

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 10

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

ermitteln, sowie die Böschungsneigung — alles Faktoren, die Dr. Stauber für die Erstellung seiner Wasserrinnen nur summarisch oder überhaupt nicht berücksichtigt. Bei den Vorschlägen von Stauber besteht zudem die Gefahr, dass bei zu flachen Gefällen viel Bachwasser wieder in den Boden versickert und ihn neuerdings versumpft. Auf Strecken mit geringem Gefälle müsste man das Wasser in Betonrinnen legen oder bei kleineren Wassermengen sog. Wildbachschalen verwenden, um die Versickerung grösserer Wassermengen zu verhüten.

3. *Entwässerung mit Röhrensystem* (Drainageleitungen). Bereits im späten Mittelalter sind an Stelle von offenen Wassergräben sog. Wasserteiche, das sind hölzerne Entwässerungsröhren, in den Boden verlegt worden, und auch heute kommen unsere Kulturingenieure und Förster immer mehr dazu, den Boden mittels Drainageröhren aus gebranntem Ton zu entwässern. Dadurch wird eine zusammenhängende Oberfläche erhalten, die von keinen offenen Gräben durchzogen ist, die vom Vieh zertreten werden. An Grundstücksgrenzen findet man noch bisweilen offene Entwässerungsgräben. Kantonsförster Dr. M. Oechslin (Uri) weist darauf hin, dass der Unterhalt in offenen, von Grossvieh beweideten Algebieten viel zu teuer käme, da das Vieh die Gräben laufend eintreten würde, wenn die Grabenwände nicht gemauert oder rolliert sind. Das aber verteuert das «Grabnen».

4. *Quellfassungen*. Richtig ist, wenn H. Stauber immer wieder betont, die Wasser seien an den Quellen zu sammeln und in Rinnen talwärts zu leiten. Das Fassen von Quellwasser beim Austritt aus dem Berg und das Ableiten in Rinnen ist z. B. schon beschrieben vom Eisenbahnbauer L. Tiefenbacher 1882 [4] und L. Bendel [25]. H. Stauber ist darin zu unterstücken, dass er diesen wichtigen Grundsatz neuerdings in landwirtschaftlichen Kreisen in Erinnerung ruft.

5. *Ableitung von Brunnenvasser*. Ein wichtiges Kapitel bei der Sanierung von verwässerten Berghängen bildet die richtige Ableitung von Brunnenvasser. Der Verfasser beschreibt [30] ein Wassersystem, bei dem auf einer Höhe von 1320 m Sickerwasser aus einem Bachbett gefasst wird. Auf 1180 m Höhe wird alles Wasser in einen Brunnentrog laufen gelassen. Das Abwasser des Brunnens sickert in die Tiefe, wo es wieder als «Quellwasser» gefasst und zu einem neuen Brunnen geleitet wird. Als Abwasser sickert es wiederum talwärts und die gleiche Art «Quellfassung» wiederholt sich viermal. Zwischen Brunnenableitung und neuer Quellfassung war das Gelände teilweise stark versumpft. Durch richtige Wasserableitung könnte im oben beschriebenen Fall die Versumpfung behoben und namentlich die Stockfäule bei den Bäumen vermieden werden. Vgl. ferner: Oechslin [35] über Verbauungen bei Springen und Bürglen mit ähnlichen Beobachtungen.

6. *Ableitung des gesammelten Wassers*. Nach Stauber wird die Bachrinne sich selber überlassen. Er sieht höchstens eine bis zwei Talsperren vor. Das Wasser muss auf kürzestem Wege zu Tale geleitet werden. Wer schon mit Wildbächen zu tun hatte, wird die Verallgemeinerung dieses Vorschlages als gefährlich betrachten. Bei Diskussionen auf Exkursionen ergab sich, dass sich Dr. Stauber nicht mit den Bedingungen für eine geschieblose Hochwasserabführung beschäftigt, die Beziehungen zwischen Niederschlag, Einzugsgebiet und Abflusskoeffizient nicht einberechnet, die Versuche zur Bestimmung des zulässigen Gefälles eines Wildbaches und die entsprechenden Naturgesetze nicht berücksichtigt. Kantonsing. Abr. Schmid (Graubünden) fand daher, dass die Pläne für die Wasserableitung nur für kurze Hänge von Geologen allein entworfen werden können, bei Wasserableitungen mit starker Beanspruchung, bei grossen Hängen und besonderen Gefällsverhältnissen habe aber der Ingenieur mitzuwirken.

7. *Unterirdische Entwässerung*. Beim Plan Stauber wird lediglich vom Fassen von Wasser gesprochen, das offensichtlich an die Oberfläche tritt. Von Wasserzutritten zu den versumpften Bodenschichten aus den Felsklüften oder aus tief liegenden Wasseradern (vgl. Bild 1) äussert er sich nicht. Das Aufsuchen der tief liegenden Wasseradern ist aber von grosser Bedeutung und bildet die grosse Kunst des Ingenieur-Geologen. Die dazu verwendeten Mittel sind: Studium der Geologie, Hydrologie und Morphologie des fraglichen Geländes; das richtige Ansetzen von Hand- oder mechanischen Bohrungen, das Erstellen von Gräben, Schächten und in

schwierigen Fällen von Stollen, die modernen und zum Teil billigen geophysikalischen Verfahren, besonders die geoelektrischen und geoseismischen Methoden zur Bestimmung tiefliegender Wasser. Die Grabungen für Quellfassungen gehen oft sehr tief; Obering. E. Peter von der st. gallischen Rheinbauleitung gab anlässlich einer Exkursion hierfür mehrere Beispiele an.

Literaturverzeichnis

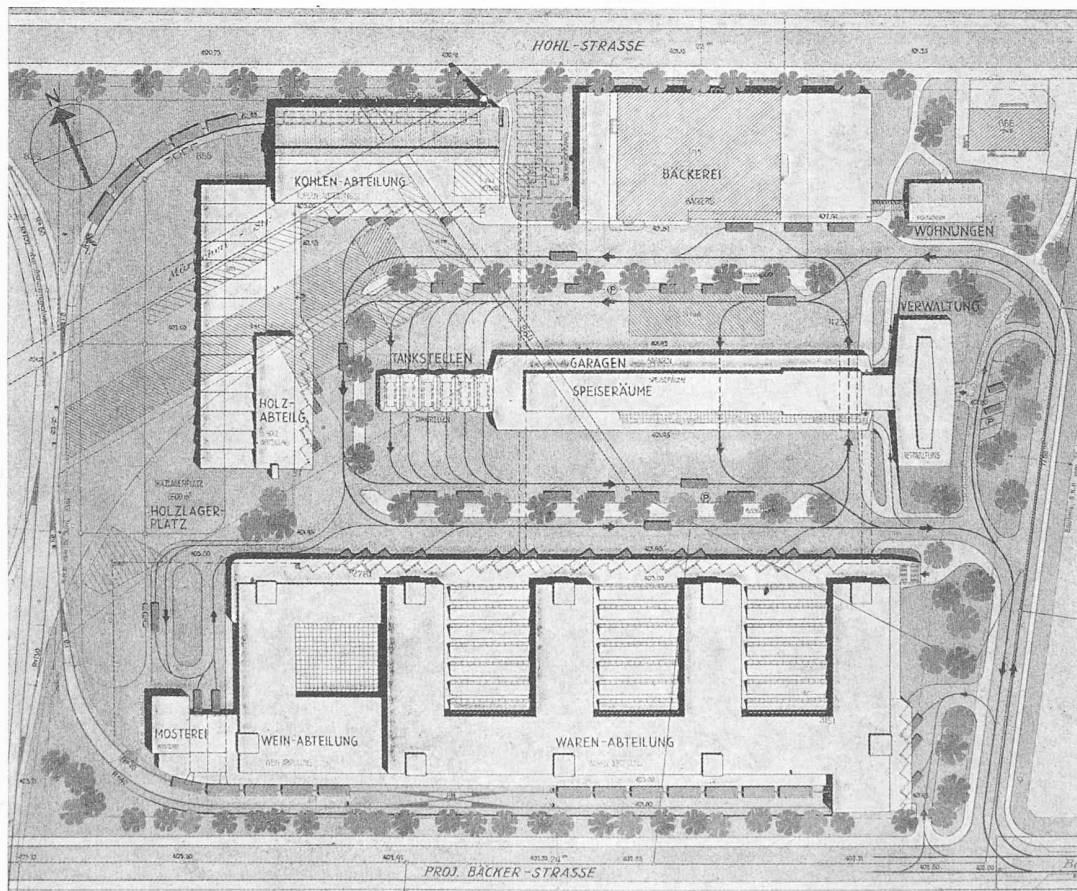
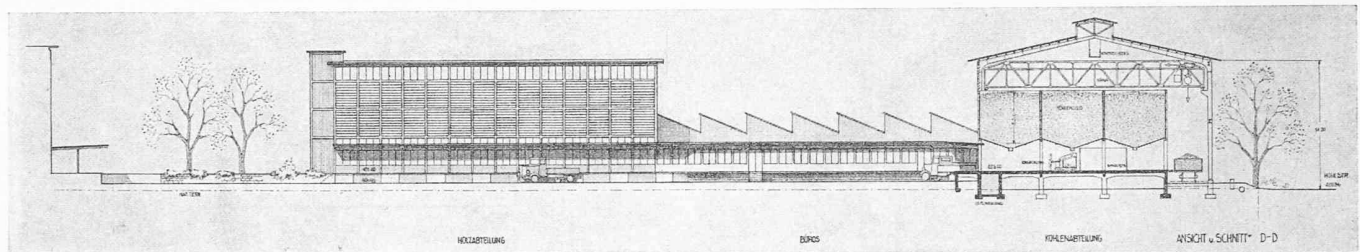
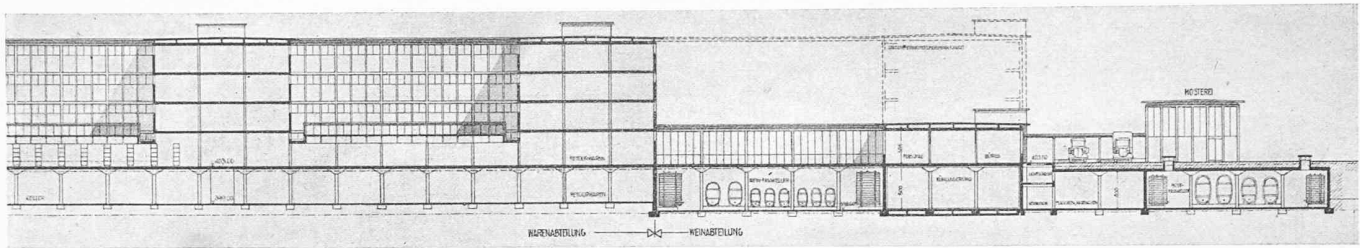
- [1] I. Br. Tschanner: Etwas über Bergstürze, Bergfälle, Erdstürze, Schlipfe und Erdsinken. Chur 1807.
- [2] A. Collin: Recherches expérimentales sur les glissements spontanés des terrains argileux. Paris 1846.
- [3] A. Heim: Ueber Bergstürze. Zürich 1882.
- [4] L. Tiefenbacher: Die Rutschungen, Wirkungen und Behebungen mit zahlreichen Beispielen ausgeführter Massnahmen. Wien 1887.
- [5] E. Thieny: Restauration des montagnes, corrections des Torrents. 1891.
- [6] P. Thoulet: Wildbachverbauung. 1893.
- [7] F. Wang: Grundriss der Wildbachverbauung. Leipzig 1913.
- [8] B. Pivovar: Ueber Maximalaböschung trockener Schuttkegel und Schutthalde. Zürich 1903.
- [9] G. Braun: Ueber Bodenbewegungen. XI. Jahresbericht der Geologischen Gesellschaft Greifswald. 1907.
- [10] C. Andrae: Rutschung bei Hohtenn auf der Südrampe der Lötschbergbahn. SBZ Bd. 61, S. 147* (1913).
- [11] Eidg. Oberbauinspektorat: Die Wildbachverbauungen und Flusskorrekturen in der Schweiz. 1914.
- [12] G. Lüscher: Ueber Rutschungserscheinungen bei Stauseen. SBZ Bd. 74, S. 181* (1919).
- [13] G. Lüscher: Einige Erfahrungen über Rutschungserscheinungen bei Stauseen. SBZ Bd. 75, S. 129* (1920).
- [14] R. Moor: Der Uferabbruch am Davosersee. SBZ Bd. 82, S. 55* (1923).
- [15] W. Versell und A. Schmid: Bericht über die Wildbachverbauungen im bündnerischen Rheingebiet. Chur 1928.
- [16] A. Heim: Bergsturz und Menschenleben. Zürich 1932.
- [17] J. Duham: Die Gefällslehre für fließende, geschiebeführende Gewässer. «Allg. Forst-Z.» 1933, Heft 44/45, 1934, Heft 5/8.
- [18] Härtel und Winter: Wildbach- und Lawinenverbauung. Wien 1934.
- [19] G. Strele: Grundriss der Wildbachverbauungen. Berlin 1934.
- [20] J. Stiny: Zur Kenntnis der Rutschfläche. «Geologie und Bauwesen» 1935, S. 120.
- [21] J. Ivanoff: Stability conditions of earth bodies and the analysis of slides. Washington 1936.
- [22] L. Bendel: Uferbewegungen und Staubetrieb am Lungernsee. SBZ Bd. 114, S. 246* (1939).
- [23] L. Bendel und R. Ruckli: Die Erdbeben von Emmenegg und Dallenwil. «Strasse und Verkehr» 1937, Nr. 15.
- [24] Migeli: Die Befestigung bergschuttfähiger Gelände. «Ann. Lav. publ.» 1938, Nr. 1.
- [25] L. Bendel: Rutschungen. «Schweiz. Techn. Zeitschr.» 1939.
- [26] R. Köhler: Ueber die Beziehungen zwischen der Rutschneigung von Böden und deren physikalischen und chemischen Eigenschaften. Preuss. Geol. Landesamt 1937.
- [27] G. Strele: Ueber die Verbauung von Rutschungen und Bodenabbrüchen. «Wasserkr. und Wasserwirtsch.» 1939, S. 153.
- [28] W. Fellenius: Erdstatische Berechnungen. Berlin 1940.
- [29] L. Bendel: Ingenieurgeologie. II. Hälfte, 1942.
- [30] T. A. Middlebrooks: Fort Pech slide. «Proc. A. S. C. E.» 1940, S. 1729/1748.
- [31] L. Bendel: Geologie und Hydrologie des Axentunnels. SBZ Bd. 119, S. 279* (1942).
- [32] R. Müller: Theoretische Grundlagen der Fluss- und Wildbachverbauungen. Zürich 1943.
- [33] R. Haefeli: Erdbaumechanische Probleme im Lichte der Schneeforschung. SBZ Bd. 123, S. 13* ff. (1944).
- [34] H. Stauber: Wasserabfluss, Bodenbewegungen und Geschiebetransport in unseren Berglandschaften. «Wasser- und Energie-wirtschaft» 1944, Heft 4 bis 9.
- [35] E. Staudacher: Berghang-Entwässerung. SBZ Bd. 126, S. 213* (1945).
- [36] M. Oechslin: Die Aufforstungen und Verbauungen im Einzugsgebiet des Gangbaches, Kt. Uri. «Z. für Forstwesen» Nr. 7, 1946.
- [37] W. A. Rietmann: Berghang-Entwässerung. SBZ Bd. 128, S. 150* (1946).

Ideen-Wettbewerb für die zentralisierten Betriebsgebäude des Konsumvereins Zürich

DK 06.063 : 725.22 (494.34)

Der Konsumverein Zürich ist ein Grossunternehmen für die Verteilung aller Dinge des täglichen Bedarfs: Lebensmittel, Brennstoffe, Haushaltartikel usw. Gewisse Erzeugnisse, wie z. B. Backwaren, werden auch im eigenen Betrieb hergestellt. Ausser 130 Verkaufsläden in der Stadt Zürich sind von den zentralen Betriebsgebäuden aus noch 20 Läden in der Umgebung zu versorgen; dazu dient ein Park von 30 Automobilen. Dies macht verständlich, weshalb den Verkehrsproblemen bei der Beurteilung der Entwürfe grosses Gewicht beigemessen wurde. Aus dem Lageplan S. 129 ist ersichtlich, dass auf dem zur Verfügung stehenden Gelände heute Bauten stehen, von denen nur die neue Bäckerei erhalten bleibt und daher für die Disposition des Gesamtorganismus in gewissem Mass bestimmend war; das Haus an der Ostecke des Grundstückes steht ausserhalb des verfügbaren Geländes. Der Grundwasserspiegel liegt nur 3 bis 4 m unter der ganz ebenen Bodenoberfläche.

Gleisanschluss benötigen die Wein-, Brennstoff- und Warenabteilung; als Deutschlandkurven werden Gleiskurven von nur 25 m Radius bezeichnet, auf denen mittels besonderer Kupplungsglieder zwischen allen Wagen manövriert



Oben: Schnitt 1:800 durch Warenabteilung, Weinabteilung und Mosterei, darunter Ansicht der Holzabteilung und Schnitt durch die Kohlenabteilung

1. Preis (3500 Fr.). Entwurf Nr. 6. Verfasser LEUENBERGER & FLÜCKIGER, Arch.

werden kann. Die Hohlstrasse sollte mit Autoverkehr möglichst wenig belastet werden. Die Möglichkeit zu etappenweiser Ausführung hatten die Bewerber zu berücksichtigen: 1. Brennstoffe; 2. Erweiterung Bäckerei; 3. Waren (einschliesslich Obst und Gemüse), Verwaltung und Garagen; 4. Wein.

Aus dem Bericht des Preisgerichts

Innerhalb der auf den 14. Sept. 1946 festgesetzten Eingabefrist haben alle zur Teilnahme eingeladenen sieben Architekturfirmen ihre Projekte eingereicht. Es wird festgestellt, dass alle Projekte den Anforderungen genügen

Lageplan 1:2000

Links: Modellbild aus Süden

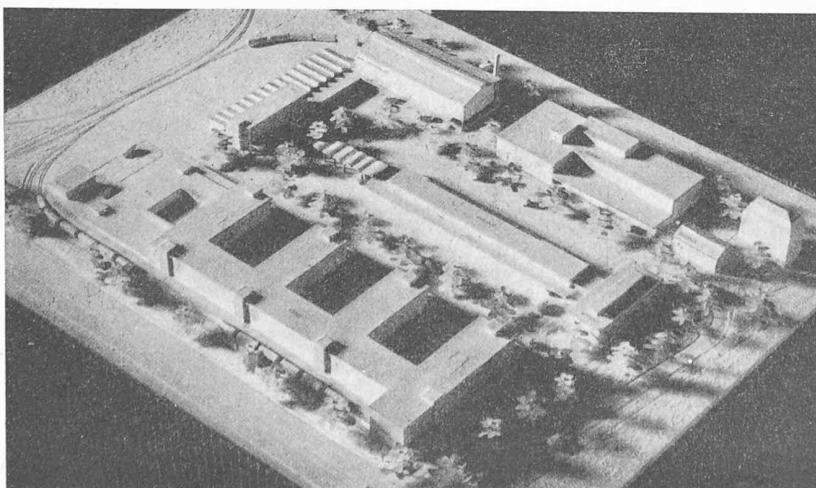
und dass die von der Vorprüfung festgestellten Verstösse gegen das Wettbewerbsprogramm derartig geringfügig sind, dass sie für die Beurteilung der Projekte ohne Einfluss sind. Laut Erklärung der zuständigen Organe der SBB entsprechen alle Gleisprojekte den Anforderungen der Bahn.

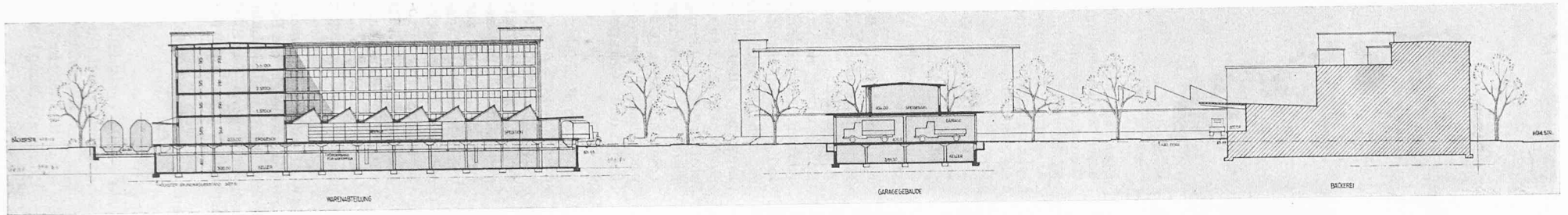
Die Projekte werden im einzelnen wie folgt beurteilt:

Entwurf Nr. 6,

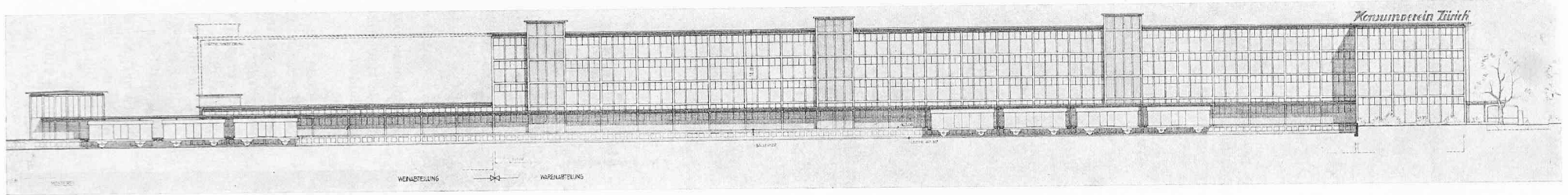
Verfasser Leuenberger & Flückiger, Arch.

Der Entwurf ist gekennzeichnet durch Gleisführung an der Peripherie der Liegenschaft mit Deutschlandkurven (40 m Radius zur Warenabteilung, 50 m zur Kohlenabteilung) und

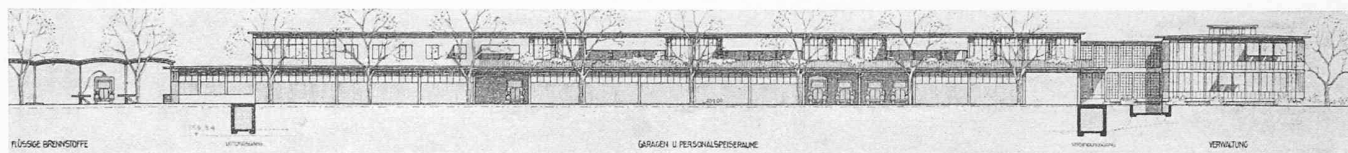




1. Preis. Schnitt Süd-Nord durch Bäckerstrasse, Warenabteilung, Garagebau, Bäckerei, Hohlstrasse. 1:800

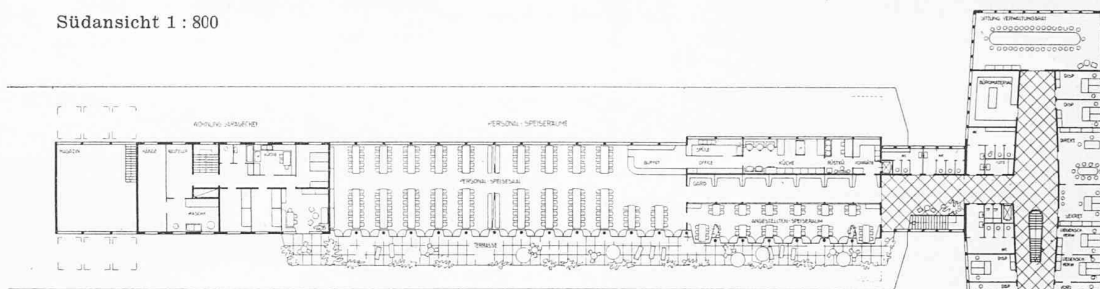


1. Preis. Mosterei, Wein- und Warenabteilung; Grundriss Erdgeschoss und Südansicht. 1:800

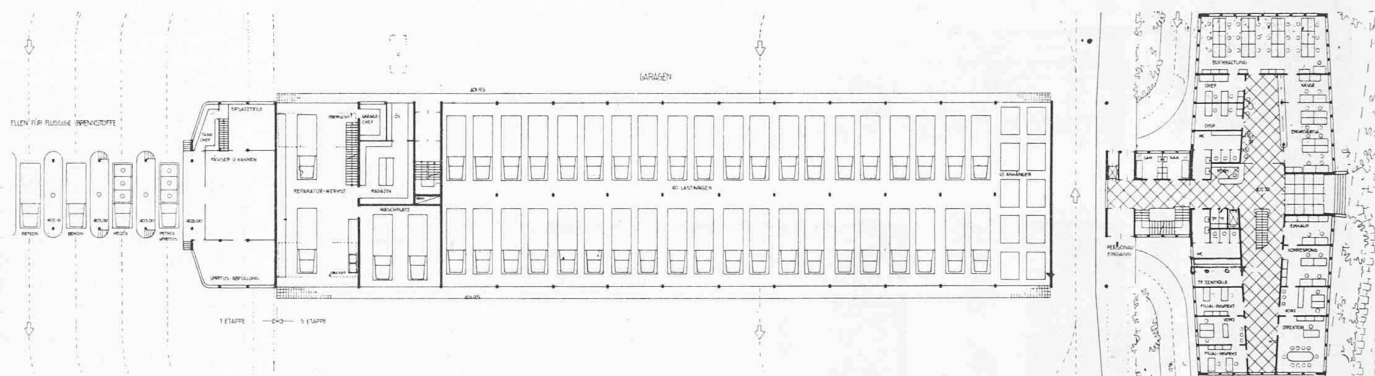


Südsicht 1:800

1. Preis (3500 Fr.)
Entwurf Nr. 6.
Verfasser
LEUENBERGER &
FLÜCKIGER,
Architekten



Obergeschoss Garagebau (Speiseräume) und Verwaltung



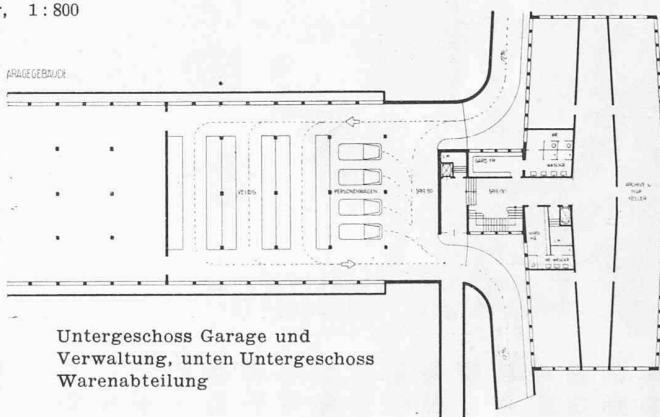
Erdgeschoss Garagebau und Verwaltung, 1:800

die Zusammenfassung des Autoverkehrs im Zentrum. Die Warenabteilung liegt an der Bäckerstrasse, Holz- und Kohlenlager umfassen die Nordwestecke, Garagen, Tankstelle, Speise- und Aufenthaltsräume liegen im Zentrum, anschliessend gegen den Grünstreifen das Verwaltungsgebäude.

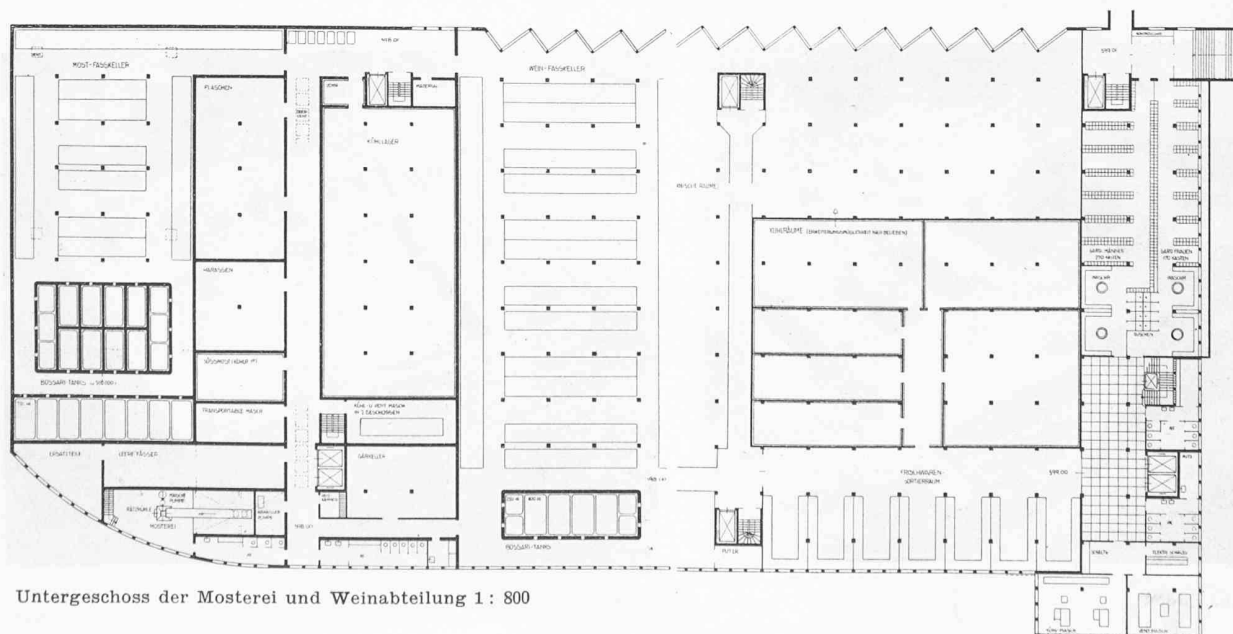
Vorteile:

Gute Bahnzufahrten an der Peripherie des Geländes, keine Kreuzung des Autoverkehrs. Gute Manövriermöglichkeit ohne Behinderung durch den übrigen Verkehr. Tieferlegung des Bahntrasses längs der Bäckerstrasse und Abschirmung durch Baumpflanzung.

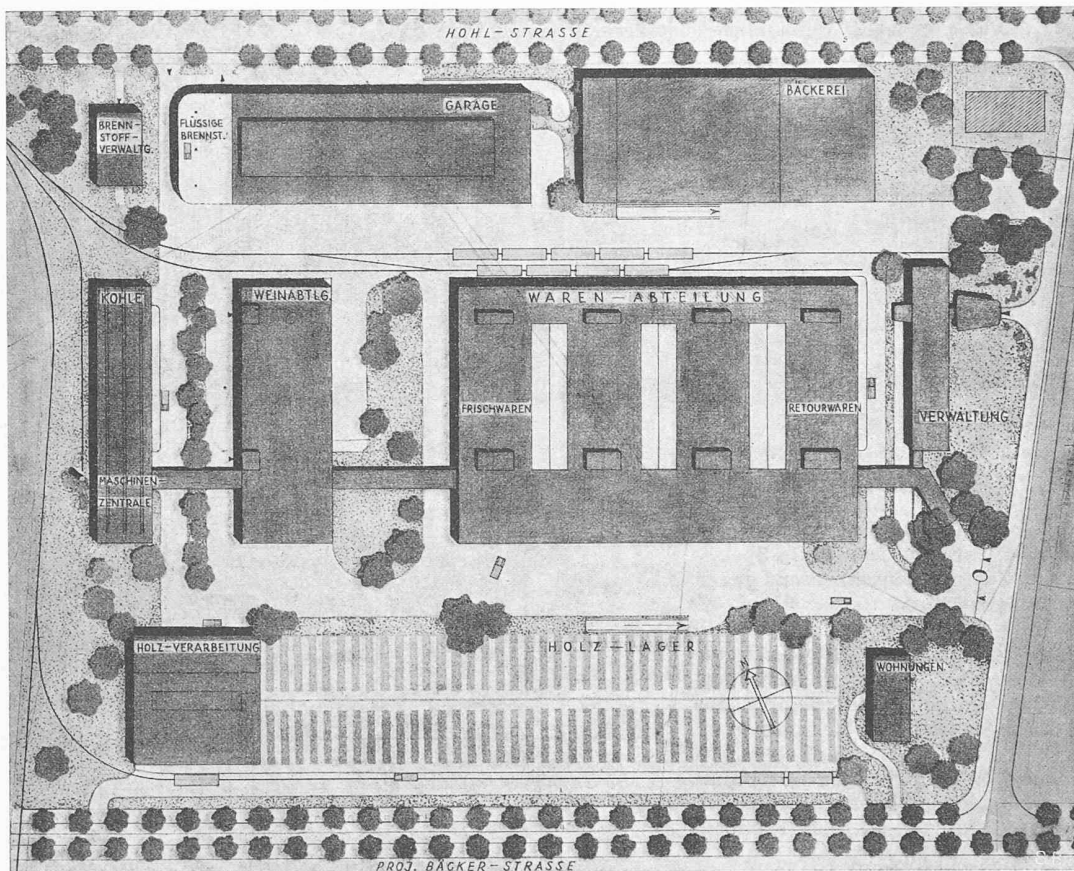
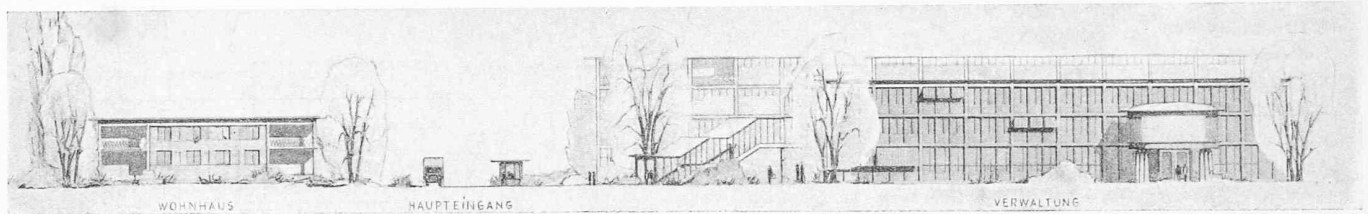
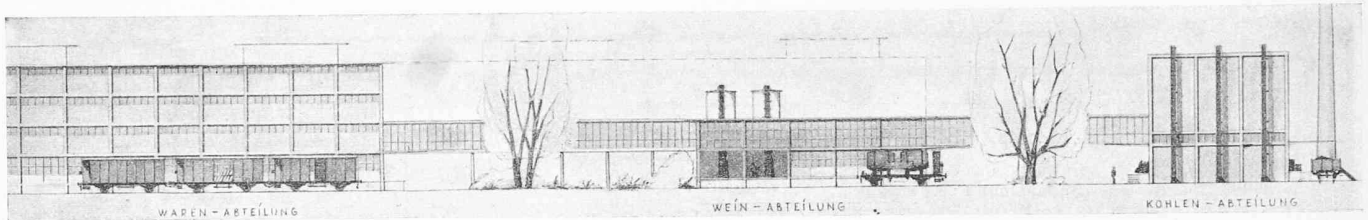
Gut geregelter Autoverkehr, keine Kreuzung mit Bahngleisen. Zweckmässige Parkierungsmöglichkeit für Autos im Freien unter Bäumen. Flüssige Zufahrten zu allen Rampen, zur Tankstelle, Mosterei und zum Holzlagerplatz.



Untergeschoss Garage und Verwaltung, unten Untergeschoss Warenabteilung



Untergeschoss der Mosterei und Weinabteilung 1:800



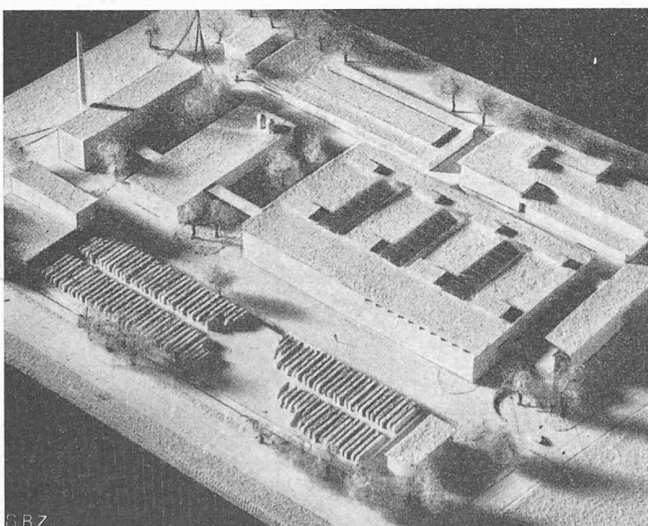
Oben : Nordansicht ;
darunter Ostansicht
1 : 800 ;
Links : Lageplan 1 : 2000

2. Preis (2500 Fr.)
Entwurf Nr. 1. Verfasser
A. E. BOSSHARD, Arch.

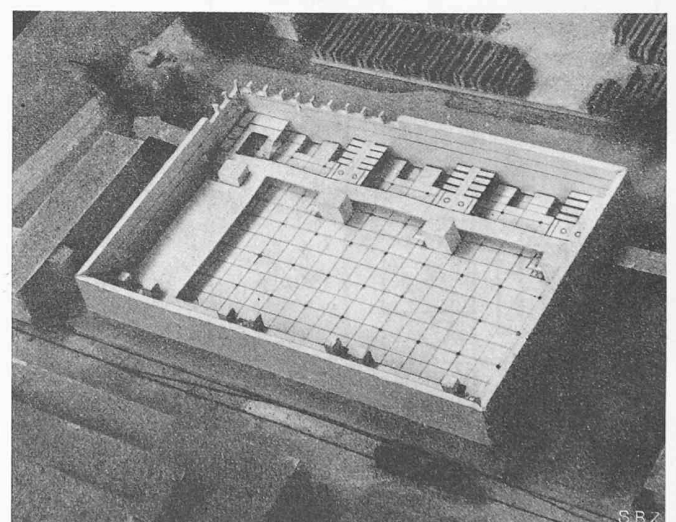
Gute Lage der Warenabteilung an der Bäckerstrasse mit zahlreichen Bahn- und Autorampen und vom Bahnverkehr getrennter Autozufahrt. Reichlich belichtete, belüftete und übersichtliche Erdgeschossfläche mit richtiger Lage von Treppen und Aufzügen. Sehr gute Beziehungen zur Retourwarenabteilung. Enge Verbindung mit Magazinbureau. Gut bemessene, lichtdurchflutete, kammförmig angeordnete Obergeschosse.

Richtige Lage der Garderoben mit gutem Zugang.

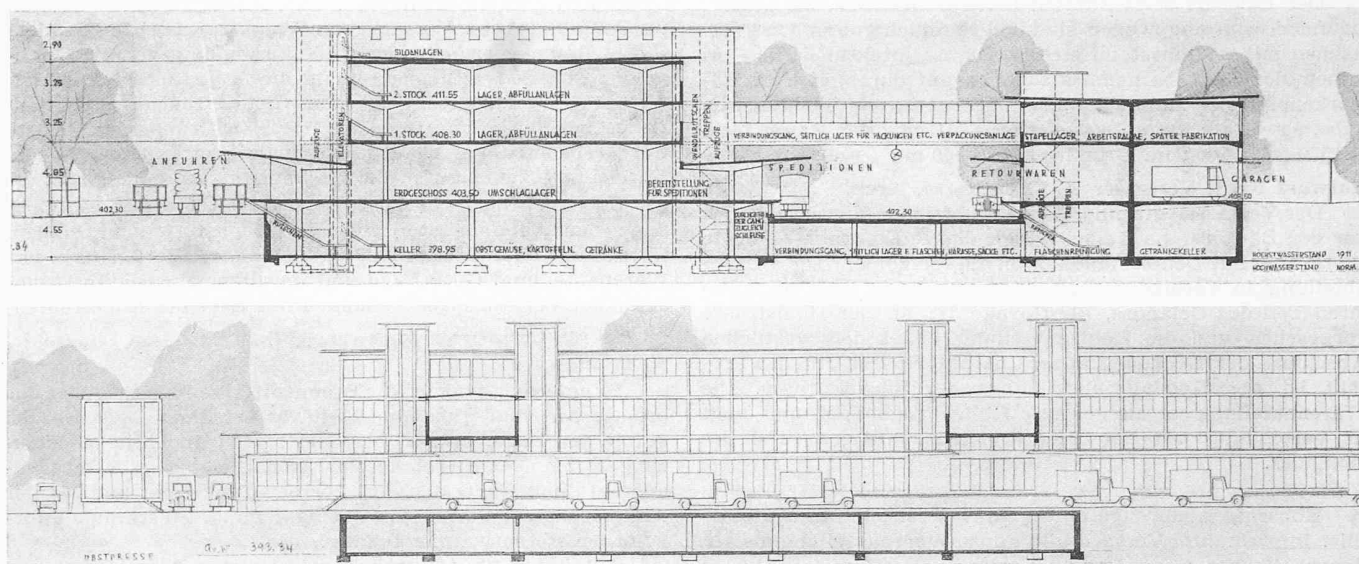
Schöne Gruppierung der Baukörper von Holz- und Kohlenab-



Modellbild, aus Süden



Blick in die Warenabteilung, aus Norden



Oben: Querschnitt 1:600
durch Warenabteilung,
Spedition und Garagen;
darunter Längsschnitt
1:600 durch Speditionshof

3. Preis (2000, Fr.)
Entwurf Nr. 5. Verfasser
A. & H. OESCHGER,
Architekten

teilung an richtiger
Lage. Gute Proposition
für den Kohlenum-
schlag. Zweckmässige
Disposition der Raum-
gruppen zu Lager, Ver-
arbeitung und Abfuhr.

Sehr gute Anordnung
der Mosterei mit gün-
stigen Anfahrten für
Bahn, Auto und Fuhr-
werke. Der zentral ge-
legene Werkhof der
Weinabteilung.

Zentrale Lage der Ga-
ragen in enger Ver-
bindung mit Werkstätte
und Tankstelle. Geräu-
mige Vorplätze. An-
nehmbare Lage der
Wohlfahrtsräume über
den Garagen mit schön-
er Sonnenterrasse. Gut
dimensioniertes und
klar aufgeteiltes Ver-
waltungsgebäude.

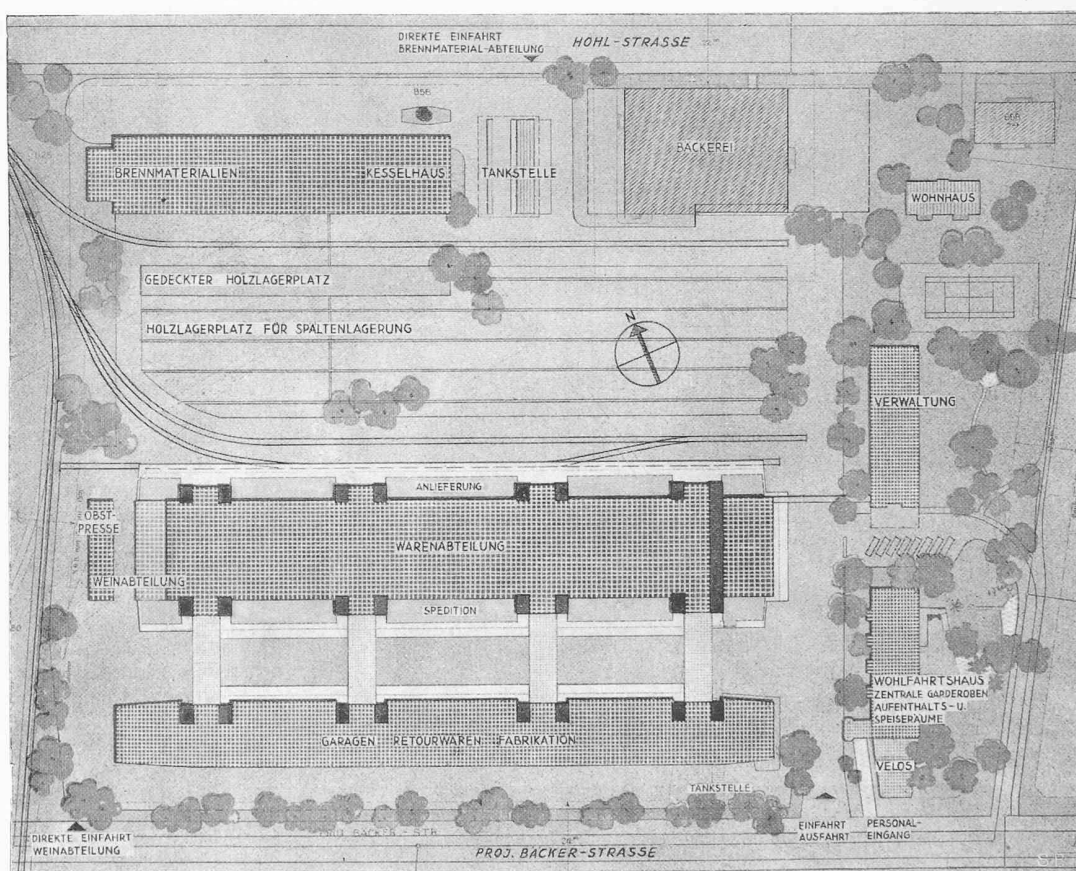
Sehr gut in Etappen
ausführbar.

Nachteile:

Kein Rangiergleis für Kohlenabteilung.
Separate und enge Autozufahrt zur Warenabtei-
lung. Grosse Distanz zur Verwaltungsabteilung.

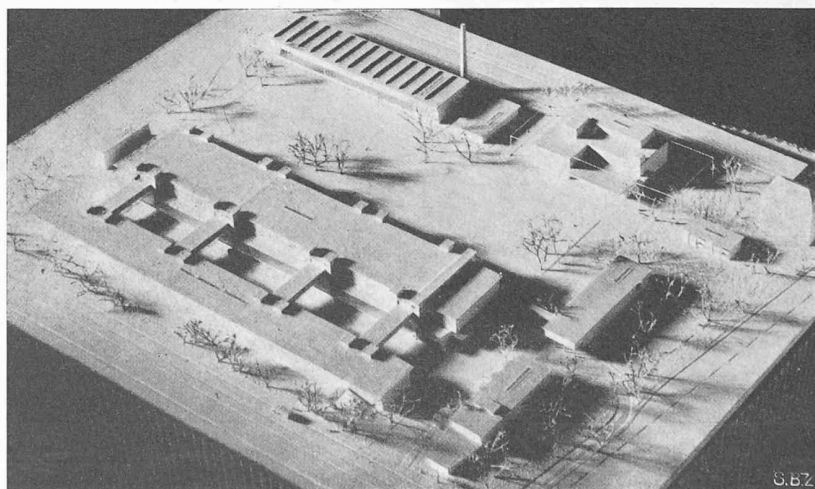
Herrengarderobe ohne Tageslicht; die Er-
weiterung als Aufstockung der Weinabteilung
ohne Vergrößerung der Parterrefläche. Lage der
Weinabteilung erschwert spätere Erweiterung.

Velo- und Autoabfahrt zum Untergeschoss
kombiniert. Kleine Küche und Nebenräume. Un-
günstiges Verhältnis zwischen Küche und Speise-
räumen; zu weite Gehwege zum Treppenhaus.
Grosse Distanz des Verwaltungsgebäudes vom
Magazingebäude mit umständlicher unterirdi-
scher Verbindung. Das Angestelltenhaus liegt
zu nahe an der erweiterten Bäckerei und am
bestehenden Wohnhaus an der Hohlstrasse.



Lageplan 1:2000

Rechts Modell aus Süden



Der Entwurf zeigt kubisch klare Baumassen, die gegeneinander wohl abgewogen sind und räumlich gut zu den Freiflächen mit Baumbestand stehen. Die Architektur ist im Einzelnen der Aufgabe gemäss sachlich gut durchgebildet. Bemerkenswert ist die gründliche Durcharbeitung der Bauaufgabe, sowie die klare Darstellung. — Umbauter Raum total 198 550 m³, davon im Grundwasser 3 660 m³.

Entwurf Nr. 1, Verfasser A. E. Bosshard, Arch.

Der Verfasser erschliesst das Baugelände durch ein Gleis vor der Bäckerei und eines längs der Bäckerstrasse. Beide Gleise sind mit Deutschlandkurven angeschlossen. Die Warenabteilung in Verbindung mit der Verwaltung liegt im mittleren Teil des Geländes, die Garage ist an der Hohlstrasse vorgesehen und die Kohlenabteilung bildet den westlichen Abschluss der Gebäudegruppe. Charakteristisch für das Projekt ist der Holzlagerplatz längs der Bäckerstrasse. Die Warenabteilung ist als zentrale Halle ausgebildet und liegt in Verbindung mit der Verwaltung im mittleren Teil des Geländes.

Vorteile:

Konsequent durchgeführter Einwegverkehr für Automobile. Interessanter Versuch, die ganze Warenabteilung als gut überblickbaren Organismus in einem Block mit zentralen

Lichthöfen zusammenzufassen. Gute Anlieferungsmöglichkeit für Bahn und Auto. Versuch, den Warentransport in geschlossenem Raum vorzunehmen. Gute Verbindung von Warenabteilung zur Verwaltungsabteilung durch gedeckten Korridor, der in Verbindung steht mit dem Galerie-Einbau mit gutem Ueberblick über den Magazinbetrieb. In Gruppen aufgelöste Garderobe auf Galerie mit gutem Zugang von aussen. Retourwarenabteilung in guter Verbindung mit Warenmagazin.

Übersichtliche Disposition des Holzlagerplatzes. Gute Lage der Abteilung für flüssige Brennstoffe und Kohlen. Gute Lage der Weinabteilung in naher Verbindung mit Warenabteilung. Gute Lage und im allgemeinen gute Disposition der Verwaltungsabteilung. Freie Lage des Angestelltenhauses am Grünstreifen.

Nachteile:

Rangiermöglichkeit für Brennstoffabteilung nur über das private Anschlussgleis. Die Manöver der Bahnwagen werden durch den Autoverkehr behindert. Unübersichtliche Kreuzungen mit Gleisen bei Retourwarenabteilung, mit Garagenausfahrt und Kellerausfahrt bei der Tankstelle und bei der Anlieferung zur Waren- und Weinabteilung. Zu schmale Fahrbahn bei Retourwarenabteilung.

Autokojen für je zwei Wagen zu eng. Möglichkeit von Brandschutzmassnahmen erschwert. System der innern Treppenhäuser aus Sicherheitsgründen unzulässig. Verhältnis der schmal überdeckten Lichthöfe zu den zu beleuchtenden Bodenflächen ungünstig.

Die Hebung des Holzlagerplatzes auf Rampehöhe ist unwirtschaftlich und verhindert zudem die Einfahrt für Lastwagen. Zu knappe und zusammengedrückte Anlieferung zur Weinabteilung und Mosterei für Bahn und Auto. Teurer zweigeschossiger Keller (6 m im Grundwasser). Ueberdimensionierte zweigeschossige Garage (1,5 m im Grundwasser) mit zu aufwendigen und unübersichtlichen Rampen vor der Bäckerei und an der Hohlstrasse.

Die Wohlfahrtsabteilung ist als Fremdkörper mit ungünstigen Zugangsverhältnissen in die Warenabteilung eingebaut. Küche eine Etage tiefer. Aufwendiger Verwaltungsratsaal. Erdgeschoss durch schmale Autodurchfahrt bei Retourwarenabteilung beeinträchtigt. Erweiterung wirkt sich ungünstig auf Waren- und Weinabteilung aus.

*

Der Verfasser sucht eine klare Ordnung der ganzen Bauanlage durch einheitliche Masse in den Baukörpern und durch Beziehungen der Gebäudefluchten untereinander. Die Einzelheiten sind gelegentlich mehr nach graphischen als nach architektonischen Gesichtspunkten durchgearbeitet. — Umbauter Raum 236 300 m³, davon im Grundwasser 15 176 m³.

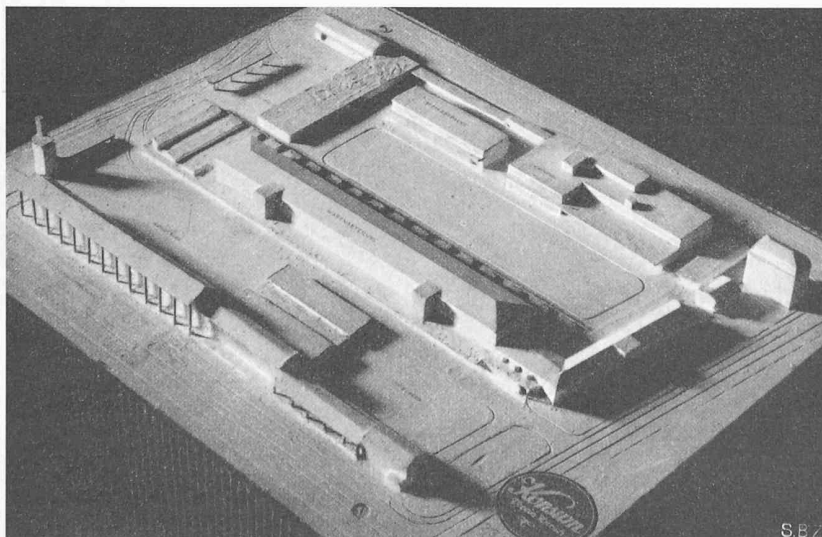
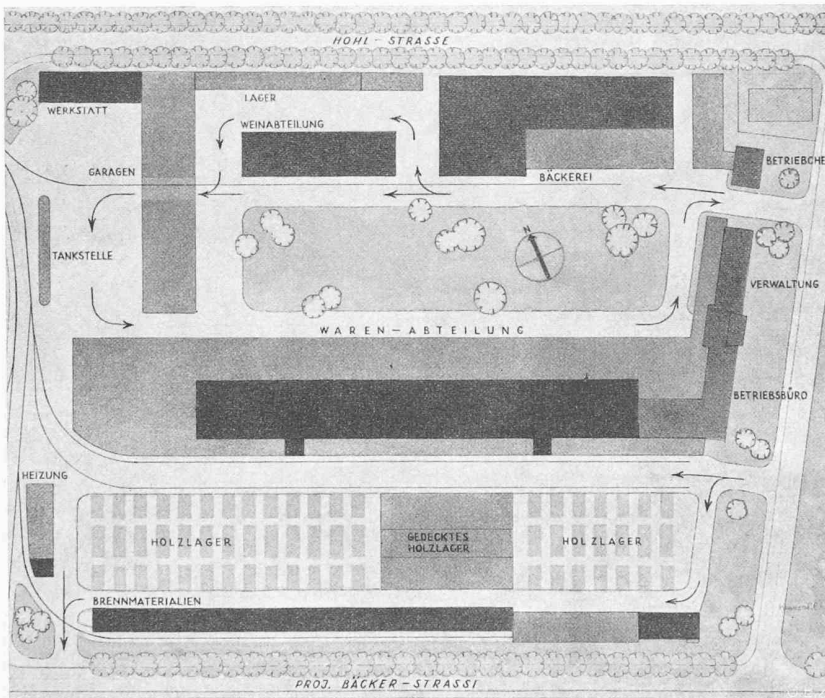
Entwurf Nr. 5, Verf. A. & H. Oeschger, Arch.

Der Verfasser entwickelt die Anlage von zwei mittleren Bahngleisen mit Deutschlandkurven aus. Auf Seite der Hohlstrasse liegt die Brennmaterialien-Abteilung, auf Seite der Bäckerstrasse die mit der Warenabteilung kombinierte Retourwarenabteilung mit den Garagen. Verwaltungsgebäude und Wohlfahrtshaus sind in Verbindung mit der Grünanlage.

Vorteile:

Klare und übersichtliche Führung der Gleise. Der grösste Autoverkehr ist auf eine verhältnismässig kleine Fläche konzentriert.

Im allgemeinen gut organisierte Warenabteilung. Gute Verbindung mit Verwaltungs- und Wohlfahrtsgebäude. Richtige Lage der Magazinbureaux und gute Uebersicht über den Betrieb. Landreserve für spätere neue Abteilungen auf dem Holzlagerplatz. Zweckmässiger Vorschlag für die Holz- und Kohlenabteilung.



4. Preis (1200 Fr.) Entwurf Nr. 7. Verf. H. VOGELSANGER, E. SCHWARZENBACH, M. NABOLD, Arch. — Modell aus Süden und Lageplan 1: 2500

Sehr günstige Lage und Anordnung der Garderoben im Parterre des Wohlfahrtshauses. Die Wohlfahrtsräume sind richtig disponiert. Gut gelegenes, freistehendes Verwaltungsgebäude mit zweckmässiger innerer Aufteilung und guter Verbindung zur Warenabteilung. Autoparkplatz beim Eingang, Velostand beim Personaleingang zu ebener Erde.

Nachteile:

Die Manöver der Bahnwagen werden durch den Autoverkehr behindert. Rangiergleis bei Brennstoffabteilung fehlt. Unzulässige Vermischung von Links- und Rechtsverkehr mit gefährlichen Kreuzungspunkten. Autozufuhr zur Warenabteilung fällt mit Bahnverkehr zusammen. Zu knapp bemessene Kehrplätze.

Gleiche Anlieferungsrampe für Bahn und Auto. Umständliche Verbindung zwischen Retourwarenmagazin zur Warenabteilung und zum Bahngleis. Stapellager über den Garagen und in den weitgespannten Verbindungsbrücken, von den übrigen Lagern in zu grosser Distanz. Vergrösserung der Warenabteilung im Parterre nicht möglich. Belichtung in der Mitte des 27 m tiefen Blockes mangelhaft.

Mosterei ohne direkten Bahnanschluss. Most- und Weinkeller sind überdimensioniert und teilweise unter der stark befahrenen Verladestrasse. Weitläufigkeit der Garagen durch einzeilige Anordnung. Ungenügend ausgebildete Tankanlage ohne Möglichkeit einer Belieferung vom Bahnwagen aus. Küche und Nebenräume sind zu klein dimensioniert.

Das Angestelltenhaus liegt zu nahe an der erweiterten Bäckerei und am bestehenden Wohnhaus an der Hohlstrasse. Ein Grossteil der Weinabteilung muss schon in der ersten Etappe erstellt werden.

*

Architektonisch interessanter Vorschlag für die Lösung der Bauaufgabe durch Zusammenfassung der grossen Baukörper in gutem Kontrast zu den vorgelagerten Verwaltungs- und Wohlfahrtsgebäuden. Umbauter Raum total 185 690 m³, davon im Grundwasser 925 m³.

Entwurf Nr. 7, Verfasser Vogelsanger, Schwarzenbach, Nabold, Architekten

Das Gelände wird durch drei mit Deutschlandkurven angeschlossene Gleise aufgeschlossen. Das Projekt ist gekennzeichnet durch die Lage der Brennstoffabteilung an der Bäckerstrasse und der zwischen Bäckerei und Warenabteilung als Grünfläche ausgebildeten freien Zone. Die Garagen und die Weinabteilung liegen in der Nordwestecke des Grundstückes. Verwaltung und Wohlfahrtsabteilung sind beim Grünstreifen winkelförmig an die Warenabteilung angebaut.

Das Projekt zeigt eine angenehme Grosszügigkeit in der Stellung und Bemessung der Bauten. Die Bebauung längs der Bäckerstrasse ist unschön. Umbauter Raum total 171 920 m³, davon im Grundwasser 13 650 m³.

Entwurf Nr. 2, Verfasser K. Kündig, Arch.

Das Gelände wird durch ein Gleis mit Deutschlandkurve längs der Bäckerstrasse und eines vor dem Bäckereigebäude aufgeschlossen. Die Warenabteilung liegt an der Bäckerstrasse und hat grosse Erweiterungsmöglichkeit. Garagen-Wohlfahrtsgebäude, Wein- und Retourwarenabteilung liegen schichtenweise hintereinander. Die Holz- und Kohlenabteilung bildet den westlichen Abschluss des Geländes.

Der Verfasser erreicht mit der vorgeschlagenen Stellung und Form der Gebäude weder eine räumlich noch eine architektonisch einheitliche Wirkung. — Umbauter Raum total 191 080 m³, davon im Grundwasser 11 055 m³.

Nach dem Wettbewerbsprogramm erhält jeder Teilnehmer für die programmgemässe Ablieferung des Entwurfes eine Entschädigung von 3000 Fr., dazu eine Modellvergütung von 300 Fr.; ausserdem steht dem Preisgericht zur Prämierung der besten Arbeiten eine

Summe von 10 000 Fr. zur Verfügung. Das Preisgericht beschliesst folgende zusätzliche Preise:

1. Preis (3500 Fr.) Leuenberger & Flückiger
2. Preis (2500 Fr.) André E. Bosshard
3. Preis (2000 Fr.) Alfr. und Heinr. Oeschger
4. Preis (1200 Fr.) Hans Vogelsanger, E. Schwarzenbach, M. Nabold
5. Preis (800 Fr.) K. Kündig, Mitarbeiter: D. Casetti

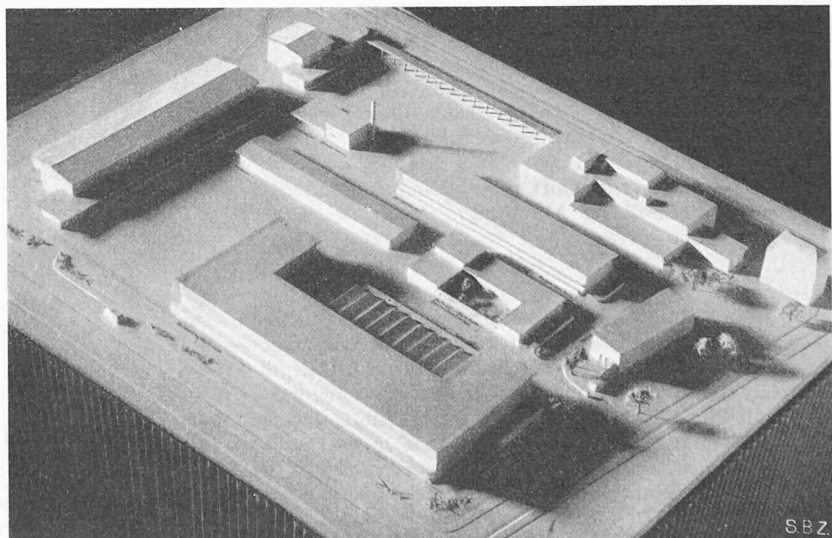
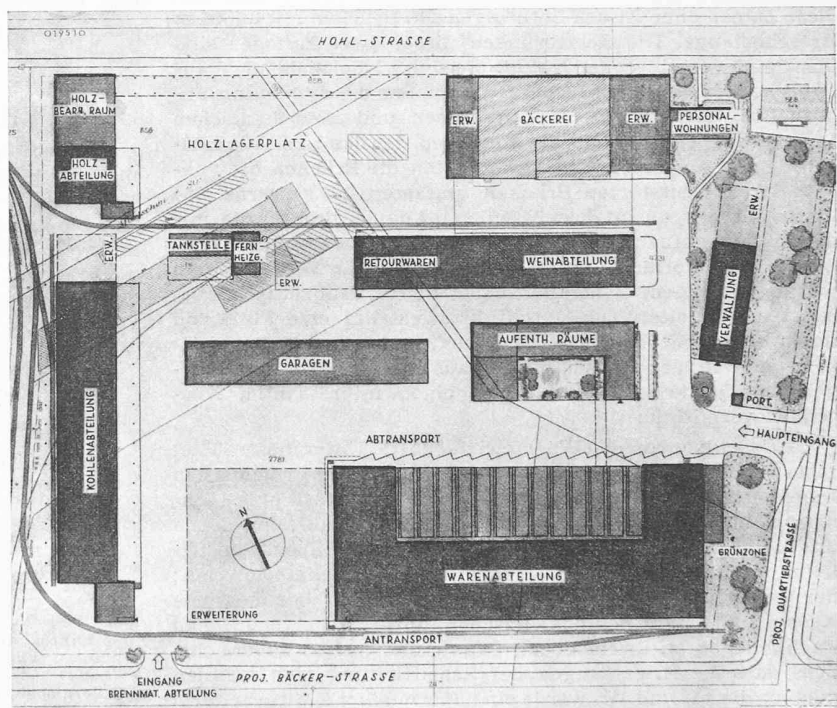
Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des erstprämiierten Entwurfes mit der Weiterbearbeitung des Projektes zu betrauen.

Das Preisgericht:

K. Bänninger, D. Zellweger, Arch. W. Pfister, Arch. H. Weideli, Arch. R. Steiger, Arch. Rud. Hotz

MITTEILUNGEN

Ausstellung «Zürichs Wasserversorgung». Im Helmhaus, dem Baugeschichtlichen Museum der Stadt Zürich, ist zur Zeit eine Ausstellung «Zürichs Wasserversorgung» zu sehen. Es ist beabsichtigt, später auch die übrigen Werke der Stadt folgen zu lassen. In erster Linie soll der Stadtbevölkerung ein Einblick in die Arbeit ihrer wichtigsten Versorgungs-



5. Preis (800 Fr.) Entwurf Nr. 2. Verfasser K. KÜNDIG, Mitarbeiter D. CASETTI, Arch. — Modell aus Süden und Lageplan 1:2500