Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 20

Wettbewerbe

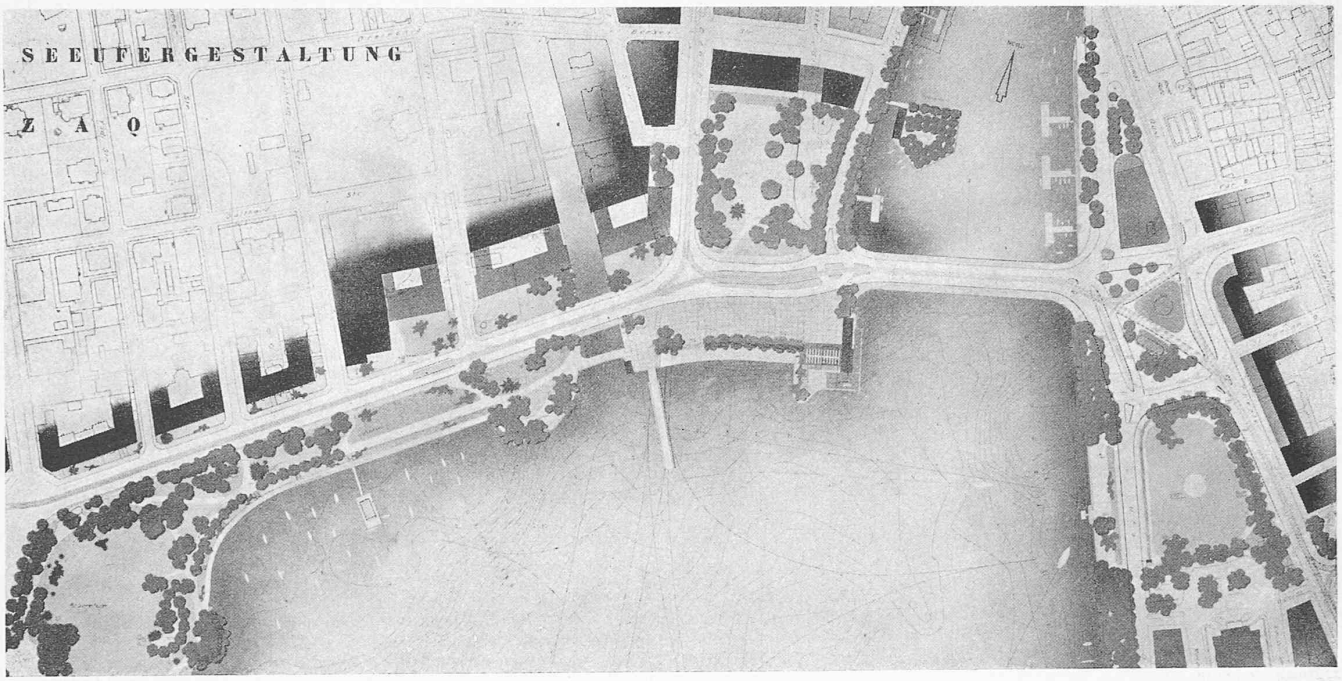
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

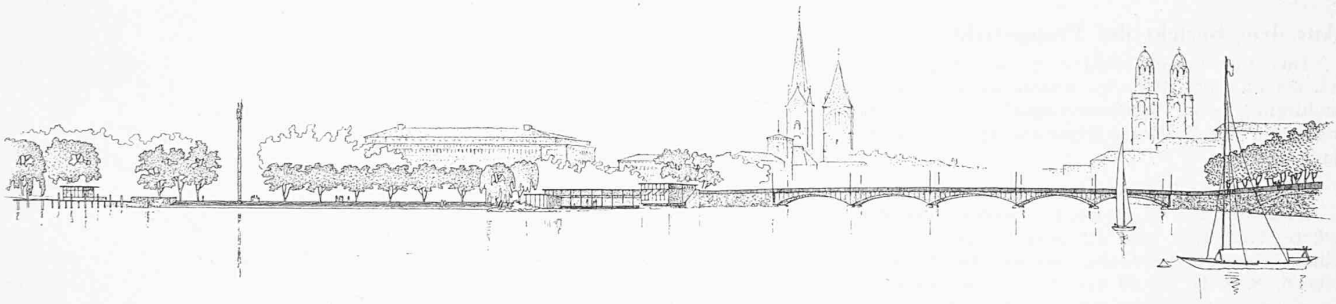
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

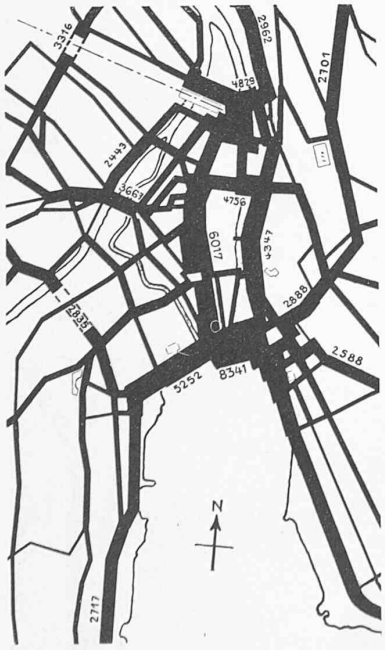
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch





1. Rang (4500 Fr.), Entwurf Nr. 15. Arch. A. H. STEINER und ROB. LANDOLT; Mitarbeiter Ing. S. STUMP, E. KRAMER, Gartenbau, alle in Zürich
Uebersichtsplan 1 : 5000 und Ansicht vom See her des Bürkliplatzes mit neuer Badanstalt und (symmetrisch) verbreiterter Quaibrücke (vgl. S. 247)

Ideenwettbewerb über die Gestaltung des Zürichseeufers zwischen Tonhalle und Theater



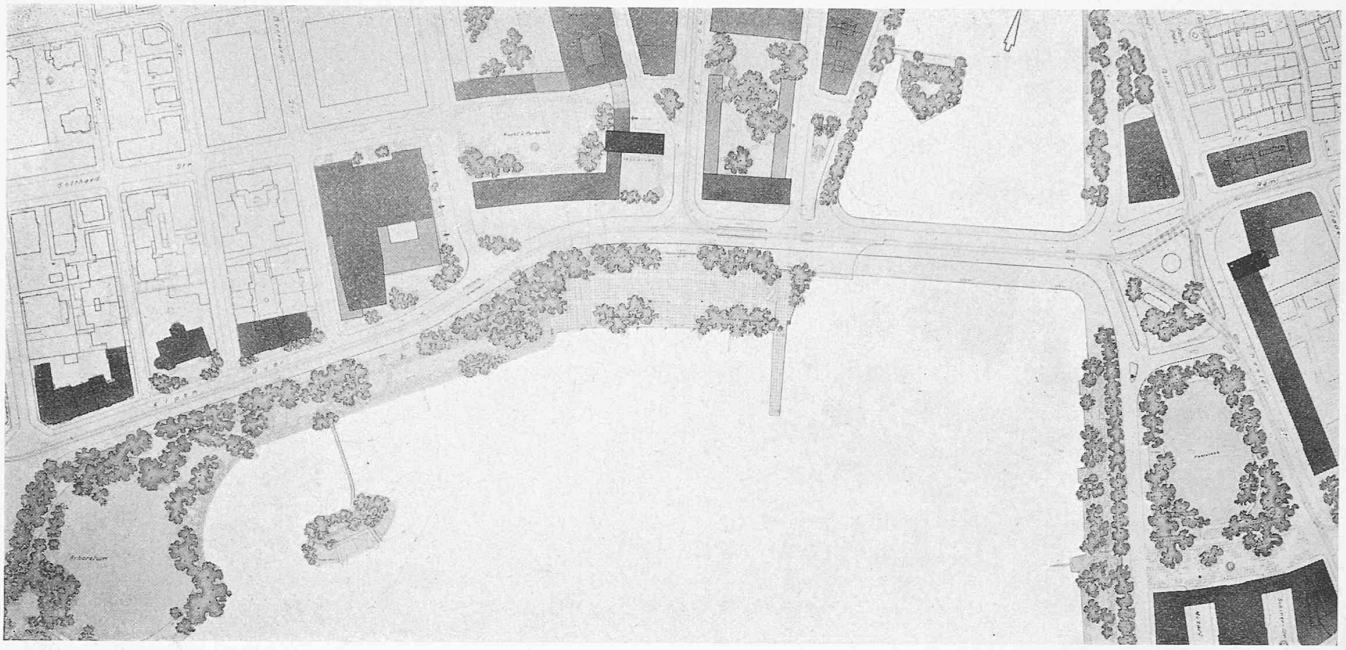
Graphische Darstellung des Motorfahrzeug-Verkehrs in Zürich am 11. September 1936
1 mm Breite = rd. 1500 Motorfahrzeuge
Zählung von 10 bis 12½, von 13½ bis 16 und von 17 bis 19½ Uhr

Die Aufgabe dieses Wettbewerbes war laut Programm in erster Linie die Gewinnung von Vorschlägen für die stadtbauliche Ausgestaltung des Seeufergebietes vom Theater bis zum neuen Kongressgebäude, und im Zusammenhang damit die Verkehrsregelung unter Verbreiterung oder Neubau der Quaibrücke (auf 16 m Fahrbahn und 5 m bezw. 6 m Gehweg), endlich die bauliche und gärtnerische Gestaltung der Quaianlagen im engern Sinn mit Einbeziehung der Stadthaus-Anlage, und unter besonderer Berücksichtigung eines Neubaues der Badeanstalt am Bürkliplatz oder in dessen möglichster Nähe. Also eine sehr komplexe Aufgabe für Architekten, Ingenieure und Gartengestalter.

Die heutige Quaianlage stammt aus dem Jahre 1881 und es lag ihr der Entwurf des damaligen Stadtingenieurs Bürkli-Ziegler, entstanden in jahrelanger beratender Zusammenarbeit mit dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein, zugrunde. Der vom Verein am 14. Juni 1881 gutgeheissene Entwurf findet sich abgebildet in Bd. 14 der «Eisenbahn», wo dem darauf bezüglichen Vereinsprotokoll (S. 155) zu entnehmen ist, es sei (mit Bezug auf den Staatsbeitrag) als «am zweckmässigsten befunden worden, wenn die ganze Quaistrecke einschliesslich der Quaibrücke als Strasse 2. Klasse behandelt werde.» — Die heutige Verkehrs-Bedeutung von Brücke, Uto- und Alpenquaistrasse veranschaulicht nebenstehende Verkehrszählung; darnach ist die Quaibrücke mit gegen 8500 Fahrzeugen in 7 ½ h das stärkst belastete Strassenstück Zürichs. Immerhin sei zum Lobe unserer Vorgänger gesagt, dass sie sich mit ihrer «Strasse 2. Kl.» als sehr weitblickend erwiesen haben, indem ihr Werk bis heute, 56 Jahre lang, dem damals noch ungeahnt starken Anschwellen des Verkehrs zu genügen vermocht hat. Aber auch die übrigen Anlagen verdienen heute noch alle Achtung, wenn auch nach heutigen Ansichten dies und jenes verbesserungsbedürftig ist. — Aus dem nebenstehenden Netzplan erhellt aber auch die Schwierigkeit, die möglichst reibungslose Verkehrsabwicklung in Einklang zu bringen mit dem Ruhebedürfnis der die Anlagen zur Erholung benützenden Spaziergänger. Dies möge bei Beurteilung des Wettbewerbsergebnisses berücksichtigt werden; es ist gar nicht verwunderlich, dass kein Entwurf in *jeder* Hinsicht vollauf zu befriedigen vermag, dass der eine mehr diese, der andere jene Vorzüge aufweist.

Von Programmbestimmungen seien noch erwähnt: Der Schanzengraben bleibt offenes Gewässer; grössere Umbauten am bereits ausgebauten Teil des Bürkliplatzes (Geleiseanlagen) waren möglichst zu vermeiden, der Bellevueplatz war gegeben; der alte Tonhalleplatz ist nicht zu überbauen.

Dies vorausgeschickt gehen wir über zur objektiven Berichterstattung.



2. Rang ex aequo (4000 Fr.), Entwurf Nr. 7. Verfasser: Architekten ZINK & HOCHULI, Zürich. — Uebersichtsplan mit neuer Quaibrücke (1 : 5000)

Aus dem Bericht des Preisgerichts

Das Preisgericht führte in den Tagen vom 12. bis 14. Okt. 1937, im Anschluss an eine Besichtigung des Wettbewerbsgebietes, seine Beratungen durch. Deren Ergebnis ist im folgenden niedergelegt:

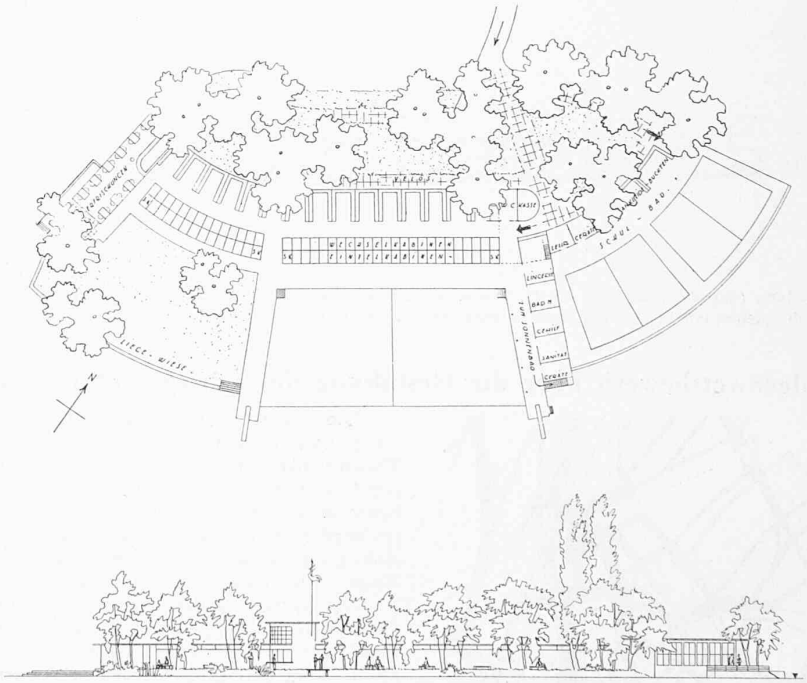
I. Prüfung der Entwürfe.

In einem *ersten Rundgang* werden die Entwürfe Nrn. 1, 2 und 22 ausgeschieden. — In einem *zweiten Rundgang* werden die Entwürfe Nrn. 5, 8, 9, 11, 16, 19 und 23 ausgeschlossen. — In einem *dritten Rundgang* werden die Entwürfe Nrn. 4, 17 und 18 ausgeschieden.

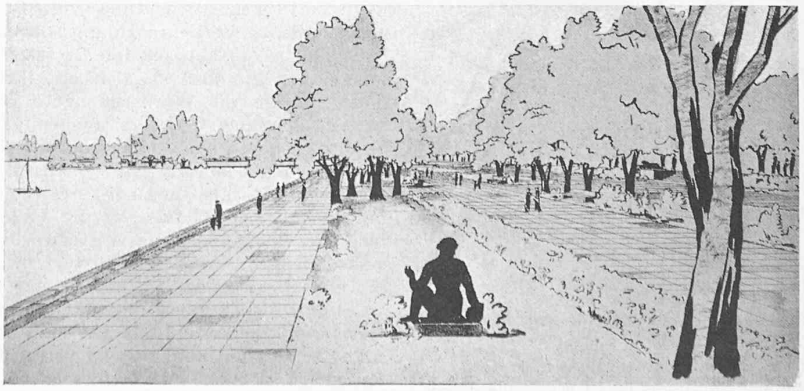
Es verbleiben somit die Entwürfe Nrn. 3, 7, 10, 12, 13, 14, 15, 20, 21 und 24. Sie geben dem Preisgericht Anlass zu den nachstehenden Bemerkungen:

Entwurf Nr. 7, «Promenade». In diesem Projekt wird durch eine stark dominierende Terrassenanlage ein grosszügiger Stadt-Abschluss gegen den See vorgeschlagen. In dem Bestreben, das Stadtbild umzuformen, ist jedoch der Projekt-Verfasser zu weit gegangen. Mit der Verlegung der Quaibrücke seeaufwärts wird, planmässig, eine bestechend flüssige Verkehrsführung erreicht, die aber in Wirklichkeit eine gewisse Behinderung des freien Fahrverkehrs am Bellevue- und am Bürkliplatz bewirken würde.

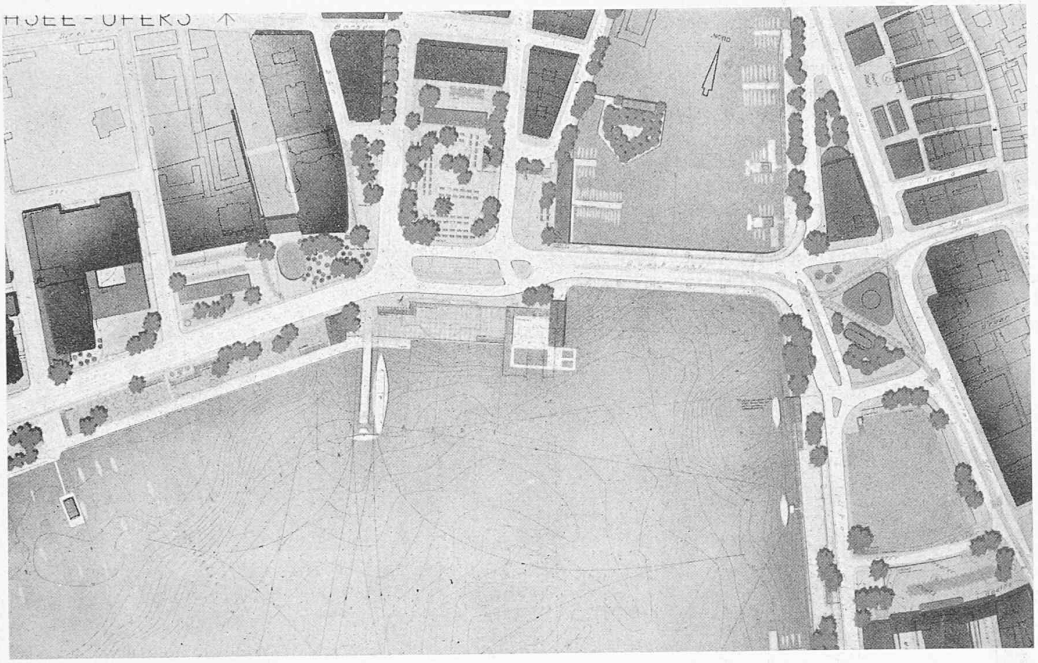
Besondere Beachtung verdient der Gedanke, die Seeterrasse am Bürkliplatz zu einem höchst bedeutsamen Stadtelement zu steigern. Dadurch wird gleichzeitig eine ideale Zusammenfassung von Veranstaltungen im Freien mit solchen im Kongressgebäude geschaffen. Ein weiterer Vorzug liegt in der Terrassierung zum Seeufer und in der dadurch entstehenden Trennung von Erholung und Verkehr. Durch die Form ihrer Ausgestaltung bietet sie der Bevölkerung viele reizvolle Ruheplätze am Seeufer; darüber hinaus aber auch reiche Möglichkeiten für gärtnerischen und plastischen Schmuck. Der vorgesehene Baublock zwischen Clariden- und Bahnhofstrasse in der Flucht des Kongressgebäudes liegt richtig, dagegen sind Hochhausbildungen an dieser Stelle abzulehnen. Der Vorschlag eines vom Verkehr abgelegenen Markt- und Parkplatzes ist prüfenswert. Die Ueberbauung des Schanzengrabens und der Stadthausanlage ist nicht erwünscht. Durch die weitgehende Senkung der Brücke geht optisch die Beziehung von See und Limmat verloren.



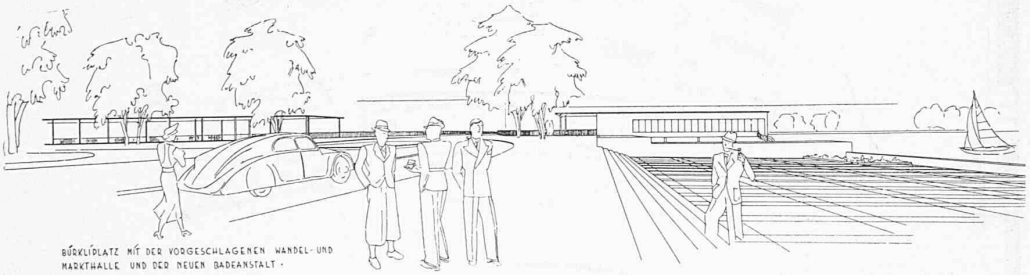
Künstliche Insel mit Badanstalt, darunter Ansicht von der Landseite. — 1 : 700



Tiefergelegte Quaipromenade am Alpenquai, links hinten das «Inselbad»



2. Rang ex aequo (4000 Fr.), Entwurf Nr. 21, Architekt R. BARRO, Gartenarchitekt E. KLINGELFUSS Ingenieure CH. CHOPARD und MAX MEYER. — Masstab 1 : 5000



Bemerkenswert ist die Verlegung der etwas knapp bemessenen Badeanstalt auf eine künstliche Insel in der Bucht östlich des Arboretums. Eine Realisierung dieses grosszügigen Gedankens wäre auch durchführbar ohne Verlegung der Verkehrsanlagen, die verkehrstechnische Nachteile nach sich ziehen würde.

Entwurf Nr. 15, «Zaq». Der Entwurf zeichnet sich durch eine grosszügige Zusammenfassung der Grünflächen am Ufer und dessen Freihaltung von störenden Einbauten aus. Das Charakteristische ist die Zusammenfassung der Stadthausanlagen und einer breiten Terrasse südlich des Verkehrszuges mit freiem Blick auf See und Limmat. Die Zäsur zwischen der mehr landschaftlichen Ausbildung des Alpenquai und der architektonischen Fassung der Seeterrasse an der Einmündung des Schanzengrabens ist begründet.

Die Rückwärts-Staffelung der Bebauung nimmt Bezug auf die Baumassen des Kongressgebäudes und ist grundsätzlich zu begrüssen. Ihre Durchführung setzt jedoch weitgehende Vorschriften für die Neubebauung der betroffenen Grundstücke voraus. Der Verfasser sieht eine Neuüberbauung des Blockes zwischen Börsen-, Fraumünsterstrasse und Stadthausquai vor mit Zurückrücken der seeseitigen Gebäudefront. Dieser Vorschlag ist kostspielig, jedoch als Idee interessant, da sich die Stadthausanlagen so mit breiter Front gegen die Limmat öffnen könnten.

Die Unterbrechung der Allee am Utoquai vor dem alten Tonhalleplatz erscheint nicht gerechtfertigt. Immerhin ist die Fassung der Rasenflächen durch langgezogene Stufen mit Plastikabschluss anzuerkennen. Der Verfasser hat es verstanden, die Neugestaltung der Ufer zwanglos und unter annähernder Beibehaltung der heutigen Verkehrsanlagen durchzuführen. Ebenso ist die Verbreiterung der Quaibrücke in wirtschaftlich günstiger Weise vorgesehen. Die Eckausbildung Theater - Rämistrasse mit einem Hochhaus wirkt gesucht. Der Vorschlag eines unmittelbar am Wasser liegenden Promenadenweges am Fusse einer bepflanzten Böschung (längs des Alpenquai) ist reizvoll. Die Badeanstalt ist grundsätzlich richtig angelegt. Einzelheiten sind verbesserungsbedürftig, insbesondere ist die Abriegelung des Sonnenbades gegen Westen und die Ostlage des Schülerbades nicht erwünscht. Die Abstände der Kastenreihen sind zu gering.

Dieser Entwurf zeigt die Wege, wie unter Auswertung der bestehenden Verkehrsanlagen eine grosszügige Seeterrasse geschaffen werden kann.

Entwurf Nr. 21, «Form und Inhalt». Das Projekt ermöglicht mit verhältnismässig sparsamem Aufwand eine grosszügige, in Etappen durchführbare Neugestaltung.

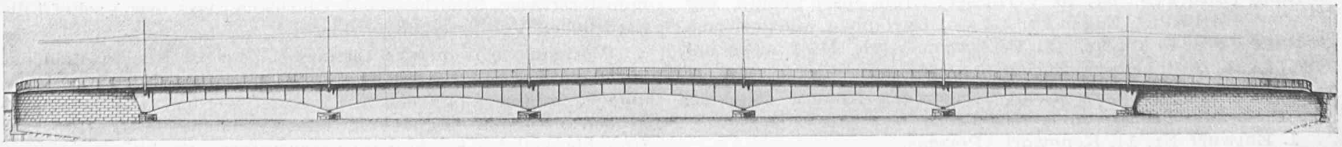
Die zu weitgehende Auflockerung der Baumreihen an den Quais führt zu langen sonnenausgesetzten Promenadenwegen. Sie ist aber grundsätzlich beachtenswert, da durch sie die Bebauung in innige Beziehung zum See gebracht wird. Die Stadthausanlage ist mit der Seeterrasse und den östlich und westlich anschliessenden Flächen zu einer grossen, räumlich klar begrenzten Platzanlage ausgeweitet. Damit wird das Kongressgebäude in die Gesamtanlage organisch einbezogen. Die Tieferlegung der Seeterrasse gestattet die Trennung von Verkehr und Erholungsfläche. Beachtenswert ist auch der Vorschlag, die Utoquaipromenade mit etwa zwei Dritteln ihrer Breite tiefer zu legen.

Das ansteigende Gelände des alten Tonhalleplatzes ist für die Neuanlage geschickt durch tribünenartige Stehstufen auf der Bergseite ausgenutzt. Die Badeanstalt lässt in Bezug auf Besonnung und Belüftung zu wünschen übrig. Die vorgeschlagene Verbreiterung der Quaibrücke mit gebogenen Blechbalken ist wirtschaftlich und ergibt ein ansprechendes Bild.

Die Betonung der Ecke Rämi-Theaterstrasse durch ein Hochhaus ist maniriert. Die unterirdische Garage vor dem Theater ist unbegründet. Die an sich lobenswerte Umgestaltung der Theaterfassade durch Flügelbauten würde praktisch auf Schwierigkeiten stossen.

Die Raumausweitung des Seebeckens durch Niederlegen der Alleen am Utoquai ist nicht zu verantworten. Die Markthallen am Bauschänzli und vor der Nationalbank würden sich an diesen Stellen störend auswirken.

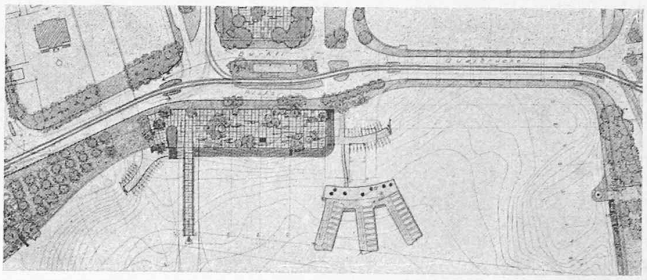
Entwurf Nr. 20, «Blauer Punkt». Die gekünstelte Schwingung der Uferlinie vor dem Alpenquai bedeutet gegenüber dem heutigen Zustand keine Verbesserung. Die Terrasse am Bürkliplatz ist grundsätzlich richtig. Die empfindsame beidseitige Auflockerung



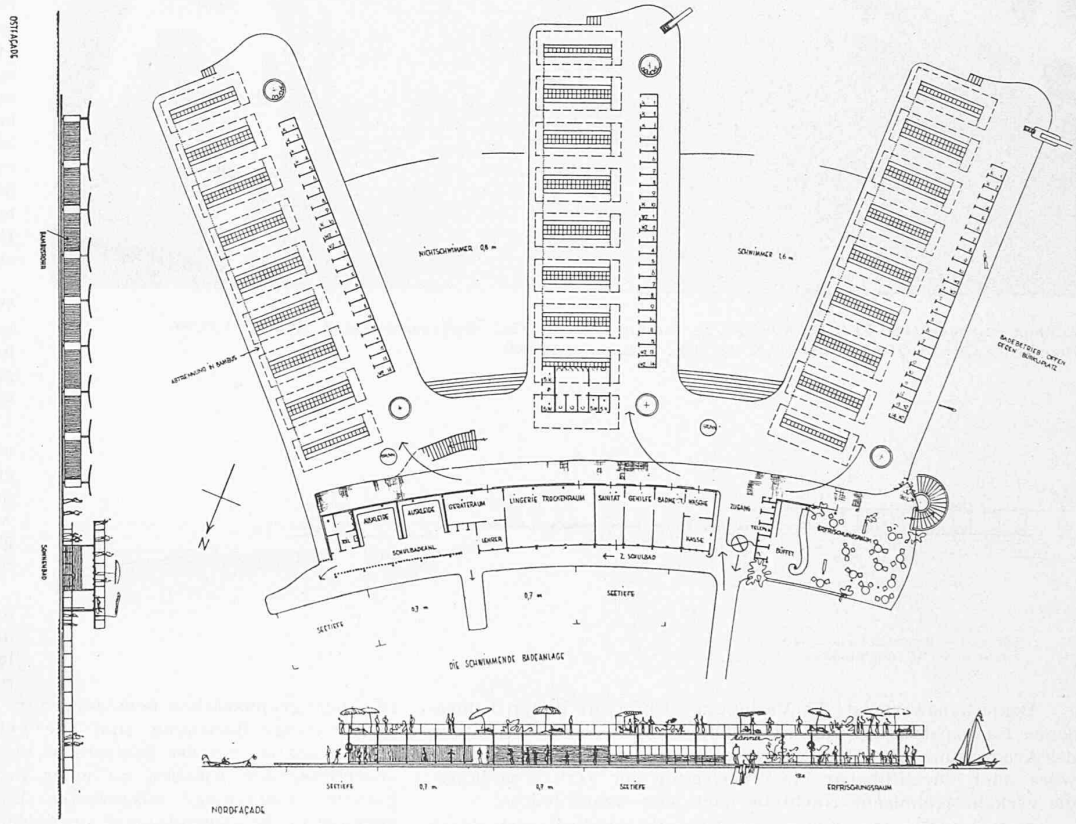
2. Rang, Entwurf Nr. 21. Symmetrische Verbreiterung der bestehenden Quaibrücke, 1 : 800; Einzelheiten der Konstruktion siehe Seite 247

der streng behandelten Seeterrasse durch Bootstege verleiht der Anlage einen gewissen Reiz. Die gärtnerische Behandlung des alten Tonhalleplatzes und des Alpenquai ist gesucht und spielerisch. Die Verbreiterung des Seebeckens oberhalb der Quaibrücke und die Freihaltung des Blickes gegen den alten Tonhalleplatz ist anerkennenswert. Dagegen ist die weit in den See vorgeschobene, an sich zweckmässig durchgebildete Badeanstalt sowohl für den Blick von der Quaibrücke wie von der Terrasse aus störend und behindert den lokalen Dampfschiffverkehr. Die kleinliche Behandlung des alten Tonhalleplatzes ist abzulehnen. Irgendwelche Vorschläge für die Randbebauung fehlen.

Entwurf Nr. 12, «Seebummel». Der Entwurf zeichnet sich aus durch eine ausgesprochene Freihaltung des Seebeckens von störenden Einbauten. Die vorgeschlagene Bebauung ist richtigerweise in die Verlängerung der Bauflucht des Kongressgebäudes verlegt unter Abbiegung der Einmündung der Talstrasse. Der schmale Kopf dieses Traktes gegen die Stadthausanlagen befriedigt nicht. Die Seeterrasse findet in dem mehr zufällig erscheinenden Becken im Zuge des Schanzengrabens gegen Westen keinen günstigen Abschluss. Dampfschiffsteg und Wartehalle könnten in der jetzigen Lage verbleiben. Die gärtnerische Durchbildung des Gesamtentwurfes mit den unentschieden geformten Uferlinien und Grünflächen erscheint gesucht und ist nicht annehmbar. Der Verfasser macht den anerkennenswerten Versuch, die Badeanstalt diskret in das Grün der Uferpromenade einzubeziehen. Dadurch wird einmal die Fernsicht weitgehend gewahrt, anderseits aber führt die Querstellung zum Nachteil von stagnierendem Wasser in den vorgesehenen Becken.



3. Rang (2500 Fr.), Entwurf Nr. 20. — Arch. J. SCHÜTZ, Ing. K. KIHM und E. FRITZ, Gartenbau. Bürkliplatz mit Badanstalt, 1 : 5000



Entwurf Nr. 20: Schwimmende Badanstalt mit Ansicht vom Bellevue (links) und Bürkliplatz aus, 1 : 600

III. Rangfolge, Preise, Ankäufe.

Das Preisgericht setzt für 8 der in engere Wahl gezogenen 10 Entwürfe folgende Rangfolge fest:

1. Rang: Entwurf Nr. 15, Kennwort «Zaq».
2. Rang: Entwurf Nr. 7, Kennwort «Promenade».
   Entwurf Nr. 21, Kennwort «Form und Inhalt».
3. Rang: Entwurf Nr. 20, Kennwort «Blauer Punkt».
4. Rang: Entwurf Nr. 12, Kennwort «Seebummel».
5. Rang: Entwurf Nr. 14, Kennwort «Piazza».
6. Rang: Entwurf Nr. 24, Kennwort «Wenn schon - denn schon».
7. Rang: Entwurf Nr. 3, Kennwort «Herbst».

Das Preisgericht beschliesst, die Preissumme wie folgt zu verteilen; die hierauf folgende Oeffnung der Umschläge ergibt:

1. Rang (4500 Fr.): Entw. Nr. 15, Verfasser: Arch. A. H. Steiner, Zollikon und Rob. Landolt, Zürich; Mitarbeiter: Ing. S. Stump, Zürich, E. Kramer, Gartenbau, Zürich.
2. Rang ex æquo (je 4000 Fr.): Nr. 7, Verfasser: Arch. Zink und Hochuli, Zürich;
   Nr. 21, Verf.: Arch. R. Barro, Gartenarch. E. Klingelfuss, Ing. Ch. Chopard und Max Meyer, alle in Zürich.
3. Rang (2500 Fr.): Nr. 20, Verfasser: Arch. Josef Schütz, Ing. Karl Kihm, Eugen Fritz & Co., Gartenbau, alle in Zürich.
4. Rang (2000 Fr.): Nr. 12, Verfasser: Arch. M. Hauser und S. Hüttenmoser, Zürich.

Das Preisgericht empfiehlt ferner den Ankauf folgender Entwürfe zum Preise von je 1500 Fr.:

1. Entwurf Nr. 14, Kennwort «Piazza».
2. Entwurf Nr. 24, Kennwort «Wenn schon - denn schon».

[Aus Gründen der Raumeinteilung müssen wir die «Schlussfolgerungen» hinter die «Rangfolge» setzen. Red.]

II. Schlussfolgerungen.

Unter den eingegangenen 24 Arbeiten sind beachtenswerte Einzelvorschläge vorhanden, jedoch vermag kein Entwurf in allen Teilen restlos zu befriedigen. Handelt es sich auch nur um einen Ideen-Wettbewerb, so müssen doch alle zu weitgehenden Vorschläge zurücktreten vor solchen, die mit tragbaren Mitteln durchführbar sind.

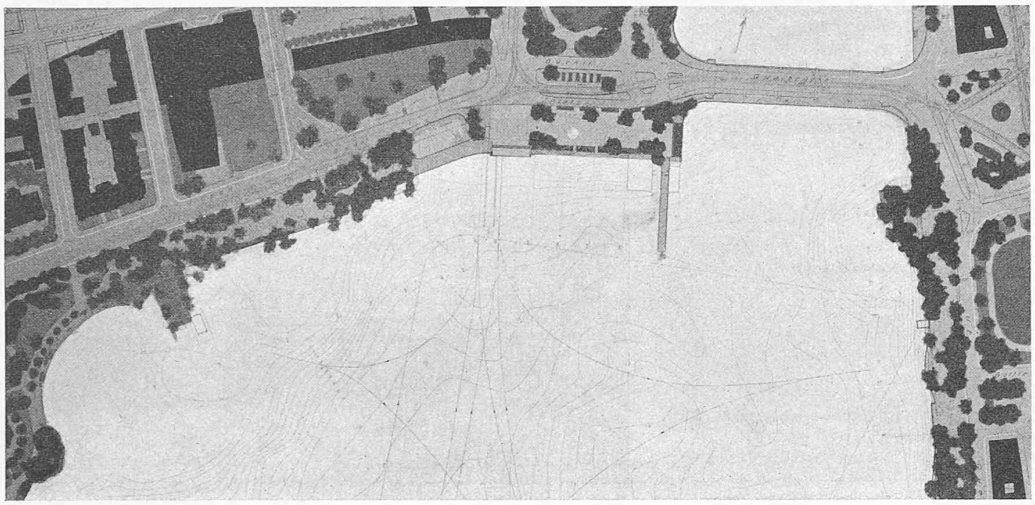
Die topographisch markante Lage der Stadt am untern, schmalen Kopfende des Seebeckens muss für die Neugestaltung des Seeufers wegweisend sein. Das bedeutet, dass der *See und seine Ufer möglichst eng mit der Bebauung in Verbindung gebracht* werden.

Der westlich der Limmat gelegene Stadtteil wird heute durch einen Gürtel von Baumalleen und dicht bepflanzten Anlagen vom See abgetrennt. Einzig am Ausfluss der Limmat öffnet sich die Stadt gegen den See. Es ist für die Stadt unerlässlich, dass diese *Oeffnung auf breiterer Front* erfolgt. Das ganze auf den See hin gerichtete Strassensystem (Bahnhof-, Tal-, Fraumünsterstrasse, Stadthausquai, Claridenstrasse usw.) schafft die natürlichen Voraussetzungen hiefür.

Vorhandene räumliche Elemente, die vom Ufer aus nach der Tiefe in die Stadt führen, wie *Schanzengraben* und *Stadthausanlage*, sollten möglichst ausgewertet werden. Der Schanzengraben bietet die Möglichkeit, einen *Promenaden-Grünzug* vom Ufer bis weit ins Stadtinnere vorzutreiben. Es ist anzustreben, diese wertvolle Möglichkeit bis zum Bahnhof ohne Unterbruch

Ideenwettbewerb für die Seeufergestaltung Alpenquai-Utoquai in Zürich

4. Rang (2000 Fr.), Entwurf Nr. 12. Arch. M. HAUSER und S. HÜTTENMOSER, Zürich. Bebauungsplan 1 : 5000



durchzuführen. Bei der Situierung des Hallenschwimmbades sollte auf diese Grundforderung Rücksicht genommen werden. In Verbindung damit ist der Vorschlag des Bebauungsplanbureau für einen flüssigen *Strassenzug von der Stauffacherbrücke bis zum See* lebhaft zu begrüssen. Es wäre vorteilhaft, wenn auch der Stadthausquai noch mehr den Charakter einer Promenade bekommen könnte und auf diese Weise die Quaianlage in bessere Verbindung mit dem angenehmen Fussgängerweg Wühre-Schipfe gebracht würde.

Die Bebauung zwischen Clariden- und Bahnhofstrasse sollte nicht über die Bauflucht der Tonhalle vorspringen. Die Ueberbauung des Schanzengrabens ist abzulehnen. Im Interesse eindeutiger räumlicher Beziehung zwischen See und Stadtzentrum liegt es, die Längsufer des Seebeckens im Gegensatz zur Kopfseite möglichst geschlossen zu bepflanzen. Eine Auflockerung der Baumbepflanzung beim alten Tonhalleplatz, wie sie beispielsweise im Projekt Nr. 21 vorgeschlagen wird, schafft unklare räumliche Verhältnisse.

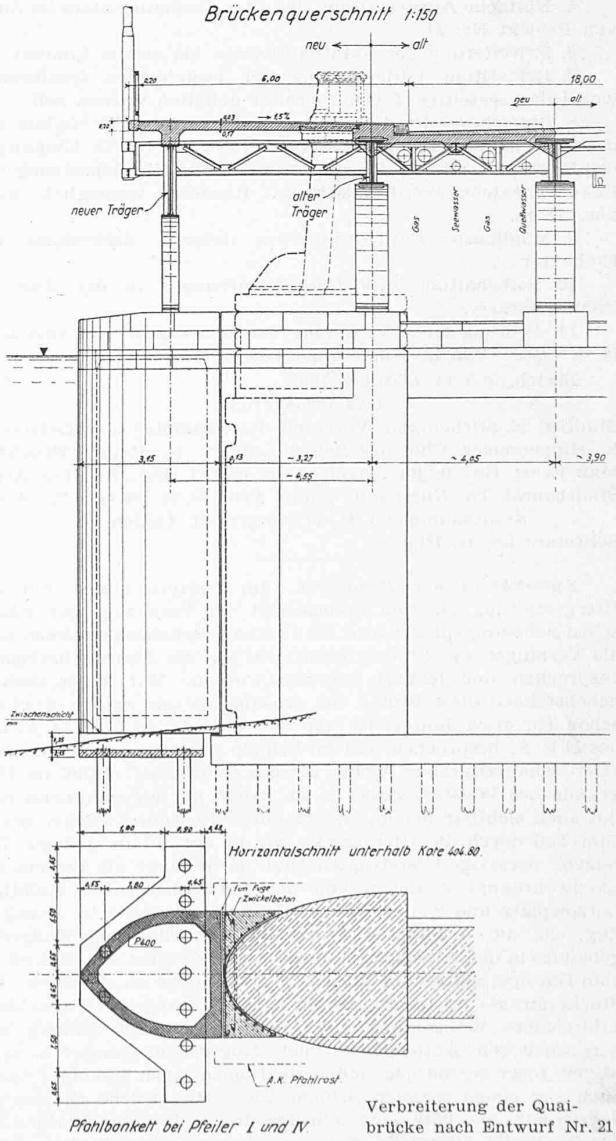
Von besonderer Bedeutung für die anzustrebende innige Beziehung zwischen Geschäftstadt und See ist *die dem Bürkliplatz vorgelagerte Uferpartie*, zu der die Hauptstrassenzüge konzentrisch führen. Hier ist der gegebene Ort, wo die «Stadt am See» zum markanten Ausdruck gebracht werden muss, sei es mit einem in den See vorspringenden Festplatz, für dessen architektonischen Rahmen freilich noch das nötige Bauprogramm geschaffen werden müsste, sei es — bescheidener — in Form einer architektonisch geformten Ruheterrasse mit Plastik, Blumen-, Wasserspiel usw. Dabei sollte die wertvolle Stadthausanlage möglichst miteinbezogen und gegen die Limmat hin erweitert werden. Die verhältnismässig geringe Breite des Seebeckens verbietet dessen Unterteilung durch weit vorragende Einbauten. Es empfiehlt sich daher, die vergrösserte *Badeanstalt am Bürkliplatz* landeinwärts zu entwickeln (z. B. wie im Projekt Nr. 21), sofern sich der reizvolle Gedanke einer Badeanstalt auf einer dem Arboretum vorgelagerten neu zu schaffenden Insel (wie im Entwurf Nr. 7) nicht verwirklichen lassen sollte. Die Verlegung der Badeanstalt in die Nähe des Schanzengrabens ist nicht zu empfehlen. Die Schifflände wird zweckmässig an der bisherigen Stelle, als anziehender Blickpunkt aus der Bahnhofstrasse, belassen; für besondere Anlässe ist die Anlegestelle für einen dritten grossen Dampfer vorzusehen. Unter den vorgeschlagenen Verbesserungen des Strassenverkehrs sind besonders jene beachtenswert, die sowohl in den Brücken, wie in den Strassen- und Geleiseführungen mit möglichst einfachen Mitteln den erhöhten Anforderungen genügen und die Verkehrswege von den Erholungsflächen trennen.

Der Versuch, den Fahrverkehr vom Alpenquai in die Gotthardstrasse zu verlegen, ist interessant (z. B. Entwurf Nr. 24). Der grosse Vorteil läge in der verkehrsfreien, tiefen Quaianlage am Alpenquai und in der direkten Verbindung des Kongressgebäudes mit dem Quai. Nachteile bestehen in der unflüssigen und vor allem schlechten Orientierung für den Verkehr Mythenquai/Gotthardstrasse/Quaibrücke und weiter. Der Alpenquai und die Quaibrücke bilden ein Glied der bedeutendsten Verkehrsader der Stadt, die nicht verschlechtert werden darf.

Zur besseren Trennung zwischen Verkehr und Erholungsfläche empfiehlt sich die *Tieferlegung der Promenadenflächen gegenüber der Strasse* unter teilweiser Verbreiterung durch Aufschüttung. Für die gärtnerische Ausgestaltung der Grünflächen am Seeufer hat der Entwurf Nr. 7 beachtenswerte Vorschläge gemacht. Der Wert dieser Vorschläge besteht darin, dass die Grünanlagen nach dem See zu abgesenkt, in Verbindung mit dem Wasser gebracht und gegen den Verkehr durch eine Terrasse getrennt werden. Ueber den Wert als Erholungsanlage hinausgehend, enthalten diese Vorschläge Möglichkeiten zur Unterbringung von gartenkünstlerischem und plastischem Schmuck.

Das Preisgericht fasst die *Richtlinien* wie folgt zusammen:

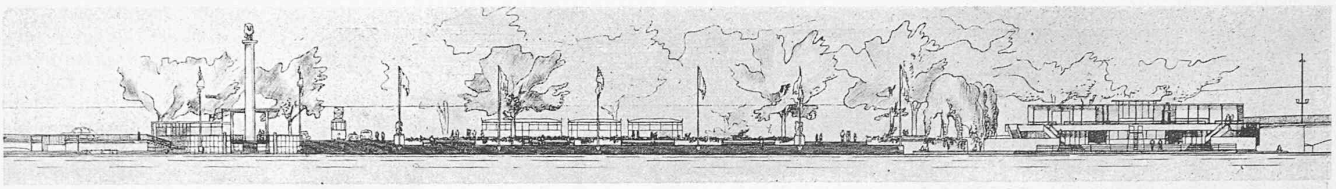
1. Schaffung eines grossen Platzes am See beim Bürkliplatz unter tunlichster Belassung der jetzigen Verkehrsanlagen und der bestehenden Quaibrücke. Es ist wirtschaftlicher, den See an dieser Stelle aufzufüllen, als durch Aenderung des bestehenden



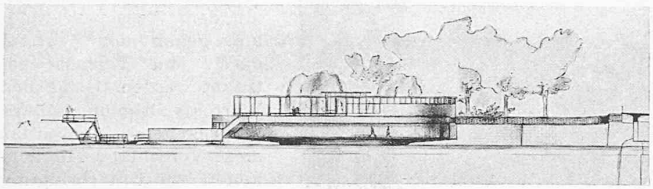
Verbreiterung der Quaibrücke nach Entwurf Nr. 21

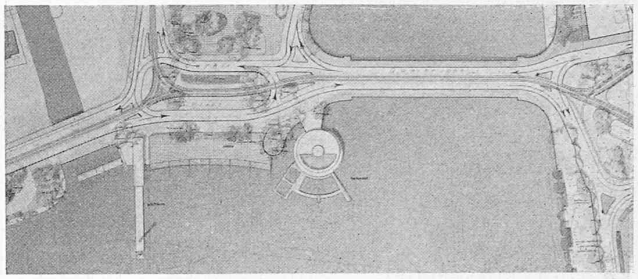
Ingenieure CH. CHOPARD und MAX MEYER — 1 : 150 (vgl. S. 245)

Ideen-Wettbewerb für die Seeufergestaltung zwischen Alpenquai und Utoquai in Zürich



Entwurf der Architekten ALFRED ROTH und EMIL ROTH, Zürich
Bürkliplatz und Badanstalt vom See aus, unten die
Badanstalt vom Bellevue aus, 1 : 1000 — Rechts Plan-Ausschnitt 1 : 5000





Bürkliplatzes die Vergrösserung der Seeterrasse stadtwärts zu suchen.

2. Möglichste Offenhaltung des Schanzengrabens.

3. Starke Verbreiterung des Alpenquai mit Terrassierung zum Seespiegel.

4. Verbreiterung des Utoquai.

5. Einfache Ausgestaltung des alten Tonhalleplatzes im Sinne von Projekt Nr. 21.

6. Erweiterung der Stadthausanlage bis an die Limmat.

7. Beidseitige Verbreiterung der bestehenden Quaibrücke, wobei das seeseitige Trottoir breiter gehalten werden soll.

8. Staffelung der Randbebauung zwischen Bürkliplatz und neuem Kongressgebäude im Sinne von Projekt Nr. 15. Einhaltung der Bauflucht an der Theaterstrasse unter Zurücksetzung der Ecke Theaterstrasse/Rämistrasse. Bauhöhe womöglich nicht über 18 m.

9. Möglichste Freihaltung des unteren Seebeckens von Einbauten.

10. Beibehaltung des Dampfschiffsteges in der Axe der Bahnhofstrasse.

11. Prüfung einer Verlegung der Badeanstalt auf eine Insel in den See, etwa im Sinne von Projekt Nr. 7.

Zürich, den 14. Oktober 1937.

Das Preisgericht:

Stadtrat E. Stirnemann, Vorstand des Bauamtes I, Vorsitzender. K. Hippenmeier, Chef des Bebauungsbur., H. Steiner, Stadting., Max Ernst Häfeli, jun., Arch., Carl Jegher, Ing., A. Meili, Arch., Stadtbaurat Th. Nussbaum, Köln, Prof. O. R. Salvisberg, Arch., Stadtbaumeister P. Trüdinger, St. Gallen,
Sekretär: Dr. H. Hug.

Anmerkung der Redaktion. Im Zusammenhang mit der Ufergestaltung ist vom Preisgericht der Vorschlag des städtischen Bebauungsplanbureau für eine neue Schanzengrabenstrasse, als Verlängerung der Claridenstrasse bis zur Stauffacherbrücke besprochen und lebhaft begrüsst worden. Wir zeigen deshalb nebenstehend diese Studie, die (zusammen mit andern Studien) schon vor etwa Jahresfrist von den Vorständen des Z. I. A. und des B. S. A. besprochen und im Prinzip gutgeheissen worden ist. «Der Schanzengraben bleibt offenes Gewässer» stand im Programm des Wettbewerbes; es ist daher nur logisch, wenn man ihn auch sichtbar macht, sei es durch Fussgängerwege, sei es zum Teil durch die Uferstrasse, wie in der Studie gezeigt. Wie reizvoll derartige Uferstrassen sind, dafür diene als Beispiel der Landwehrkanal in Berlin von der Potsdamerbrücke Richtung Lützowplatz und weiter. Eine solche Hauptstrasse in flüssigem Zug, die am markanten Punkt des Tonhalle- und Kongressgebäudes in den Alpenquai mündet, wäre geeignet, die Sihlbrücke vom Durchgangsverkehr Richtung Quaibrücke zu entlasten. Die Stockerstrasse ist hierzu sowohl nach Richtung wie wegen ihrer zahlreichern Kreuzungen mit Querstrassen nicht günstig und wird auch vom Autoverkehr nach Möglichkeit gemieden, auch wegen ihrer seeseitigen unübersichtlichen Ausmündung. Aber auch aus einem sozialen Grunde wäre eine solche Strasse zu begrüssen: Sie böte eine würdige und vollwertige Verbindung des Stadtteils Aussersihl mit dem See und dem Tonhalle- und Kongressgebäude, ein Gegenstück zur repräsentativen Bahnhofstrasse in der Altstadt.

Auch die Verkehrskommission des Schweiz. Automobil-Club (Sektion Zürich), die von den Plänen Kenntnis genommen, würde diese Schanzengrabenstrasse begrüssen und der Stockerstrasse entschieden vorziehen. Diese Kommission hat ferner unter den Wettbewerbs-Vorschlägen für die Verkehrsregelung auf Bürkli- und Bellevueplatz keinen gefunden, der besser wäre als die behördlicherseits ausgeführten, heute bestehenden Regelungen. Sie lehnt insbesondere einen ausgesprochenen Kreiselverkehr, wie es im Entwurf Roth (siehe oben) vorgeschlagen wird, für beide Plätze als unzweckmässig ab; das grundsätzlich richtige Prinzip des Einbahnverkehrs auf einem Ring eignet sich hier wegen der vorliegenden starken Eckverkehre nicht; es müsste zu weit grösseren Stauungen führen als die heutigen Fahrweisen, die zwar keineswegs einwandfrei, aber doch das beste unter den verschiedenen Möglichkeiten (ohne Unterführungen) sind. Ebenfalls abgelehnt hat die A. C. S.-Kommission die mehrfach vorgeschlagenen Zusammenlegungen von Tal- und Bahnhofstrasse und von Fraumünsterstrasse und Stadthausquai; die heutigen getrennten Aus- bezw. Einmündungen in den Bürkliplatz sind für den Fussgänger- wie für den Fahrverkehr klarer und übersichtlicher und daher sicherer.

Zum Schluss noch ein paar Worte zur Rechtfertigung unserer obigen Abbildungen aus dem nicht prämiierten Entwurf Alfr. und Emil Roth. Dass ihre Verkehrsregelung verfehlt ist, haben wir bereits betont; dies war auch der wichtigste Grund für den Ausschluss des Entwurfs, abgesehen von der Aussicht-hemmenden Badanstalt am Bürkliplatz, die auch betrieblich nicht als einwandfrei befunden worden ist. Dessenungeachtet handelt es sich um einen sehr feinfühligen Entwurf, dessen Unbeschwertheit von monumentalen Effekten sympatisch berührt. Diese menschlich ansprechende Haltung ist anlässlich der Besichtigung durch den Z. I. A. von so vielen Kollegen hervorgehoben worden, dass wir uns berechtigt fühlten, durch obige Abbildungen dieser kollegialen «vox populi» Rechnung zu tragen und von der Uebung, nur prämiierte Arbeiten zu zeigen, ausnahmsweise abzuweichen. C. J.

Bericht über die XIII. Tagung der Internat. Eisenbahn-Kongress-Vereinigung

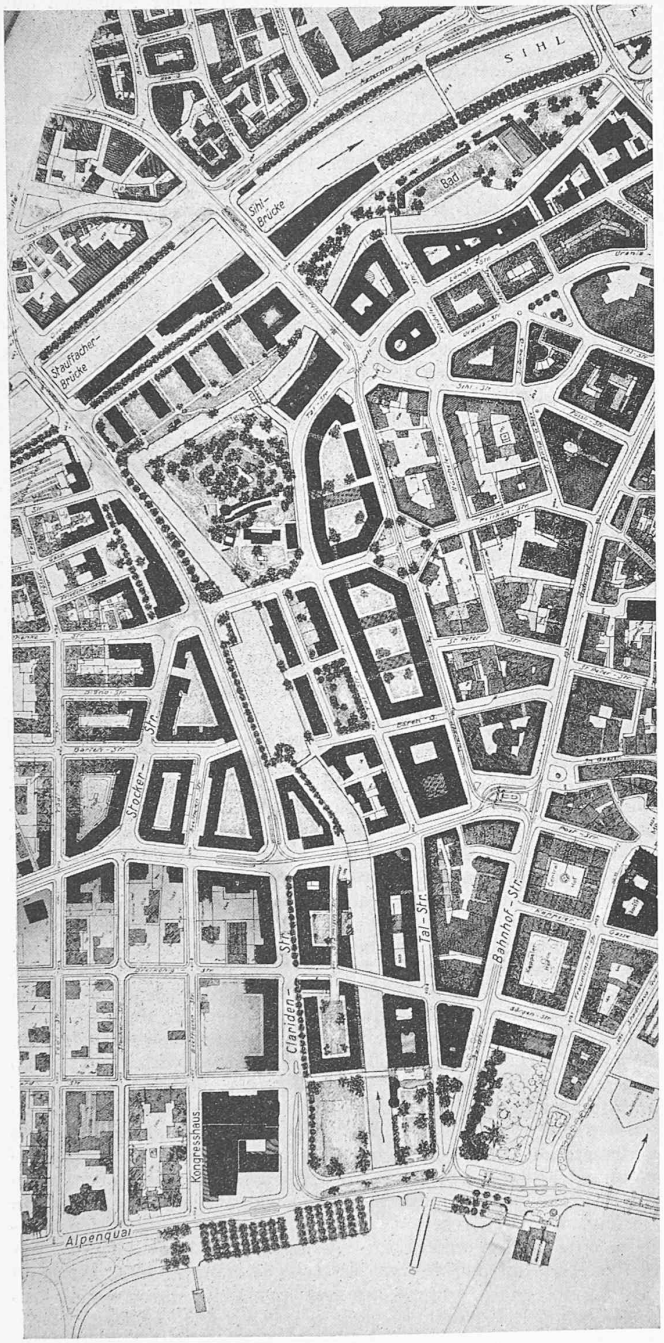
Paris, 2. bis 11. Juni 1937.

Gruppe I, Bahn- und Baudienst.

Präsident: Sir Ralph L. Wedgwood (London & North Eastern Ry). Zur Diskussion standen innerhalb dieser Gruppe folgende Themen:

1. *Anforderungen, denen ein neuzeitliches Geleise für schwere Belastungen entsprechen muss und zeitgemässes Herrichten der alten Geleise für solche Belastungen und für grosse Geschwindigkeiten. Weichen, die mit grossen Geschwindigkeiten bei Ablenkung durchfahren werden können.*

Zu diesem Thema lagen drei Berichte vor, von *H. Flament*, dann von *C. Lemaire* und von *T. Yamada* und *Y. Hashiguchi*. Die Diskussion zeigte im wesentlichen folgendes: Die *Soc. Nat.*



Studie des Bebauungsplanbureau Zürich für eine Verlängerung der Claridenstrasse am Schanzengraben bis zur Stauffacherbrücke als flüssiger Zugang des Stadtteils Aussersihl zu Kongresshaus und Alpenquai; Promenadenweg am Schanzengraben von (Sihlhölzli-) Stauffacherbrücke bis Gessneralle (bezw. Hauptbahnhof) — Masstab 1 : 7000

des Chemins de fer belges empfiehlt, vom Standpunkt des Eisenbahnbaues in Europa keine höheren Achsdrücke als 20 bis 25 t anzuwenden und keine höheren Geschwindigkeiten als 150 bis 160 km/h anzustreben. Lediglich das erheblich grössere Lichtraumprofil der amerikanischen Bahnen hat dort zu den wesentlich grösseren Achsdrücken geführt, die Güterzüge von 15 000 t Gewicht und Schnellzüge mit 19 Stahlwagen zu je 80 t ermöglicht haben. Im wesentlichen der gleichen Auffassung ist die *Deutsche Reichsbahn*. Dort hat sich gezeigt, dass verhältnismässig leichte, mit grosser Geschwindigkeit fahrende Züge keine merkliche Geleiseverschlechterung erzeugen, im Gegensatz zu schweren, mit kleiner Geschwindigkeit fahrenden Güterzügen. Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h können auf Geleisen mit Schienen von 50 kg/m mit tadelloser Richtungs- und Höhenlage ohne Nachteil erreicht werden. Während in Deutschland für die Festlegung der Geschwindigkeit in Bogen immer noch nach der Formel V (in km/h) $= 4{,}5 \sqrt{R}$ gerechnet wird, ist beim *Chemin de fer du Nord* diese Abhängigkeit durch Versuche ermittelt worden, wonach Bogen von 500 m Radius höchstens mit 120 km/h, solche von 800 m Radius höchstens mit 140 km/h durchfahren werden können, einwandfreie Linienführung, genügende Ueberhöhung und sorgfältige Verlegung der Uebergangsbögen vorausgesetzt. Bei den *Chemins de fer du Midi* betrug die grösste Ueberhöhung bis vor kurzem 180 mm, was einer mittleren Fliehkraft entspricht zwischen der grössten Geschwindigkeit und dem Stillstand. Auf den elektrifizierten Strecken für grosse Geschwindigkeit, bestimmt diese Bahnverwaltung neuerdings die Ueberhöhung nach der Formel $h = \frac{7{,}5 \cdot V^2}{R}$. Die gleiche Bahnverwaltung hat darüber Versuche angestellt, welche Aenderung der Fliehkraft für den Reisenden noch erträglich ist, wenn der Zug von einer Geraden in einen Bogen ein- oder ausfährt. Diese Versuche hatten zu ähnlichen Gleichungen geführt, wie die von Beumann und Jaehn an der XII. Tagung in Cairo mitgeteilten. Nach den Erfahrungen der *London Midland & Scottish Ry* genügt eine Schwellenzahl von 2100 pro Meile (1305 pro km) für den Verkehr schwerer Lasten und grosser Geschwindigkeiten (22,5 t Achsdruck und 145 km/h Höchstgeschwindigkeit), gleichviel, ob Vignoleschienen oder Doppelkopfschienen verwendet werden. Versuchsweise sind zur Verringerung der Unterhaltungskosten 2600 Schwellen pro Meile (1625 pro km) angewendet worden. Die Erfahrungen der *P. L. M.* mit dem in Europa schwersten Oberbau von 62 kg/m sind ausgezeichnet, sowohl hinsichtlich des Unterhalts als auch der Geleiselage. Die *Chemins de fer de l'Est* halten die Verwendung von Messwagen insofern für ein sehr wertvolles Hilfsmittel bei der Geleiseunterhaltung, als durch die Messfahrten die besten Bahnunterhaltungsmannschaften herausgefunden werden können, die dann als Lehrmannschaften verwendet werden können. Bei der *Deutschen Reichsbahn* beträgt der übliche Abstand für die Geleisefestpunkte (in Beton versetzte Schienenpfosten) in der Geraden 100 m, in den Kreisbogen etwa 20 m und in den Uebergangsbogen etwa 10 m. Bei dieser Verwaltung sind im Ganzen 11 000 km Geleise mit 30 m Schienen und 1000 km Geleise mit Schienen von 60 bis 2000 m Länge in Gebrauch. Die Kosten für das Verlegen und den Unterhalt rechtfertigen jedoch nicht die allgemeine Einführung von Schienen von mehr als 60 m Länge, auch nicht in Tunneln. Auf der *Southern Railway* verkehren die Züge mit 120 bis 130 km/h auf Geleisen mit eisernen Querschwellen und aufgeschweissten Schienenstühlen (Doppelkopfschienen) ohne Nachteile für die Geleiselage.

Die *Schlussfolgerungen* gipfeln im wesentlichen in folgenden Festlegungen bezw. Empfehlungen: Die Steigerung der Höchstgeschwindigkeit auf 150 km/h und 160 km/h bei gewöhnlichen Zügen bezw. Triebwagen und Triebwagenzügen macht es notwendig, die dynamischen Auswirkungen dieser hohen Geschwindigkeiten auf den Oberbau zum Gegenstand besonderer Untersuchungen zu machen, um den Konstrukteuren die erforderlichen Unterlagen an die Hand zu geben, den Oberbau den gesteigerten Anforderungen entsprechend durchzubilden, ohne dass die Beanspruchung des Schienenmaterials gesteigert werden sollte. Die Verwendung besonders langer sowie besonders schwerer Schienen ist noch als Versuch zu bewerten. Für grosse Geschwindigkeiten wird die Verwendung hölzerner Querschwellen sowie eine Steigerung der Dichte der Schwellenlage als Massnahme zur Verstärkung der Geleiselage empfohlen. Zur Erzielung eines guten Laufs der Fahrzeuge bei hoher Geschwindigkeit wird bei der Geleiseverlegung die Verwendung von besondern Unterlagsplatten zwischen Schienenfuss und Schwellen zur sicheren Lagerung mindestens bei kurvenreichen Strecken mit kleinen Halbmessern für besonders geeignet gehalten. Der bessern Verteilung der Lasten wird eine Vergrösserung der Stärke der Bettung empfohlen, die gleichförmig und wasserdurchlässig sein soll; um ihre Verschmutzung zu vermeiden, sollten die Aschenkasten der Lokomotiven geschlossen sein. Erwünscht sind Abnahmeprüfungen für den zur Verwendung kommenden Schotter. Alte Geleiseanlagen sind unter Beachtung der vorstehend angeführten Bedingungen zu modernisieren. Durch geeignete Versuche sollten die Geschwindigkeitsgrenzen bestimmt werden, die in Bogen mit Rücksicht auf die Krümmungs- und Ueberhöhungsverhältnisse zugelassen werden können. Bei Einführung grosser Geschwindigkeiten sind die zusätzlichen Unterhaltungskosten in Betracht zu ziehen. Der Ablenkwinkel der Weichenzungenspitzen ist so klein wie irgend möglich zu halten; die Federzungen sollten möglichst biegsam sein, damit dem Geleise eine möglichst gleichmässig fortschreitende Krümmung am Eintritt in die Weiche gegeben werden kann. Die Krümmungshalbmesser im Uebergang der Weiche zum Herzstück sollen so gross und der Herzstückwinkel so klein wie irgend möglich gehalten werden; das Kreuzstück