Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 53 (1966)
Heft: 6: Terrassenhäuser II

Rubrik: Tribüne

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: 15.04.2025

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

Fragment

Einmalig

Kein Fenster gibt Auskunft über die Fahrtrichtung; man steht in der engen, mit Kunststoff ausgekleideten Kabine und prüft die Empfindungen in den Kniegelenken: beträchtliches Rütteln, ergo fährt man; eine Beschleunigung in einer bestimmten Richtung kann nicht festgestellt werden. Das Zeitmaß ging verloren: man hatte erwartet, nur wenige Sekunden unterwegs zu sein, und jetzt scheint es – aber man kann sich täuschen. Wo hatte man schon einmal ein ähnliches Gefühl? In der historischen Seilbahn zur ETH-Terrasse sieht man wenigstens hinaus.

Wir befinden uns im Schräglift der Mühlehaldesiedlung am Bruggerberg. Die Architekten hatten diese einmalige Aufgabe einer bekannten Aufzugsfirma übergeben. Als einmalig hat diese sie auch aufgefaßt; sie hat etwas gebastelt, das dann nach mehrmaligem Experimentieren, Reklamieren und Reparieren einigermaßen funktionierte – siehe oben. Mehr zu tun lohnt sich offenbar nicht für einmalige Aufgaben.

War es nicht vielmehr eine einmalige Chance: die Chance, in der Schweiz das Transportmittel zukünftiger Vertikalstädte zu entwickeln? – «Das sind doch Utopien!» – Wirklich? Schon kam eine Anfrage von der Weltausstellung in Kanada: wir brauchen für Habitat '67 einen Schräglift, sicher habt ihr Schweizer Erfahrungen. – Ja, schlechte – mußten wir antworten.

Im übrigen sind wir gerade dabei, für die Weltausstellung 1967 die Epitheta ornantia der Schweiz zusammenzustellen: Unternehmergeist, Forschung, Erfindung, Entwicklung, Qualitätsarbeit ...

L. B.

Tribüne

«Stadelhofer Bahnhofstraße»

Ein Projekt der Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau, ausgearbeitet von Architekt René Haubensak, Zürich

Noch ist die Zürcher Innenstadt in weiten Teilen in einem Prozeß der Selbstzerstörung begriffen, und es will nicht gelingen, die in unserer Zeit so reichlich vorhandenen wirtschaftlichen Impulse in den Dienst der Stadtsanierung zu stellen.

Einer der letzten zusammenhängenden Komplexe schöner Barockbauten ist im Quartier von Stadelhofen zu finden, einer einst herrschaftlichen Vorstadt, deren Bauten vor allem mit dem Namen des zürcherischen Condottiere Hans Werdmüller von Elgg verbunden sind. Zurzeit sind die Bauten «Sonnenhof», «Baumwollhof» und «Zum Bockskopf» vom Abbruch bedroht; sie sollen durch ein modernes Geschäftshaus ersetzt werden. Nicht nur aus rein denkmalpflegerischen Gründen stellt sich die Frage, ob mit einem solchen Eingriff dieser wichtigen,

1
Stadelhofer Vorstadt in Zürich. Zeichnung von J. C. Uehlinger, um 1750. Gruppe der gefährdeten Häuser «Sonnenhof», «Bockskopf» und «Baumwollenhof»; rechts das Haus «Zum Garten»

2
Vorstadt und Schanze bei der Stadelhofer Porte. Stich von Pfenninger, 1770

3
Bergseitige Häuserzeile an der Stadelhofer Straße. Von links nach rechts: «Stadelgarten», «Farb», «Granatapfel», «Baumwollenhof», «Sonnenhof»

4
Der «Baumwollenhof». Seine Fassadengliederung stammt aus dem 19. Jahrhundert

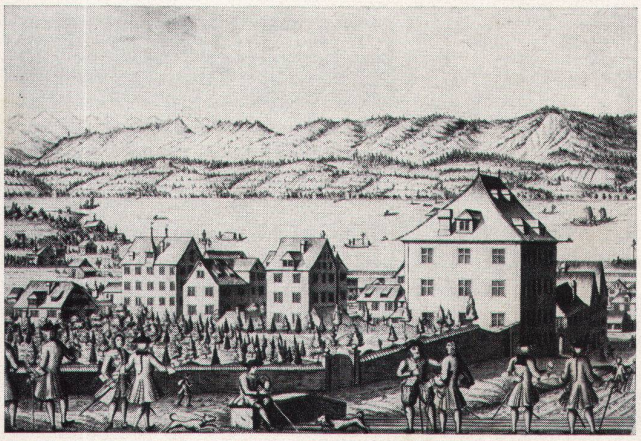
5
Der «Baumwollenhof» mit alter Fassadengestaltung, Aquarell von J. Martignoni, 1847

6
Die Stadelhoferstraße zwischen Stadelhoferplatz und Oberdorf. Im Mittelgrund der mächtige «Sonnenhof»

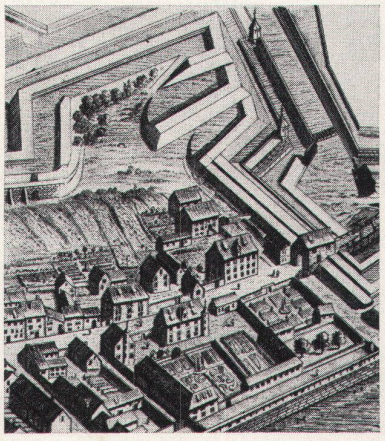
3

4

5



1



2

6

7

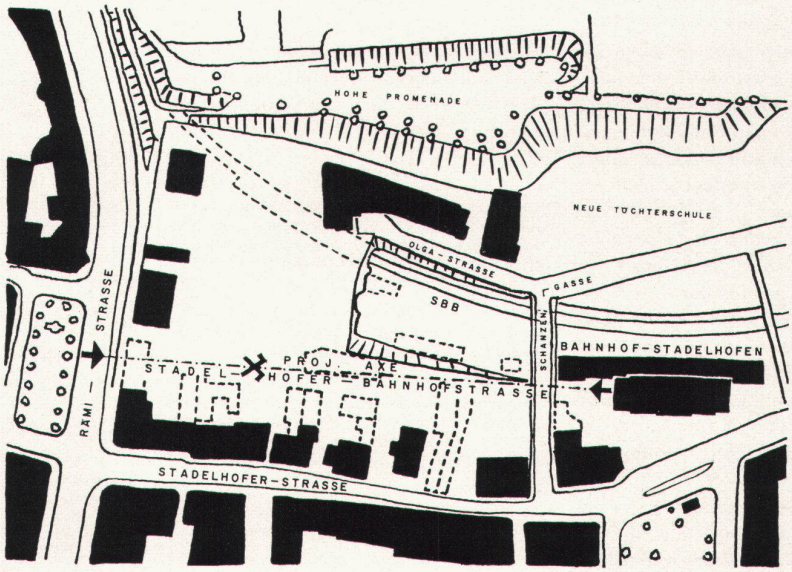
8

7
Schmiedeisernes Hofportal des «Baumwollenhofs», um 1760

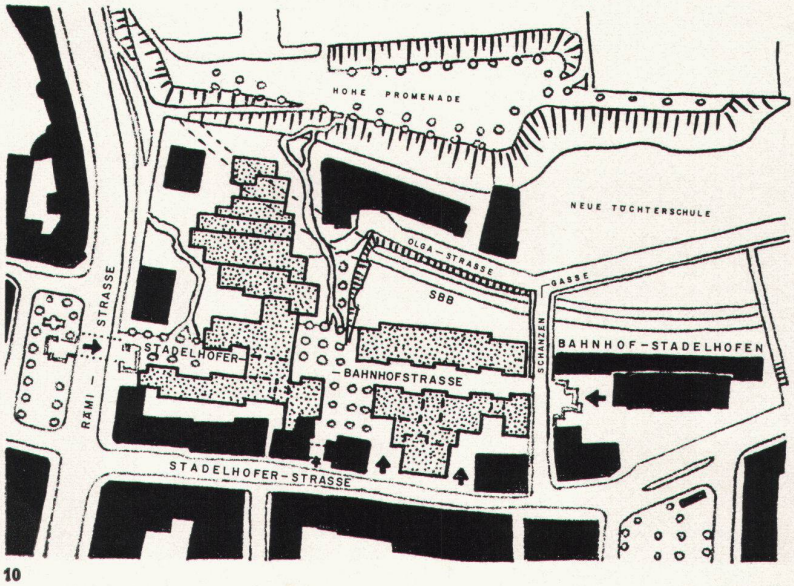
8
Hofportal des «Sonnenhofs», um 1760

9
Heutige Situation im Stadelhofer Quartier mit projektierter Fußgängerachse «Stadelhofer Bahnhofstraße»

10
Vorschlag einer neuen Hofüberbauung mit Stadelhofer Bahnhofstraße als Fußgängerbezirk



9



10

Abbildungen: 1, 2 Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich; 3, 4 Ernst Bernath, Zürich; 5 Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich; 6 Marco Frangi, Zürich; 7, 8 Lea Carl, Zürich

im Grunde noch wenig tief erschlossenen Zone der Innenstadt gedient ist oder ob es nicht richtiger wäre, auf der Basis der alten Bebauung eine feiner gekörnte, reichere und mit einer größeren Kontaktfläche zum Publikum ausgestattete Lösung zu suchen.

Der von der ZAS veröffentlichte Vorschlag geht davon aus, daß die schmale Stadelhoferstraße überlastet ist. Sie dient heute vor allem eiligen und ortskundigen Fahrern als Umgehung der Bellevuekreuzung, und dadurch vermag sie ihre eigentliche Funktion, die Fußgänger vom und zum Stadelhofer Bahnhof aufzunehmen, nicht mehr voll zu erfüllen. In Anbetracht der wachsenden Bedeutung dieses Vorortsbahnhofes könnte eine zweite, den Fußgängern gewidmete Straße geschaffen werden, die durch die Höfe und Gärten der hangseitigen Bebauung der Stadelhoferstraße führt: eben die «Stadelhofer Bahnhofstraße».

Eine solche Straße würde der linearen, nach dem See und entlang den großen Straßenzügen gerichteten Tendenz entgegenwirken, das Stadelhofer Geviert nach der Tiefe hin aufschließen und damit auch zusammenhalten. Von der «Bahnhofstraße» aus könnte sich das Netz der Fußgängerwege weiter vervollständigen und eine Verbindung zu den Hanglagen suchen. Damit in Zusammenhang könnte auch ein autofreier Zugang zur neuen Töchterschule gefunden werden. Durch eine solche Mehrung der inneren Erschließung würde das Gebiet in die Lage versetzt, seine schönen alten Gebäude wirtschaftlich tragen zu können; es wäre damit in einem dauerhafteren Sinne aufgewertet als durch ein einziges Geschäftshaus.

Neuheiten

Die schräge Wasserstraße von Ronquières (Belgien)

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, zwei Schiffahrtskanäle von verschiedenem Niveau zu verbinden; entweder durch eine Reihe von Schleusen oder durch einen Vertikalaufzug. Bei Ronquières im Kanalsystem Brüssel–Charleroi haben Prof. Willems und das Ministerium für öffentliche Arbeiten einen dritten und unge-