

Lagerhaus HUB an der Manessestrasse in Zürich: Architekten Schucan & Ziegler, Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 20

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65525>

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 Ausdrücke 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.

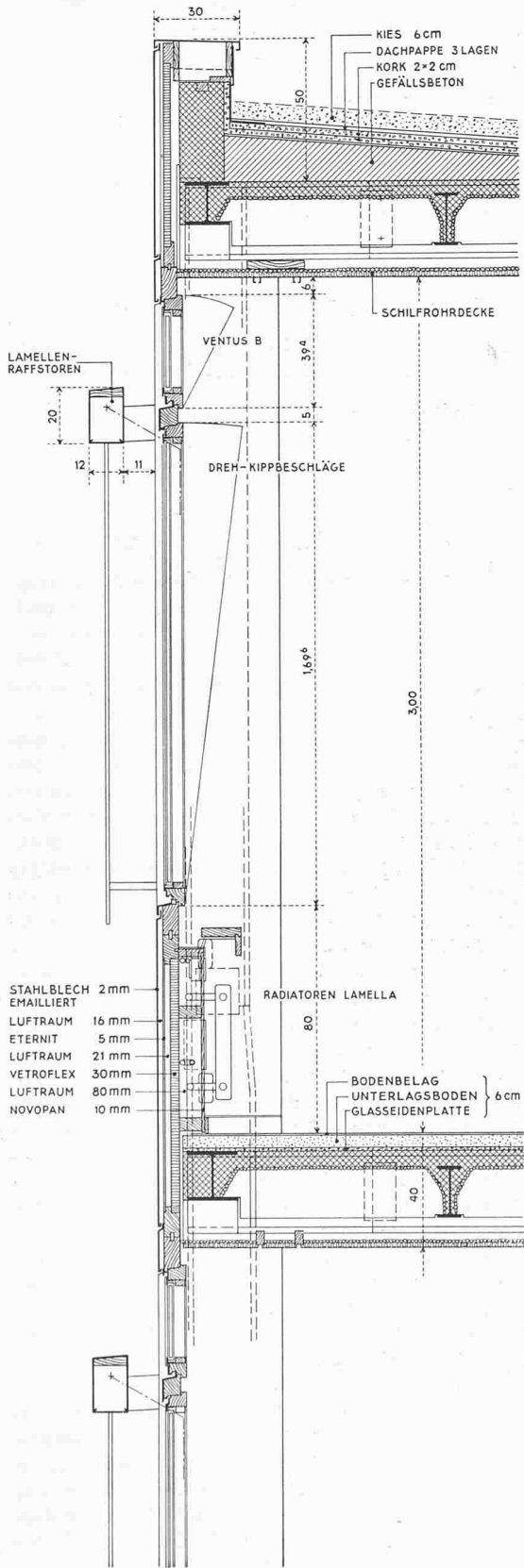
Lagerhaus HUB an der Manessestrasse in Zürich

DK 725.35

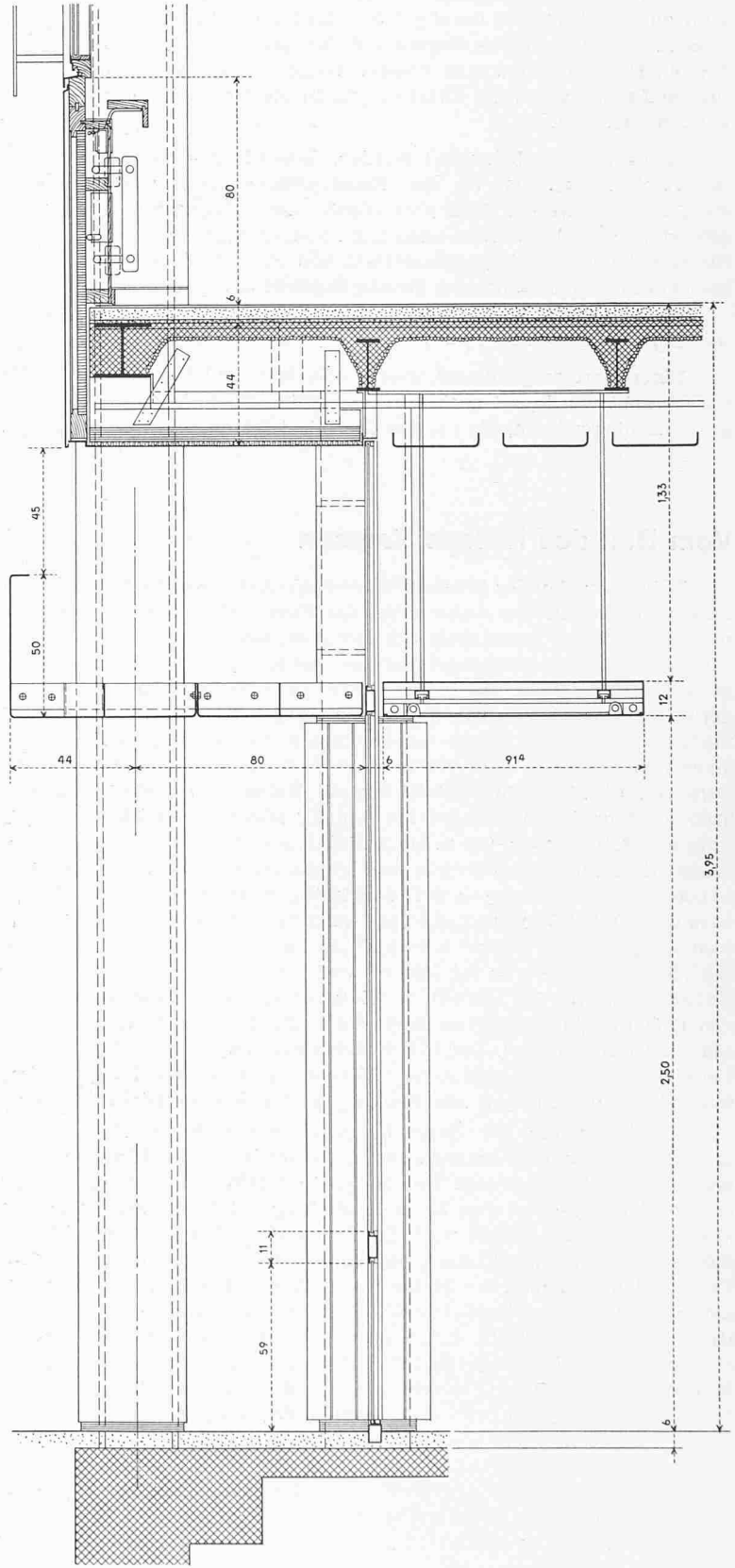
Architekten Schucan & Ziegler, Zürich

Die Aufgabe bestand darin, ein Lagerhaus mit Gleisanschluss und guten Beziehungen zur Strasse zu bauen. Das Gebäude ist im Nordwesten an das Bahnnetz angeschlossen worden, im Süden steht es mit dem städtischen Strassen-netz in Kontakt. Zwischen beiden Verkehrsanlagen liegt das

Auffanglager der Firma, das mit den beiden Lagerkellern in Verbindung steht. Im Erdgeschoss befindet sich neben der Eingangspartie nur noch ein grosser, beliebig unterteilbarer Ausstellungsraum, worin die sanitären Apparate der Firma besichtigt oder vorgeführt werden können. In den

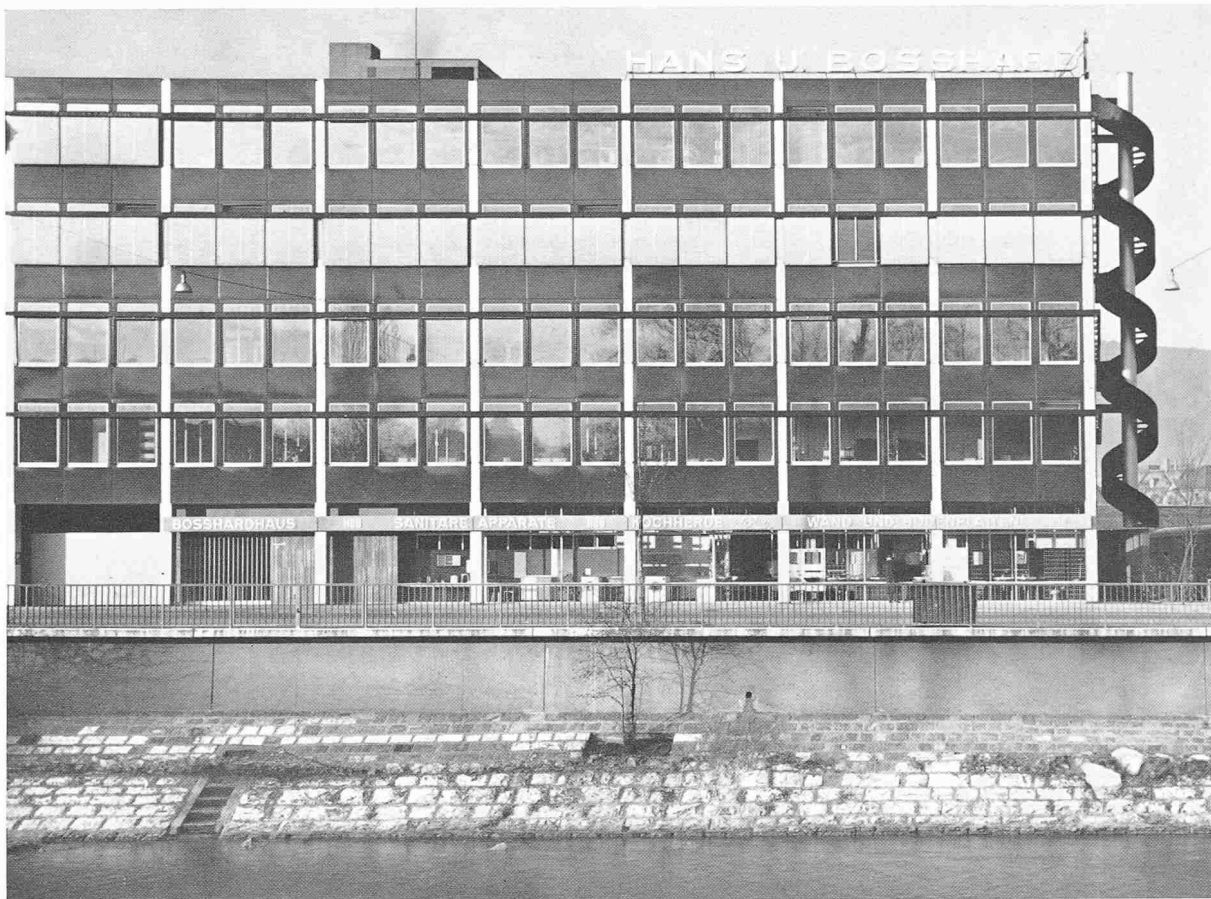


Dachgeschoss



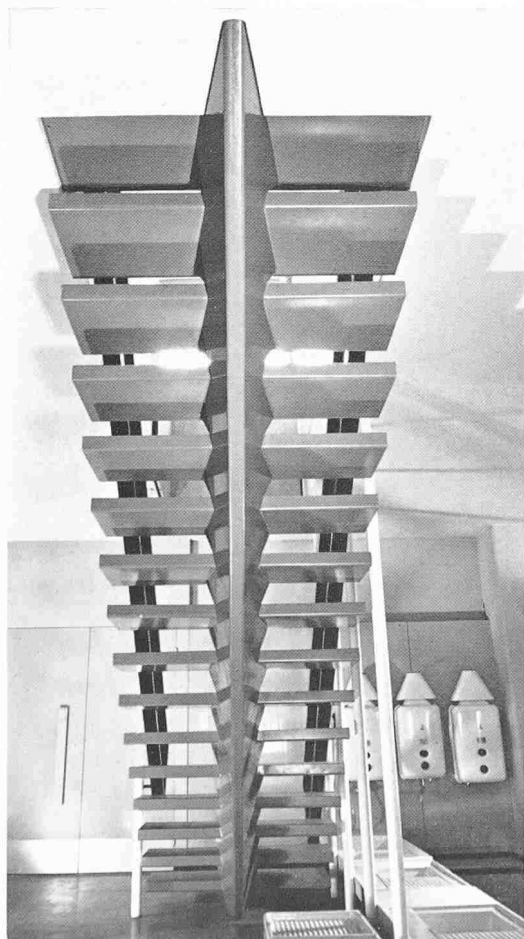
Schnitte 1:25

Erdgeschoss

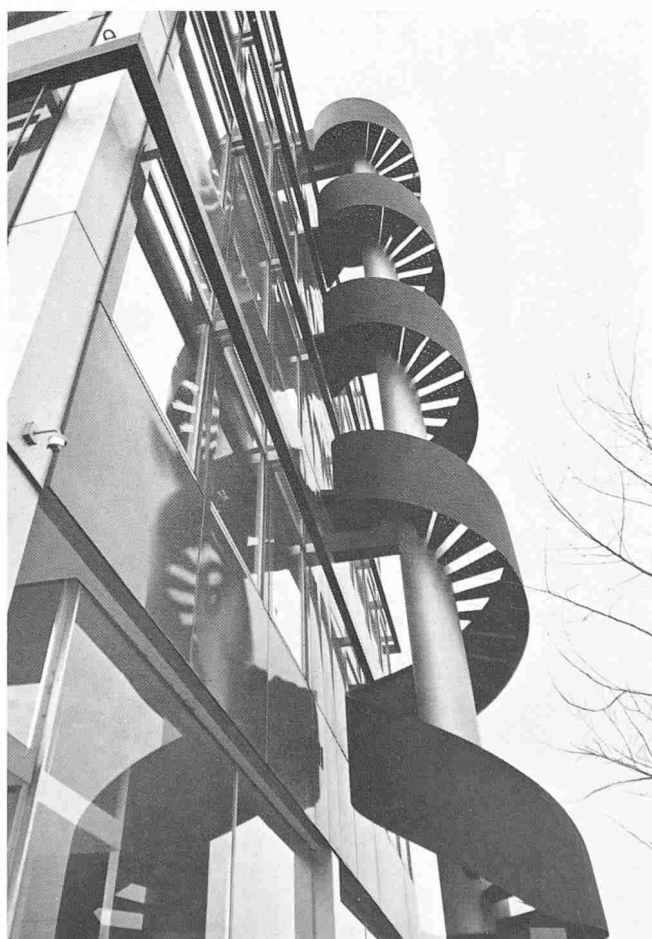


Lagerhaus HUB in Zürich

Ostfassade an der Manessestrasse; im Vordergrund die Sihl



Treppe im Ausstellungsraum



Fluchttreppe an der Nordseite



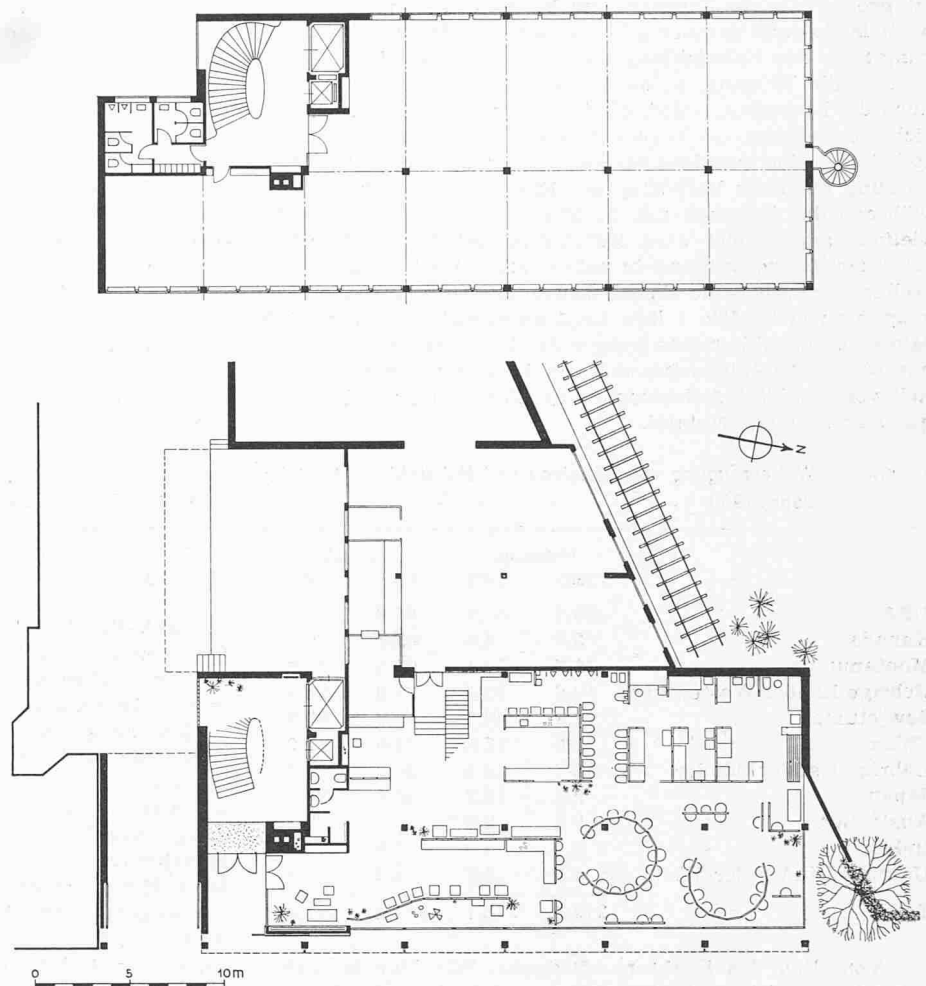
Lagerhaus HUB an der Manessestrasse in Zürich. Architekten Schucan & Ziegler, Zürich

Obergeschossen sind vermietbare gewerbliche Räume untergebracht, die auch als Büros ausgebaut oder verwendet werden können. Die Stockwerke sind etwas höher als normal, damit die Räume sich gut für gewerbliche Zwecke eignen. Aus diesem Grunde wurde ein Geschoss weniger gebaut, als es die Bauordnung zulässt.

Als Konstruktion wurde die Stahlbauweise gewählt. Die Decken sind mit Schilfrohrhourdis gebaut und mit einer Glasseidenplatte isoliert. Darüber befinden sich Ueberbeton, Unterlagsboden und Linoleum. Die Fassade wurde mit isolierten Fensterelementen versehen, die mit emaillierten Stahlblechplatten nach aussen geschützt sind. Nach innen sind die Stützen mit Gips verkleidet. Die Storenkästen hängen frei vor der Fassade.

Lagerhaus HUB an der Manessestrasse in Zürich. Architekten *Schucan & Ziegler*, Zürich. — Erdgeschoss und normales Obergeschoss, Masstab 1:400

Adresse der Architekten: Rämistrasse 27, Zürich 1



Mitteilungen

Die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (VSS) tagte am 5. und 6. Mai unter dem Vorsitz von Kantonsingenieur *J. Bernath* (Schaffhausen) in Luzern. Das wachsende Interesse der Behörden und Aemter, der Wissenschaft und der Privatwirtschaft am Strassenbau zeigte sich in der noch nie erreichten Zahl von über 650 Teilnehmern. An der Geschäftssitzung wurde unter anderem die Situation nach der Verwerfung des Benzinzollzuschlages behandelt. Die Versammlung stimmte einhellig folgender Resolution zu: «Die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner bedauert den negativen Volksentscheid über den Treibstoffzollzuschlag von 7 Rp. für die *Nationalstrassen*. Diese Finanzierungslücke führt leider dazu, dass bei etlichen baureifen Strecken des Nationalstrassennetzes die Bauarbeiten noch nicht aufgenommen werden konnten. Auch wenn ein neuer Vorschlag des Bundesrates mit einem niedrigeren oder flexiblen Zollzuschlag angenommen werden sollte, ist eine Erstreckung des Bauprogrammes unvermeidlich. Es sind Stimmen laut geworden, wonach die verlorene Zeit und die verpassten Einnahmen durch eine einfachere und «sparsamere» Bauweise kompensiert werden sollten. Wir warnen angesichts der erschreckenden Zunahme der Verkehrsunfälle und der steigenden Ansprüche des Verkehrs vor solchen Tendenzen. Es wäre unverantwortlich, unsere künftigen Autobahnen billiger, d. h. schmaler oder weniger solid auszuführen. Auch der gelegentlich gehörte Vorwurf, die Möglichkeiten des Maschineneinsatzes würden in der Schweiz zu wenig ausgeschöpft, ist unangebracht. Wir sind fest davon überzeugt, dass sich auch im Strassenbau eine gut schweizerische Qualitätsarbeit auf die Dauer in jeder Beziehung lohnt. Vom hohen Bundesrat erwarten wir, dass er im Interesse des Verkehrs und einer konjunkturgerechten Arbeitsverteilung noch dieses Jahr weitere Lose neuer Autobahnen zur Aus-

führung freigebe. Es wäre bedauerlich, wenn sich unter dem Eindruck des Baustops die Anstrengungen in den Kantonen und Städten allzusehr von den Nationalstrassen weg auf die andern Strassenbauten verlagern würden. Wir bitten im weitern Behörden und Bevölkerung, angesichts der Finanzierungsschwierigkeiten eine gewisse Verzögerung in der Bereitstellung des schweizerischen Nationalstrassennetzes in Kauf zu nehmen, Empfehlungen zu unsorgfältiger oder kleinlicher Arbeit aber kein Gehör zu schenken.» Im Anschluss an die Generalversammlung, an der Prof. *M. Stahel* (Zürich) und Stadtgenieur *J. Jakob* (Luzern) zu Mitgliedern des Geschäftsleitenden Ausschusses gewählt wurden, hörte die Versammlung die Vorträge zweier ausländischer Fachleute über den deutschen und französischen Autobahnbau an. Am Nachmittag folgten verschiedene Exkursionen in die nähere Umgebung Luzerns. Am folgenden Vormittag wurde gleichzeitig in vier getrennten Sälen durch Mitglieder von VSS-Kommissionen in Kurz-Referaten über aktuelle Kommissions- und Forschungsarbeiten aus verschiedensten Fachgebieten berichtet. Die Tagung schloss mit einem Besuch der Autobahnbaustellen zwischen Luzern und Stansstad und mit einer Schifffahrt über den Vierwaldstättersee.

Die Eisenerzeugung in der Welt im Jahre 1960. Diese hat nach einem Bericht von Prof. Dr. *R. Durrer*, Zumikon, in «Stahl und Eisen» 1961, Nr. 9, S. 622 neue Höchstwerte erreicht. Die Roheisenerzeugung lag mit 244 Mio t um 31 Mio t (15 %) höher als 1959, dem bisherigen Höchststand. Von ihr wurden etwa 215 Mio t mit Schrott auf 342 Mio t Rohstahl verarbeitet. Die verbleibenden etwa 29 Mio t dienten ebenfalls mit Schrott zur Herstellung von 45 bis 50 Mio t Gusseisen. Die gesamte Eisengewinnung umfasste somit rd. 390 Mio t gegenüber 350 Mio t im Jahre 1959. Tabelle 1 gibt eine Uebersicht über die Roheisen- und Rohstahlerzeugung in den verschiedenen Ländern der Welt. Die Verbrauchssteigerung