

Der Verein hat das Grütlistrassenprojekt ohne Eilgut und ohne

Sihltalbahn für den Fall empfohlen, dass das von ihm als besser befundene Projekt auf alter Stelle nicht durchdringen könne. Das letztere hat er immer wieder als technisch durchführbar erklärt. Er zeigte, dass die Seewassergefahr nicht bestand, dass die Entwässerung möglich und dass der Bau überhaupt durchführbar sei. Erst 1912 ist das alles auch von den Bundesbahn- und den Stadt-

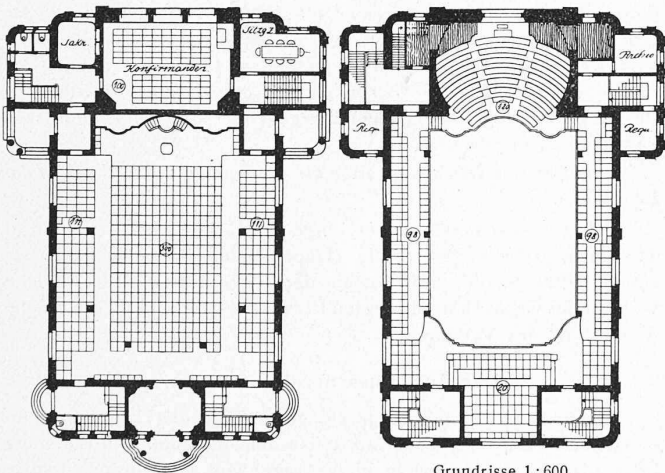


Nordostfront gegen die Hochstrasse. — 1:600.



SBZ

SBZ

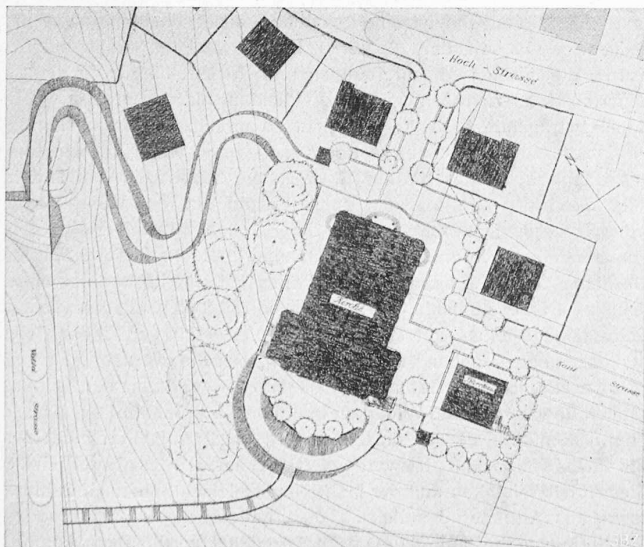


Grundrisse 1:600.

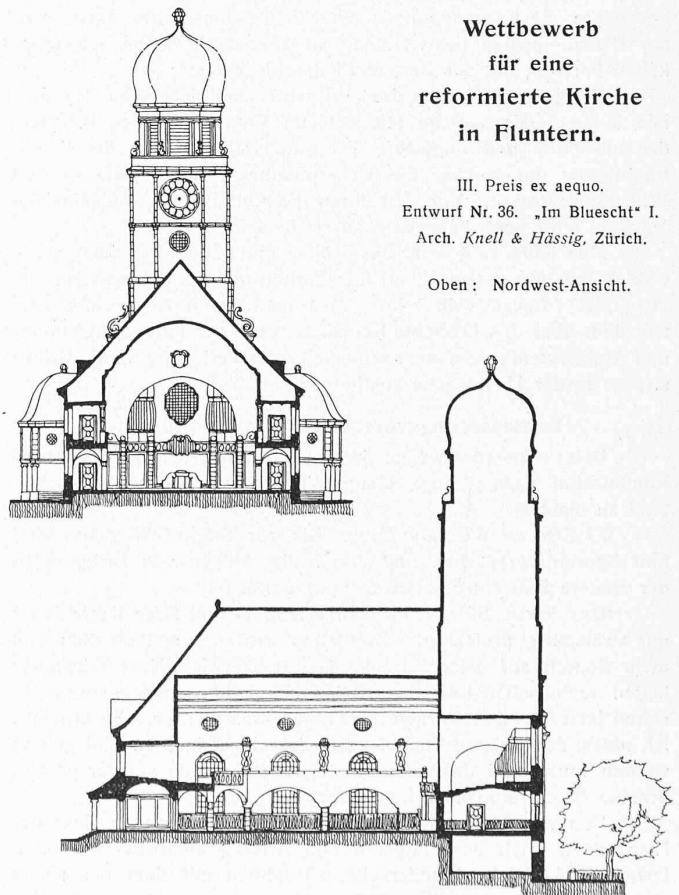
**Wettbewerb
für eine
reformierte Kirche
in Fluntern.**

III. Preis ex aequo.
Entwurf Nr. 36. „Im Bluescht“ I.
Arch. Knell & Hässig, Zürich.

Oben: Northwest-Ansicht.



Entwurf Nr. 36. — Lageplan 1:1500.

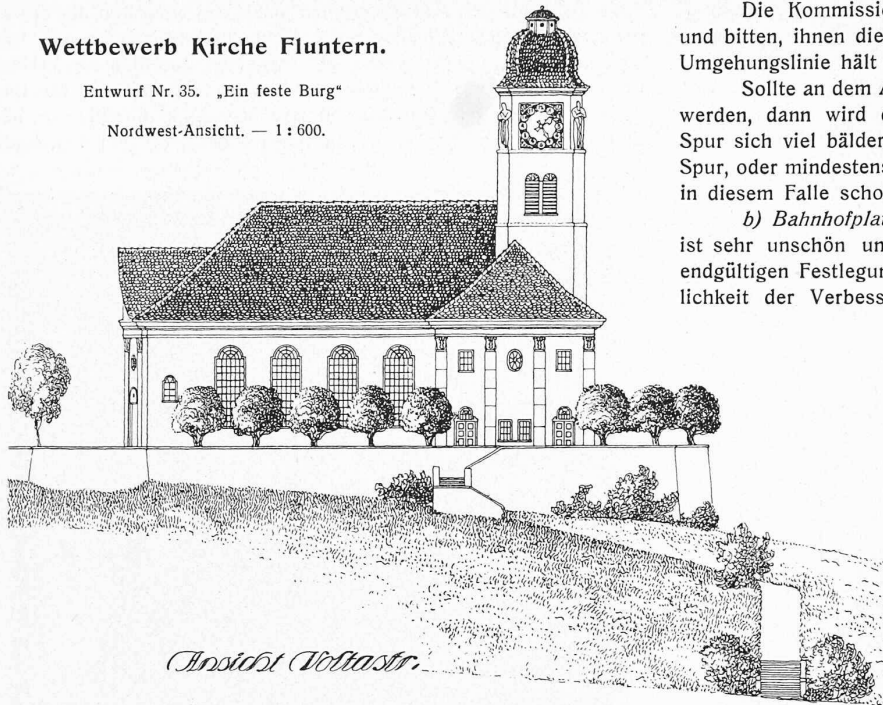


Quer- und Längsschnitt. — Masstab 1:600.

Wettbewerb Kirche Fluntern.

Entwurf Nr. 35. „Ein feste Burg“

Nordwest-Ansicht. — 1 : 600.



behörden anerkannt worden. Wäre diese Erkenntnis früher gekommen, nie wäre man von der alten Stelle abgewichen und der Umbau wäre schon längst und viel billiger vollzogen worden. Der Verein zog das Projekt aber auch anderer Vorzüge wegen vor. Die Stationsanlage ist die längste, die Weichen sind nicht tief im Tunnel; der Bahnhofplatz (Alfred Escher-Platz) ist grösser und schöner als jeder andere, die Gefahr seiner Ueberbauung wäre beseitigt; an den bestehenden Verhältnissen würde am wenigsten verändert.

Die Mängel, die an einer Bahnhofanlage an alter Stelle kritisiert wurden, wären mit gutem Willen zu beseitigen gewesen, insbesondere die Ueberhöhungen der Strassenübergänge. Dass auch der Bebauungsplan beim Umbau an alter Stelle keine Schwierigkeiten bereitet, hat der Bericht Pfléghard gezeigt.

Uebrigens hat auch das Grütlistrassenprojekt seine Mängel: Die kurze Stationsanlage mit weit im Tunnel liegenden Weichen, der unschöne und ungünstig geformte Bahnhofplatz, die Beeinträchtigung der Kirche, die Ueberhöhungen der Seestrasse und Waffenplatzstrasse. Von den durch die Sihltalbahn herbeigeführten Mängeln wird noch besonders zu reden sein.

Man hätte sehr wohl das Projekt mit Bahnhof an alter Stelle wählen können, wenn nicht die Einführung der Sihltalbahn als Hauptziel vorgeschwebt hätte. Man darf das bedauern und sich trotzdem über das Erreichte freuen. So kann der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein auch seinerseits der Verlegung an die Grütlstrasse in der Hauptsache zustimmen.

Verbesserungsvorschläge zur Hauptbahn.

Beim näheren Studium der Einzelheiten des Projektes ist die Kommission dazu gelangt, einige Wünsche für Abänderungen geltend zu machen.

a) *Strecke Wiedikon-Enge.* Bis zur Station Wiedikon sind fünf Spuren vorgesehen und durch die Anlage von Böschungen der spätere Bau einer sechsten Spur ermöglicht.

Das kurze Stück zwischen Wiedikon und Enge dagegen ist nur zweispurig projektiert. Zweifellos wird der spätere Bau von mehr Spuren auf dieser Strecke fast unüberwindlichen Schwierigkeiten technischer und finanzieller Natur begegnen, wenn nicht schon jetzt gewisse Vorkehrungen getroffen werden. Zu erinnern ist, dass der spätere Tunnel unter der eingedämmten Sihl gebaut werden muss und dass neu entstehende Gebäude auf der ganzen Strecke Erschwerungen bringen werden.

Von verschiedenen Seiten wird darauf hingewiesen, dass der Fernverkehr nach dem Engadin und Arlberg einerseits und nach Luzern und Gotthard andererseits, zusammen mit dem rasch sich mehrenden Vorortsverkehr später zwei Doppelspurigen bis nach Thalwil erfordern wird, weil zu gewissen Zeiten der Verkehr sich staut.

Die Kommission möchte auf diese Verhältnisse hinweisen und bitten, ihnen die nötige Beachtung zu schenken. Eine spätere Umgehungslinie hält sie nicht für zweckdienlich.

Sollte an dem Anschluss der Sihltalbahn in Enge festgehalten werden, dann wird das Bedürfnis mindestens nach einer dritten Spur sich viel bald einstellen. Der gleichzeitige Bau der dritten Spur, oder mindestens die nötigen Vorkehrungen für dieselbe, dürften in diesem Falle schon jetzt nicht umgangen werden.

b) *Bahnhofplatz in Enge.* Der im Vertrag vorgesehene Platz ist sehr unschön und für den Verkehr unzulänglich. Vor der endgültigen Festlegung der Linie ist der Nachweis über die Möglichkeit der Verbesserung zu erbringen, sei es durch passende Formgebung für das Gebäude oder durch eine annehmbare Vergrößerung des Platzes (siehe Seite 52).

c) *Personenunterführung in Enge.* Entsprechend dem grossen Personenverkehr und in Berücksichtigung, dass viele der Reisenden schon mit Billetten versehen sind, sollte auch am Südende des Bahnhofes eine Personenunterführung vorgesehen werden.

d) *Bahnhofgebäude in Wiedikon.* Dieses ist als Provisorium zu betrachten. Es sollte darauf gehalten werden, dass der spätere Ausbau des Bahnhofes mit einem quer über die Geleise gestellten Aufnahmegebäude an der

Zweier- oder Birmensdorferstrasse nicht gehindert wird.

e) *Höherlegung der Stationen Wiedikon und Enge.* Für die Bequemlichkeit der Reisenden und für die Erleichterung der Güterbeförderung ist die Hebung der Stationsanlage Wiedikon zu wünschen. Durch Hebung der Nivelette um 54 cm und Erhöhung der Bahnsteige von 50 auf 76 cm können 80 cm gewonnen werden. — Der Vergrößerung des Gegengefälles gegen die Sihl ist kein grosses Gewicht beizumessen.

In gleicher Weise sind auch die Bahnsteige in Enge auf 76 cm zu erhöhen.

f) *Gepäckbahnsteige in Enge und Wiedikon.* Es ist zu wünschen, dass zwischen die Hauptgeleise ein Gepäckbahnsteig eingeschaltet werde, auf Kosten der Perronbreite. Der übliche Verkehr der Gepäckkarren auf den Personenperrons stört die rasche Abwicklung des Verkehrs.

Der Anschluss der Sihltalbahn.

Man kann mit der vorgeschlagenen Lage der Hauptbahn einverstanden sein, ohne dem Anschluss der Sihltalbahn im Bahnhof Enge zuzustimmen. Sowohl im Verträge wie auch in den Expropriationsplänen sind die Einrichtungen für die Sihltalbahn getrennt behandelt.

Die Sihltalbahn ist eine Lokalbahn mit bescheidenem Verkehr, sodass es ihr seit den 20 Jahren ihres Bestehens nicht möglich wurde, die nötigen Abschreibungen und Rückstellungen in den Erneuerungsfond zu machen, von Dividenden für das etwa 2 1/2 Millionen betragende Aktienkapital nicht zu sprechen. Der im Bahnhof Enge zum Anschluss nötige Raum soll teils durch Vorschubung des Bahnhofgebäudes bis auf 12 m an die Seestrasse und andernteils durch Erweiterung der Expropriation auf der Westseite gewonnen werden. Von Enge führt die Bahn in S-förmiger Kurve im Tunnel südlich um die Kirche herum und überschreitet die Sihl und die Manessestrasse beim Bahnhofs Giesshübel mittels einer neuen Brücke. Die bestehende, etwa 120 m nördlich liegende Brücke und Geleiseanlage muss zur Bedienung zweier wichtiger, industrieller Etablissements daneben bestehen bleiben. Der Personenverkehr muss in Enge endigen, der Güteranschluss dagegen wird von den Bundesbahnen über Enge nach Wiedikon und dem Güterbahnhof zugelassen. Vom Tiefbauamt wurden die Baukosten auf 2 553 000 Fr. berechnet. Als Erlös aus dem freiwerdenden Bahnareal des Gütergeleises Giesshübel-Wiedikon und der Hälfte des Geleises Selnau-Giesshübel, sowie aus Altmaterial sollen 353 000 Fr. in Abzug kommen, sodass die Nettoausgabe auf 2 200 000 Fr. berechnet wird. Dazu kommen 720 000 Fr. Abschreibung auf untergehenden Anlagen, zusammen also nahezu drei Millionen Franken.