Zeitschrift: Die schweizerische Baukunst
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 11 (1919)
Heft: 8

Artikel: Arbeiten der Architekten Meili-Wapf & Armin Meili in Luzern
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-660528

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: 10.12.2025

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

DIE SCHWEIZERISCHE BAUKUNST

ARBEITEN DER ARCHITEKTEN MEILI-WAPF & ARMIN MEILI IN LUZERN

Fabrik in Safenwil (Seite 108—110). Die hier im Bild wiedergegebene Fabrik ist die Vergrösserung und der Anbau an eine bestehende im Shedsystem erstellte. Die besondere Art des Betriebes verlangte für die Vergrösserung viel seitliches Licht. Zudem wird diese seitliche Beleuchtung von den Arbeitern gegenüber den fensterlosen Shedräumen bevorzugt, weil ihnen der wohltuende Ausblick ins grüne Land ermöglicht wird. Solche kurze Auf- und Ausblicke in den Arbeitspausen werden von Gutem sein.

Konstruktiv ruht der ganze Einbau auf nur vier armierten Betonpfeilern. Diese Anordnung erlaubt eine ungehinderte Installation der Maschinen. Die Erdgeschossräume sind zu Lagerzwecken bestimmt. Dem nämlichen Zweck dient der Dachraum. Letzterer, sowie das zweite Erdgeschoss erhalten noch in der Mitte Oberlicht aus dem Lichthof (vergl. Abb. Seite 109). Der Uebergangsraum mit den grossen Torbogen dient zur Unterbringung von Kisten und als Packraum. Eine eventuelle spätere Erweiterung, d. h. einen eventuellen Aufbau auf den bestehenden Shedbau, würde als Pendant zur neuen Fabrik behandelt werden, wodurch eine mächtige axiale Anlage entstünde, welche den grossen Torbogen als Mittelmotiv erhalten würde.

In der formalen Ausbildung ist der Fabrikbau rein Zweckform, der sich von einer Vorstadtfabrik unterscheiden soll und sich der Landschaft anpassen muss. Es sind daher von den Architekten Formen gewählt worden, die dem Bau eine gewisse vornehme Festigkeit verleihen sollen. Dass die Stätte der Arbeit einen, wenn auch im Rahmen der Bescheidenheit gehaltenen Schmuck erhält, ist durchaus gerechtfertigt. Neben der in architektonisch guten Proportion verteilten Fenster und Mauerfläche wird der Baukörper ringsherum durch ein sehr kräftiges Hauptgesims gekrönt. Letzteres ist aus armiertem Beton hergestellt und gewährleistet als fester Kranz die Solidität des Hauses. In der Mitte trägt der kleine Giebel das Uhrtürmchen, das die Stunden schlägt. Die vier Dachtürmchen dienen der Ventilation.

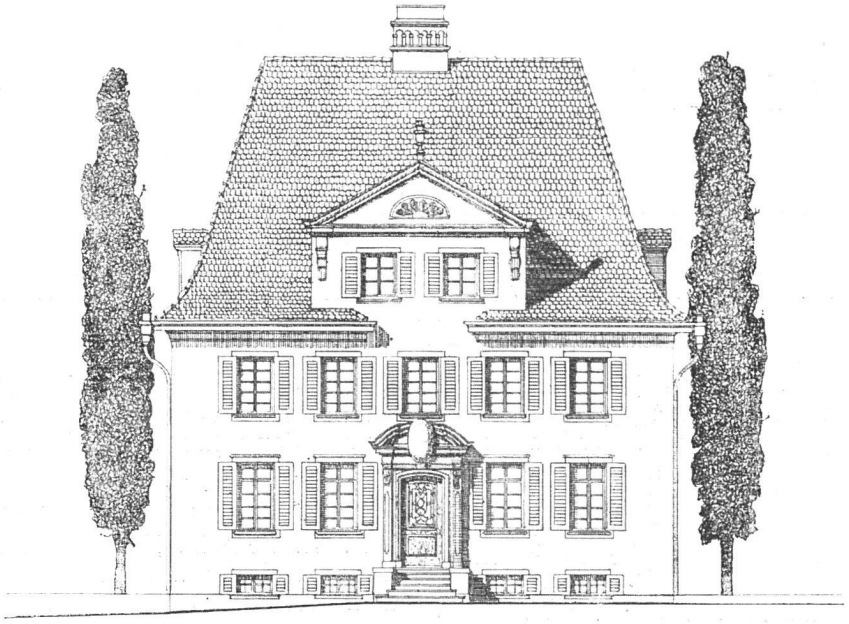
Schulhaus in Erstfeld (Seite 114 bis 117). Erstfeld im Kanton Uri hat sich im Zusammenhang mit der Entwicklung der Gotthardlinie als Anfangsstation der Bergstrecke zu einem sehr grossen Dorfe ausgewachsen. Im Jahre 1906/07 wurde ebenfalls durch die Firma Meili-Wapf ein Schul- und Gemeindehaus erstellt. Schon 1913 erforderte das Bedürfnis neue Schulräume. Das hier abgebildete Schulhaus umfasst zehn Schulzimmer zu 40—60 Schülern. Im Erdgeschoss befinden sich Doucheanlagen, Suppenküchen, und gegen Westen ist eine grosse Anlage für Feuerwehrwagen untergebracht. Die Turnhalle befindet sich im ältern Schulhaus.

In der formalen Behandlung ist bei diesem Schulhaus ein streng axialer Grundriss gewählt worden. Trotz der Einbeziehung des Spritzenhauses bildet das ganze einen einzigen Baukörper ohne jeden malerischen Anhängsel. Die ländliche Art bleibt gewahrt durch das Vordach, welches dem Eingang zum Schirm dient. Zur Belebung dieses Platzes ist ein gedeckter Brunnen in der Achse des Gebäudes angeordnet. In den Fassaden lehnt sich das Schulhaus unter Wahrung der zeitgemässen Zweckform an die im innern Land einheimischen Barockformen.

Auf der Süd- und auch Föhnseite türmen sich zwei mächtige Giebel nebeneinander auf und geben dem Bau gleichsam den festen Halt.

Die Erstellungskosten betrugen 190,000 Franken. Bauzeit Juni 1913 bis Sept. 1914.

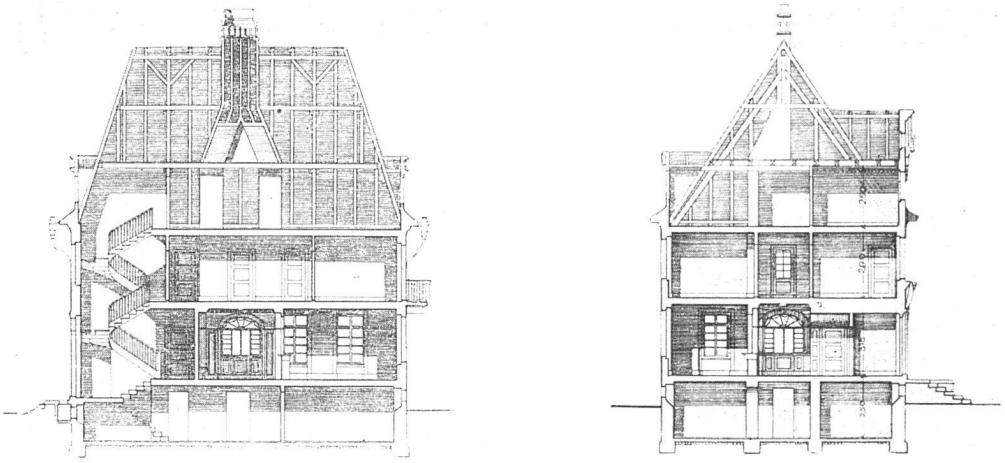
Bebauungsplan der beiden Seeufer in Luzern (Seite 118). Die Konkurrenz welche s. Z. auf Grund eines viel zu eng gefassten Programmes ausgeschrieben wurde, führte zu einem wenig befriedigendem Resultat. Die hier publizierte Perspektive



Bank in Malters. — Hauptfassade.

soll einen Gegenvorschlag zu den im Programm enthaltenen Vorschriften illustrieren. Die Bahnhoferweiterung ist nämlich nach Stadtbauplan in einen der schönsten und nächstgelegenen Quartiere des neu zu bebauenden linken Seeufers vorgesehen. Der hier vorgeführte Gegenvorschlag sieht dagegen eine zonenweise Bebauung vor. Die Bahnhoferweiterung würde ohne technische Schwierigkeiten in die Allmend verlegt. Am Seeufer sind vierstöckige, einheitlich gehaltene Baublöcke vorgesehen. Zur Unterbrechung dieser langen Reihe ist als Mittelmotiv eine Kirche projektiert. Landeinwärts hinter der grossen Strasse sind Geschäftshäuser angenommen. In der dritten Zone endlich sind kleine industrielle Betriebe vorgesehen. Diese letztern würden Geleiseanschluss an den Güterbahnhof erhalten. während die Hafenanlagen unter der Strasse durch mehrere Geleise mit dem Güterbahnhof verbunden würden.

Das rechte Seeufer weist offene Bebauung auf. Der Baugrund ist das alte Delta des Würzenbaches, das eine nahezu kreisrunde Uferlinie besitzt. Aus diesem Grunde



Bank in Malters. — Längsschnitt und Querschnitt.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

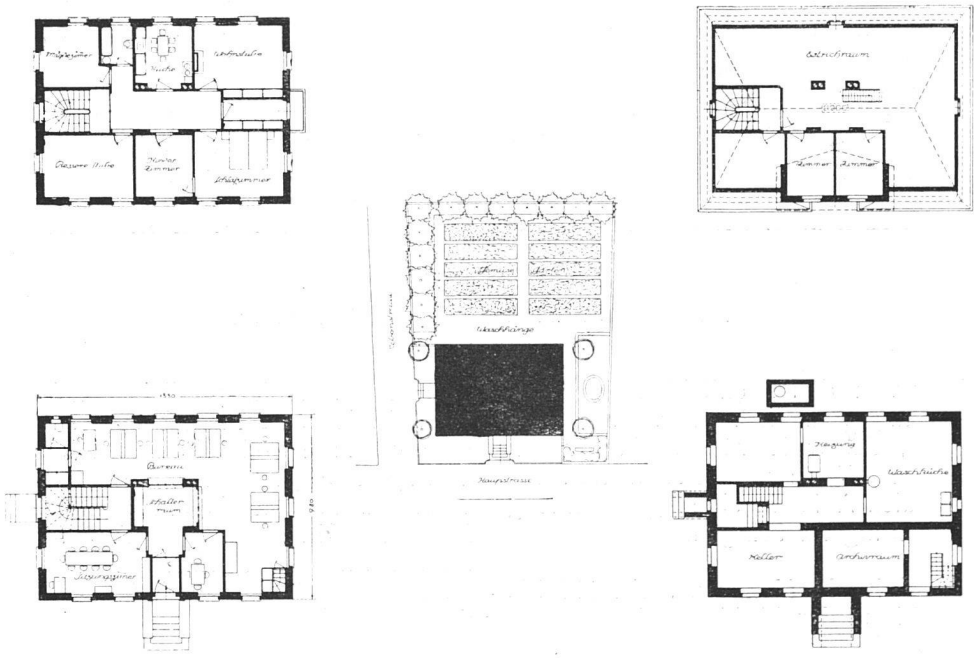
Bank in Malters. — Hauptansicht.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

wurde hier von den Architekten eine radiale Anordnung getroffen. Es wäre endlich an der Zeit, der widerwärtigen Negerdorfarchitektur ein Ende zu bereiten und dafür mit axialen Anlagen einen grossen Zug in die Bebauung zu bringen.

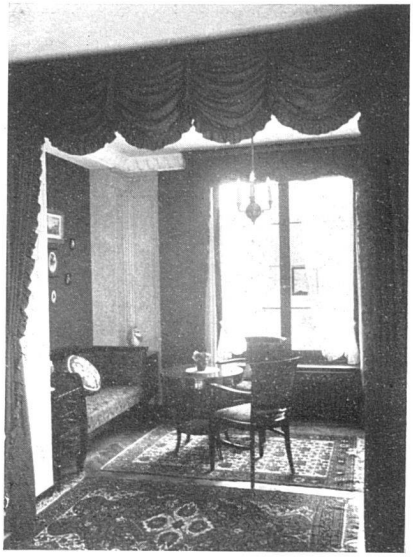
Wohnkolonie Malters (Seite 119 bis 120). Die Firma der Mühlenwerke Steiners Söhne & Co. in Malters und Alberswil hat es sich stets zur Pflicht gemacht, für ihr Personal günstige Wohngelegenheiten zu schaffen. Die hier publizierte acht Häuserreihe bildet den Platzabschluss einer Anlage, die zum Teil schon besteht und zum Teil später ergänzt wird. Das Bauprogramm verlangte acht Einfamilienhäuser zu 4—5 Zimmer und Einbau eines Transformatorenraumes für die elektrisch betriebenen industriellen Etablissemente. Wie die Grundrisse zeigen, haben die Architekten den Reihenhausbau aus ökonomischen Gründen gewählt. Die äussern Häuser jeden Flügels sind zu fünf und die innern zu vier Zim-

Bank in Malters. — Fassade von hinten und Seitenfassade.

mer. Als Mittelmotiv ist der Transformatorenturm verwendet. Der Grundriss weist grössten Raumhaushalt auf. Es werden auf den kleinen Grundflächen verhältnismässig grosse Zimmer erzielt. Das hohe Dach verschafft einem geräumigen Estrich Platz. In der Grundrissdisposition wurde von einer eigentlichen Wohnküche Abstand genommen und dafür eine etwas grössere Küche angeordnet, da die mit bäuerlichen Verhältnissen eng verwachsenen Bewohner in der Küche zu essen pflegen, um sich nachher in die Stube zurückzuziehen, wo sich das eigentliche Leben der Familie ab-



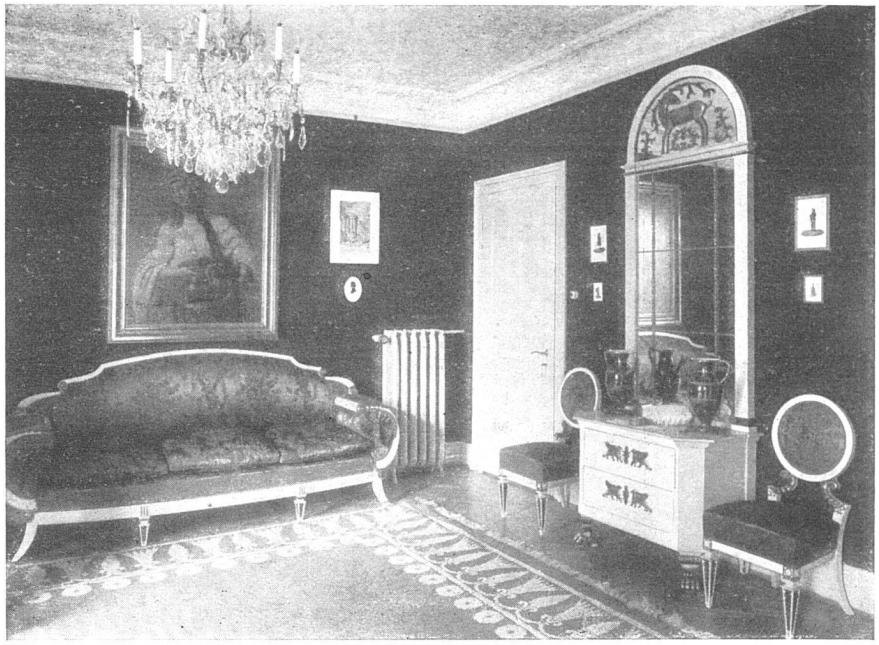
Bank in Malters. — Situationsplan und Grundrisse.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



Innenraum.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

spielt. Die Häuser bleiben im Besitz der Firma, welche sie ihren Angestellten zu sehr niedrigen Mietzinsen abgibt. Die Erstellungskosten der Häuserreihe, die sich jetzt in Ausführung befindet, kann hier nicht angegeben werden, da die Firma den Grossteil der Bauarbeiten mit den eigenen Leuten schafft.

Buffet, entworfen von Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



Salon in Luzern.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

Entwurf für das Gebäude der Mustermesse in Basel (Seite 113). Der vorliegenden Bauaufgabe ist wohl das grosszügigste Programm zu Grunde gelegt worden, das die neuere Schweizerbaugeschichte aufzuweisen hat. Das Bauobjekt ist in seiner Art traditionslos; daher bietet es dem Architekten grossen Spielraum, seiner schöpferischen Tätigkeit, ohne Hemmungen historischer Art, Ausdruck zu verleihen. Wenn auch das Konkurrenzprojekt, dessen perspektivische Ansicht hier zur Darstellung gebracht wird, nicht zum Erfolg geführt hat, so mag es dennoch als Architektur interessieren.

Kirche in Solothurn (Seite 111—112). Aus der Konkurrenz ist unter 160 Bewerbern das hier aufgeführte Projekt hervorgegangen. Es handelt sich um eine reformierte Kirche mit zirka 1000 Sitzplätzen. Entsprechend der konfessionellen Bedeutung des katholischen Solothurns soll auch die zu erstellende neue protestantische Kirche in ihrer Architektur bedeutsame Formen aufweisen. Da nun aber die in Spätrenaissance gehaltene St. Ursuskathedrale eine hohe Fülle von künstlerischem Können, sowie an Reichtum der Mittel aufweist, wäre es unzweckmässig gewesen, mit Pisoni - Meisterwerk konkurrieren zu wollen. Aus diesen Erwägungen wählten die Architekten eine architektonische Ausdrucksform, die ganz andern Grundsätzen folgt als die säulenschwelgende Renaissance. Eine einfache monumentale Flächenarchitektur, wo nur das Verhältnis von Mauer und Oeffnung wirken soll, gibt auch der Mentalität des protestantischen Glaubens besser Ausdruck. Quergestellt ist die Kirche aus der Situation heraus. Der Bauplatz befindet sich nämlich mitten im Solothurnerstadtgarten. Diese Querstellung wird auch das Innere viel besser als Predigtraum zur Geltung bringen, da sich derweise alle Plätze näher der Kanzel befinden als in der Längskirche. Die Wirkung des Innenraumes ist durch mächtige Säulenstellungen gesteigert und damit wird die der Kirche eigene feierliche Ruhe erzielt werden. Unter dem gleichen Dach befinden sich ausser dem Kirchenraum: ein Taufsaal, zwei Konfirmandenräume, sowie mehrere Bibliothek- und Archivräume.

Esszimmer in Luzern.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

DER UMBAU DES HAUPTBAHNHOFES IN ZÜRICH

Durch den Antrag des Stadtrats an den Grossen Stadtrat in Zürich, er möge den Mitteilungen des Stadtrates über die Vorschläge, die er dem Regierungsrat, dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement und der Generaldirektion der Bundesbahnen bezüglich des Umbaues des Hauptbahnhofes Zürich zu unterbreiten gedenkt, zustimmen — durch diesen Antrag wird die Frage des Bahnhofumbaues aus dem Bereich der Vorstudien zur neuen Anlage in ein neues Stadium gerückt: über die Anlage herrscht nun im grossen ganzen Einigkeit, so dass wohl in absehbarer Zeit an die Ausführung des Projektes geschritten werden kann.

Der Hauptbahnhof Zürich ist wohl, als Gebäude allein betrachtet, einer der schönsten Bahnhöfe Europas. Er stammt aus der Mitte der 60er Jahre. Der ungeahnte Verkehrsaufschwung unseres Jahrhunherts aber führte dazu, dass er in verhältnismässig kurzer Zeit den Ansprüchen nicht mehr genügte. Schon in den 90er Jahren setzten Studien und Verhandlungen zu einer grosszügigen Erweiterung ein und im Jahre 1895 wurde den Behörden das erste generelle Erweiterungsprojekt vorgelegt, worauf dann auch von privater Seite verschiedene Pläne einliefen und öffentlich diskutiert wurden. Seither dat die Frage nie mehr geruht: Gutachten über Gutachten wurde eingeholt. Es handelte sich hauptsächlich um die Fragen: Durchgangs- oder Kopfbahnhof, Trennung von Nah- und Fernverkehr, Trokkenlegung der Sihl oder Hochlegung des Bahnhofes, dieselben Fragen, die heute noch diskutiert werden.

In dem Zeitraum von 1900 bis 1913 hat die Entwicklung des Verkehrs auf dem Hauptbahnhof alle Erwartungen übertroffen. Es geht dies aus nachfolgenden Zahlen hervor:

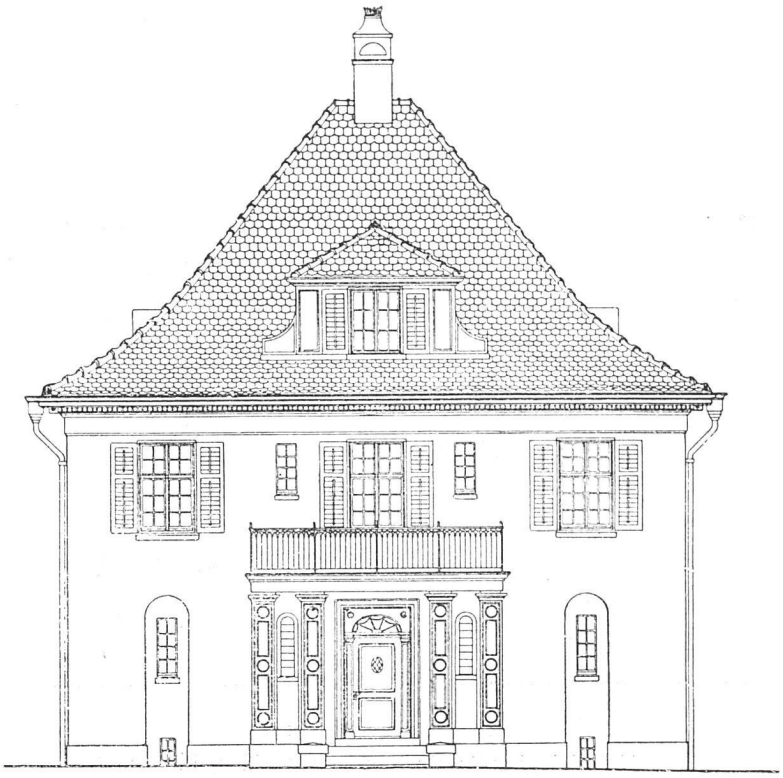
Jahre	Abgegangene Personen	Güter (in Tonnen) Versand u. Empfang
1890	1,080,800	523,100
1900	1,618,729	536,586
1905	2,685,374	584,364
1910	3,994,866	819,173
1913	4,489,244	785,746

Innert bloss 13 Jahren (1900 bis 1913), während welcher die Bevölkerung der Stadt um 33 Prozent anstieg, erfuhr die Zahl der Reisenden eine Zunahme um 177 Prozent, diejenige der Gütertonnen eine solche um 46 Prozent.

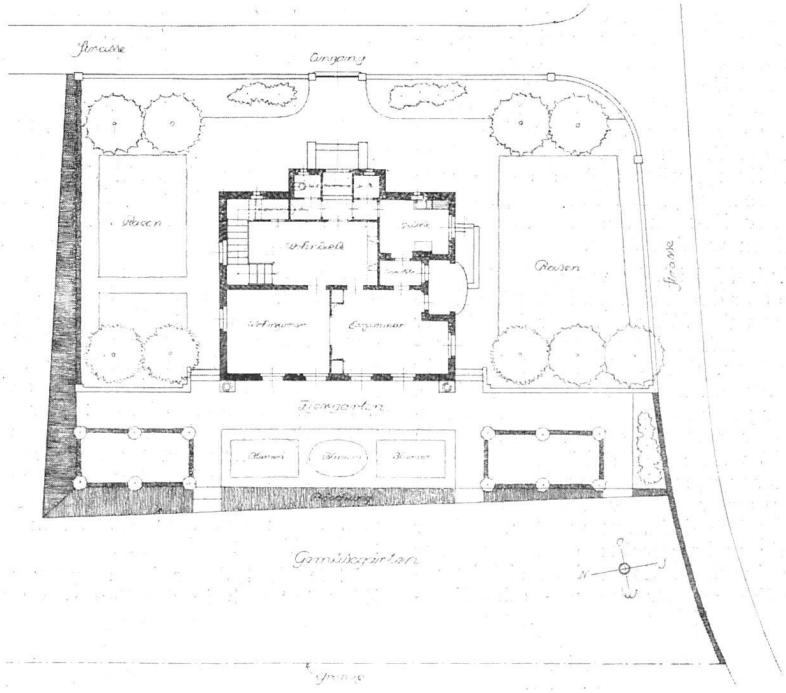
Die Jahre 1914 bis 1918 können in diesen Vergleich nicht einbezogen werden, weil sie wegen der Kriegsverhältnisse nicht normale Verkehrsverhältnisse aufweisen. Zieht man in Betracht, dass der Personenverkehr trotz der Verschlechterung des Fahrplanes und der Erhöhung der Fahrpreise im Jahre 1917 4,209,000 Personen aufwies, und dass der Güterverkehr während der Kriegszeit zugenommen hat, so kann man daraus schliessen, dass nach Rückkehr normaler Verhältnisse die Frequenz eine sehr starke Zunahme erfahren wird. Ein progressives Anwachsen der Verkehrsziffern erklärt sich schon aus dem Wachstum der Bevölkerung in den Vororten Zürichs.

Die Zahl der ankommenden und abfahrenden Züge hat sich in der Zeit von 1900 bis 1913 von 270 auf 402, also um 42 Prozent, gesteigert.

Trotzdem im Jahre 1900 das Erweiterungsprojekt von 1895 als Grundlage für den weiteren Ausbau des Hauptbahnhofes genehmigt wurde, sind in der Folgezeit nur einzelne Teile des Bahnhofes nach diesem Projekte ausgeführt worden. Gerade den für den Grossteil der Bevölkerung wichtigsten Ver-



Villa in Safenwil. — Fassade mit Eingang.
Geometrische Vorderfassade.



Villa in Safenwil. — Parterre-Grundriss.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

Villa in Safenwil.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

Villa in Safenwil. — Fassade.
Geometrische Rückfassade.

Villa
in Zofingen.

Halle.

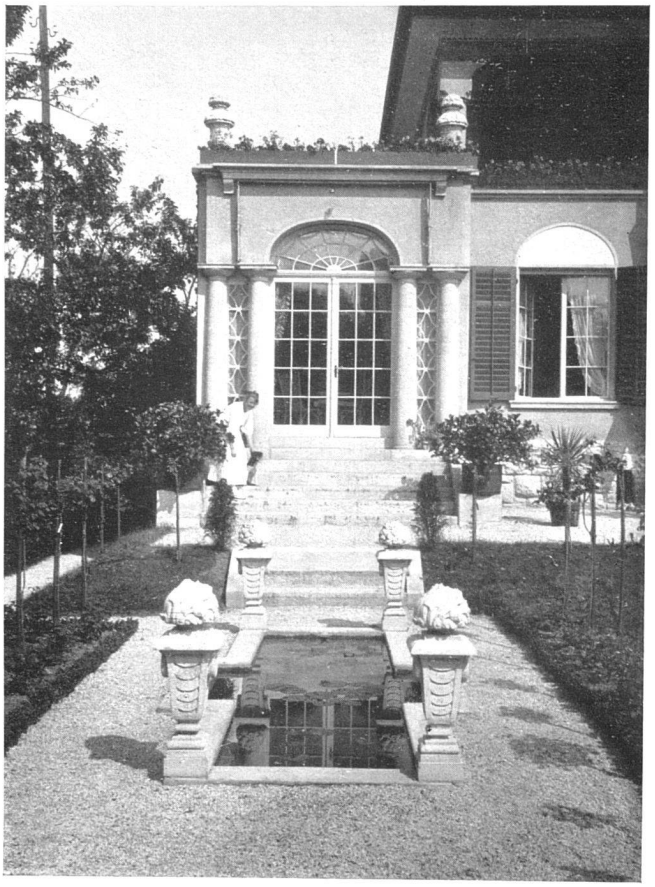
Meili-Wapf
& Armin Meili,
Architekten,
Luzern.

kehrsgattungen, dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, wurde nur in ungenügender Weise Rechnung getragen, und es wurden jeweilen nur gerade die dringendsten Bedürfnisse durch Massnahmen provisorischer Natur befriedigt.

Die Verhältnisse im Hauptbahnhof sind schon seit Jahren durchaus unbefriedigende, zeitweise sogar ganz unzulässig. Es muss besonders dem Personal als besonderes Verdienst angerechnet werden, dass in den vergangenen Jahren nicht mehr Unfälle vorgekommen sind.

1. Für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofanlage für den Personen-Fernverkehr wird empfohlen, die Form eines *Durchgangsbahnhofes* zu wählen.

2. Der Durchgangsbahnhof wird dadurch geschaffen, dass der Käferbergtunnel des Bundesbahnprojektes 1916 in Wegfall kommt und die Oerlikoner Gleise, statt bisher von Westen, künftig von Osten in den Bahnhof einzuführen sind; die alte Linie von Oerlikon wird dem Güterverkehr zugewiesen.



Villa in Zofingen. — Gartensaal und Bassin.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

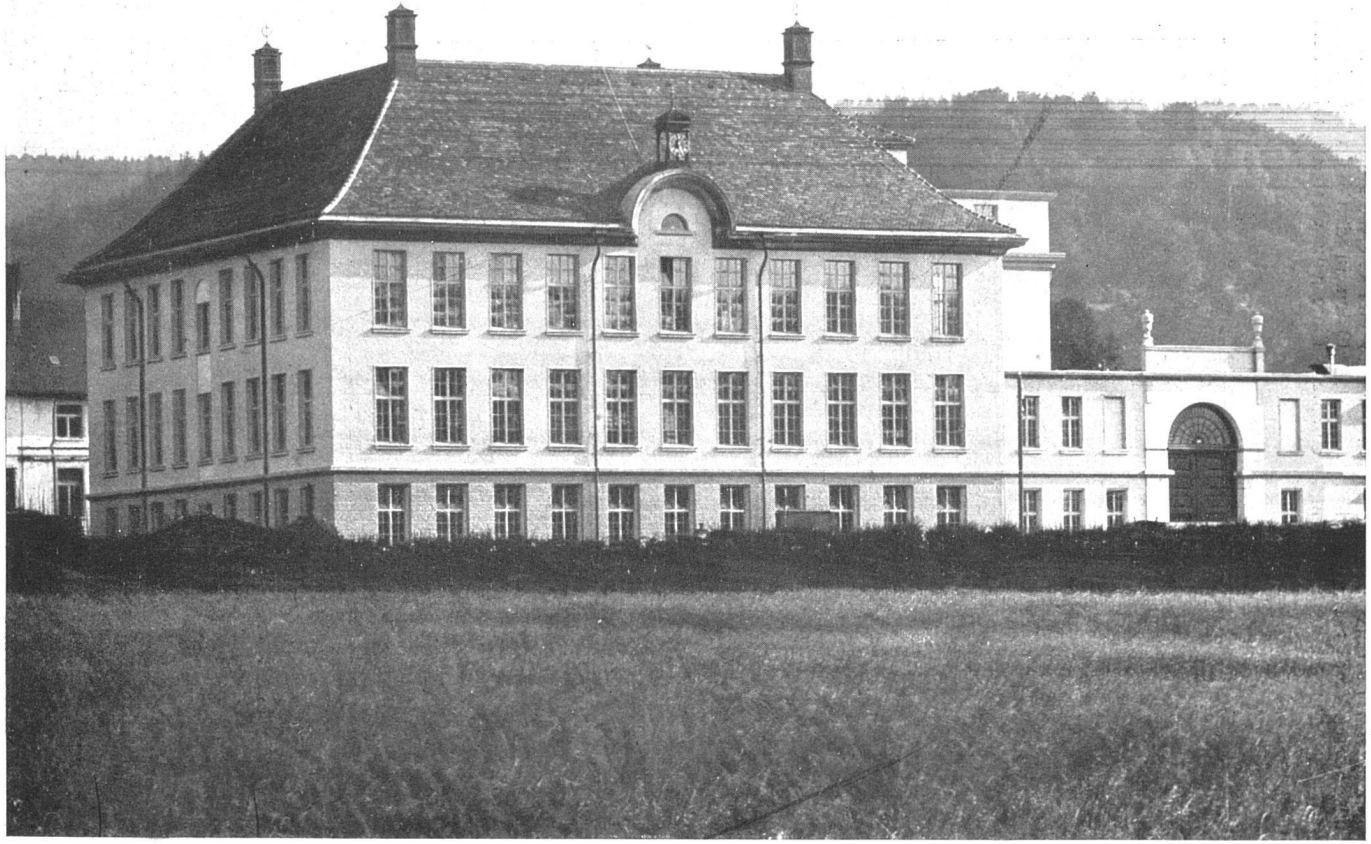
Wie der Stadtrat in einem Bericht mitteilt, hat die von Kanton und Stadt gemeinsam eingesetzte Kommission zur Beratung über den Umbau des Hauptbahnhofes den gemeinsamen Vorschlägen der Experten zugestimmt, wonach das Projekt der Bundesbahnen vom Jahre 1916, das im wesentlichen eine Erweiterung der bestehenden Anlagen, also auch Beibehaltung des Kopfbahnhofes, vorsieht, abgelehnt wird. Die Behörden werden eingeladen, zur Frage des Umbaues des Hauptbahnhofes im Sinne der Vernehmlassung der Experten vom 7. Mai 1919 Stellung zu nehmen.

Das *Gutachten* der Professoren Cauer (Berlin), Gleim (Hamburg), Moser (Zürich) und Petersen (Danzig) kommt nun zu folgenden Schlüssen:

3. Die neue, von Osten einzuführende Verbindung mit Oerlikon ist zunächst zweigleisig, für den endgültigen Ausbau viergleisig vorzusehen.

4. Die Einführung der Thalwiler Personengleise von Westen her bleibt bestehen.

5 Für den endgültigen Ausbau ist je ein Einfahrgleis von Altstetten und von Thalwil, nach Norden ausholend, im Tunnel durch den Zürichberg vom Osten in den Bahnhof einzuführen. Für den ersten Ausbau könnten diese beiden Einfahrgleise weggelassen werden, sodass vorläufig der Verkehr Altstetten - Thalwil im Bahnhof eine Spitzkehre behält. Diese Spitzkehre wird beseitigt, sobald der Verkehr es erfordert.



Fabrik Hochuli & Cie. in Safenwil. — Gesamtansicht.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

Fabrik Hochuli in Safenwil. — Fabrikraum mit Lichthof
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

6. Die Perrongleise werden von Süden nach Norden in folgender Reihenfolge geordnet: Zunächst vier Perrongleise nach Thalwil, sodann vier Perrongleise nach Altstetten, ferner zwei Perrongleise nach (und von) Meilen, endlich sechs Perrongleise nach Oerlikon und dazwischen mindestens drei Dienstgleise.

7. Der Personenbahnhof ist in *Hochlage* über der Strassenfläche anzuordnen.

8. Perronhalle und Aufnahmegebäude sind nördlich (also ausserhalb) des gegenwärtigen Bahngeländes in schräger Richtung zur bisherigen Bahnachse anzuordnen, derart, dass der östliche Gleiskopf über den Platzspitz in den Zürichberg geführt wird.

9. Für die Anordnung des Abstellbahnhofes, der Wartegleise, der Eilgut-, Post- und Milchversandanlagen und der unterirdischen Schiebebühne werden die Expertenvorschläge von 1918 unter Berücksichtigung der durch die Entwurfsskizze vom Mai 1919 bedingten Abänderungen der Beachtung empfohlen.

10. Die bisherigen Umbauarbeiten der linksufrigen Bahn können von Wollishofen bis zur Badenerstrasse unverändert weitergeführt werden. Nördlich der Badenerstrasse sind die bisherigen Projekte mit Rücksicht auf die Hochlegung des Bahnhofes zu ändern.

11. Für den Ausbau des Verschiebebahnhofes und der Güterverkehrsanlagen werden die Vorschläge des Expertengutachtens 1918 unter Berücksichtigung der Aenderungen vom Mai 1919 der Beachtung empfohlen.

12. Für den Ausbau der *Anlagen für den Personenfernverkehr,* insbesondere für den ersten Bahnhofsausbau, ist eine *Verlegung der Sihl nicht erforderlich.* Wenn die Sihlverlegung durchgeführt wird, ist *das bisherige Sihlbett für den künftigen Vorortschnellverkehr vorzubehalten* und unter dem Hauptbahnhof und quer dazu ein *Vorortbahnhof* für mindestens zwei Perrons vorzusehen.

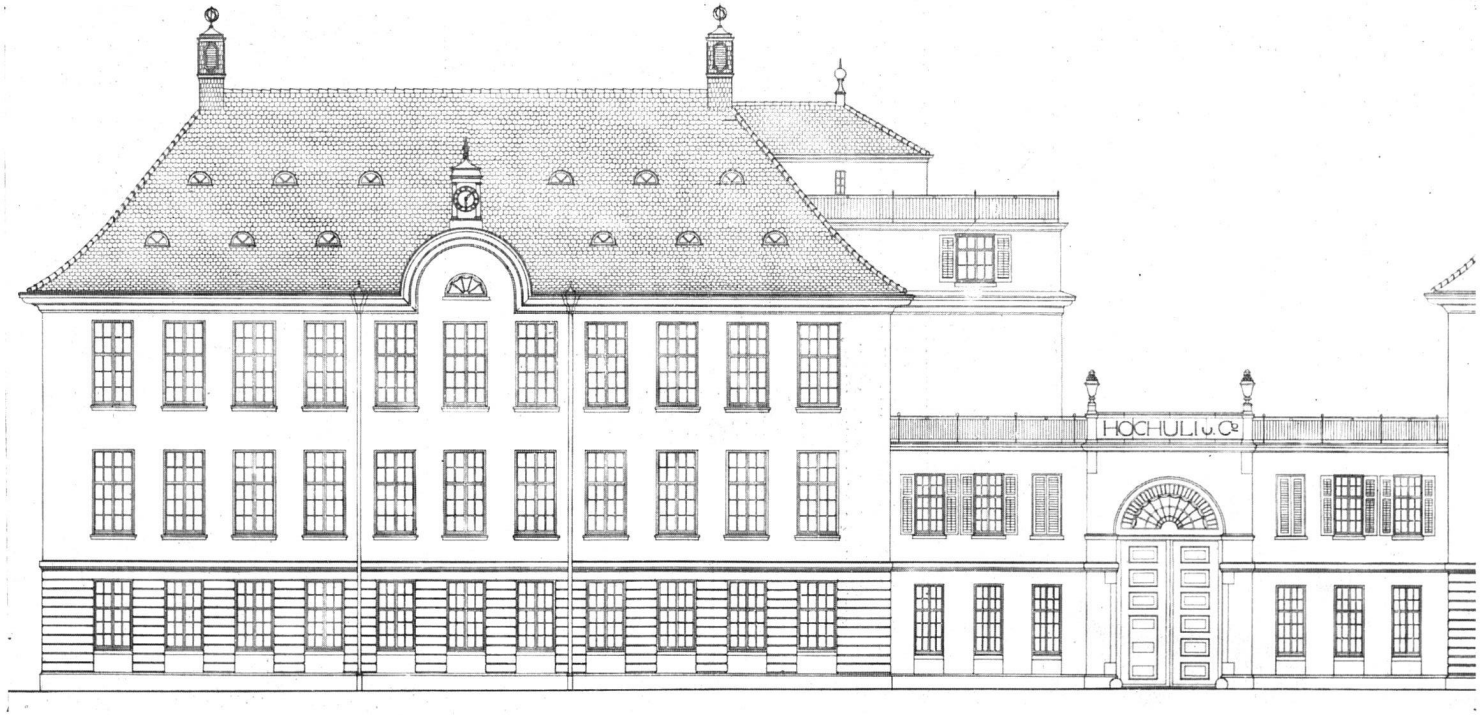
13. Es ist die *Möglichkeit offenzuhalten, die Sihltalbahn mit der Uetlibergbahn im Sihlbett bis in diesen Vorortbahnhof hineinzuführen und nach Nordwesten am Hange des Käferberges über Höngg nach Weiningen zu verlängern.*

14. Es ist die Möglichkeit offenzuhalten, von der Thalwiler Bahn etwa im Bahnhof Enge *besondere Lokalgleise* abzuzweigen, die durch das Sihlbett und unter dem Hauptbahnhof hindurch auf besonderem Bahnkörper nach Oerlikon zu verlängern sind.

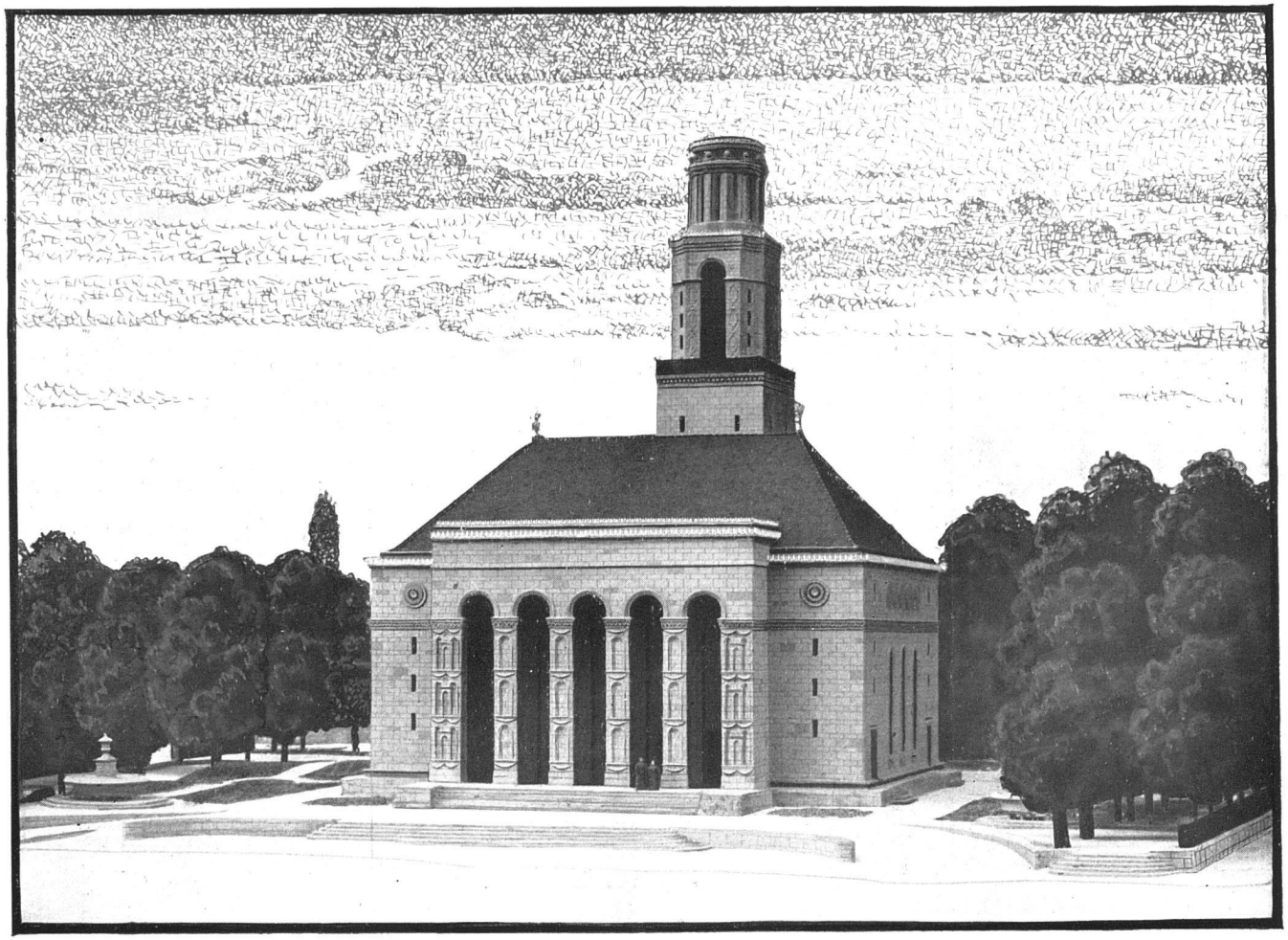
15. Es wird empfohlen, bei der Revidierung des Bauliniengesetzes Bestimmungen einzufügen, die eine Sicherstellung der für künftige Schnellverkehrslinien erforderlichen Geländestreifen gegen Bebauung bezwecken.

Zur *Hochanlage des Bahnhofes* kommen die Experten aus verschiedenen Gründen: einmal, weil die Anforderungen der eisenbahntechnischen Subkommission leichter zu erfüllen sind, wenn die Perrongleisanlage hochgelegt, als wenn sie in das Gelände eingeschnitten wird. Dann hat sie den besonderen Vorteil, dass die am schwierigsten zu überwindende Steighöhe bis zum Bahnhof Oerlikon um 12 m geringer ausfällt als bei Tieflage. In Zürich spricht auch, sofern man sich zu der Ansicht bekennt, dass das Sihlbett für spätere, tiefliegende Lokalgleise offengehalten werden soll, für die Hochlage des Fernbahnhofes der fernere Umstand, dass der Lokalbahnhof in Querlage unter dem Fernbahnhof, mit bequemster Umsteigemöglichkeit, angeordnet werden kann. Ausserdem stellen die Experten fest, dass alle diskussionsfähigen Entwürfe, auch soweit sie die Tieflage in Aussicht nehmen, gleichwohl in Hochlage ausführbar sind.

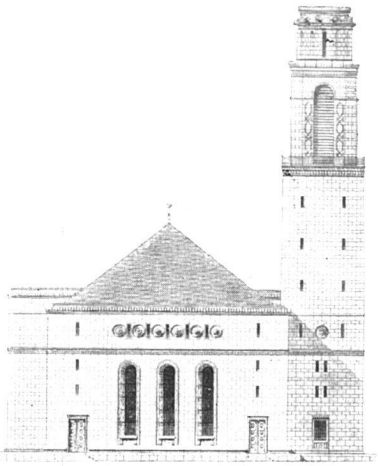
Ausgezeichnet und instruktiv sind die allgemeinen Gesichtspunkte, unter welchen das Gutachten



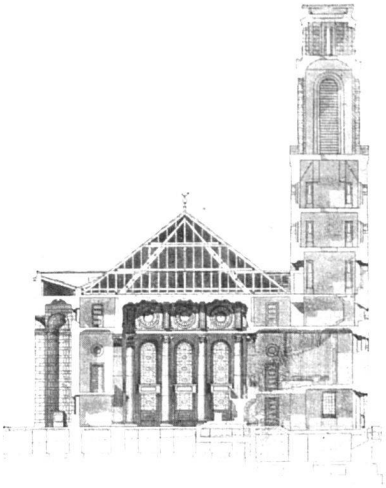
Fabrik in Safenwil. — Fassade.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

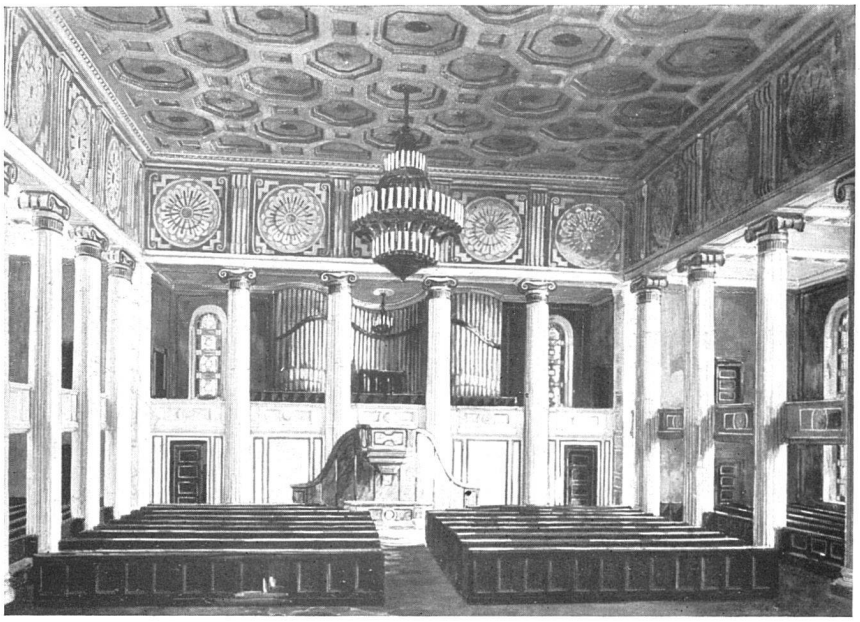


Modell für die reformierte Kirche in Solothurn.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

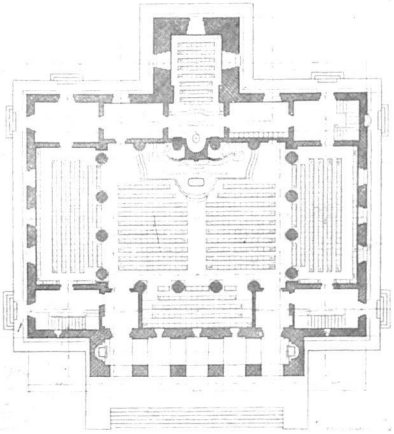


Fassade
und
Längsschnitt.





Mitte:
Inneres.

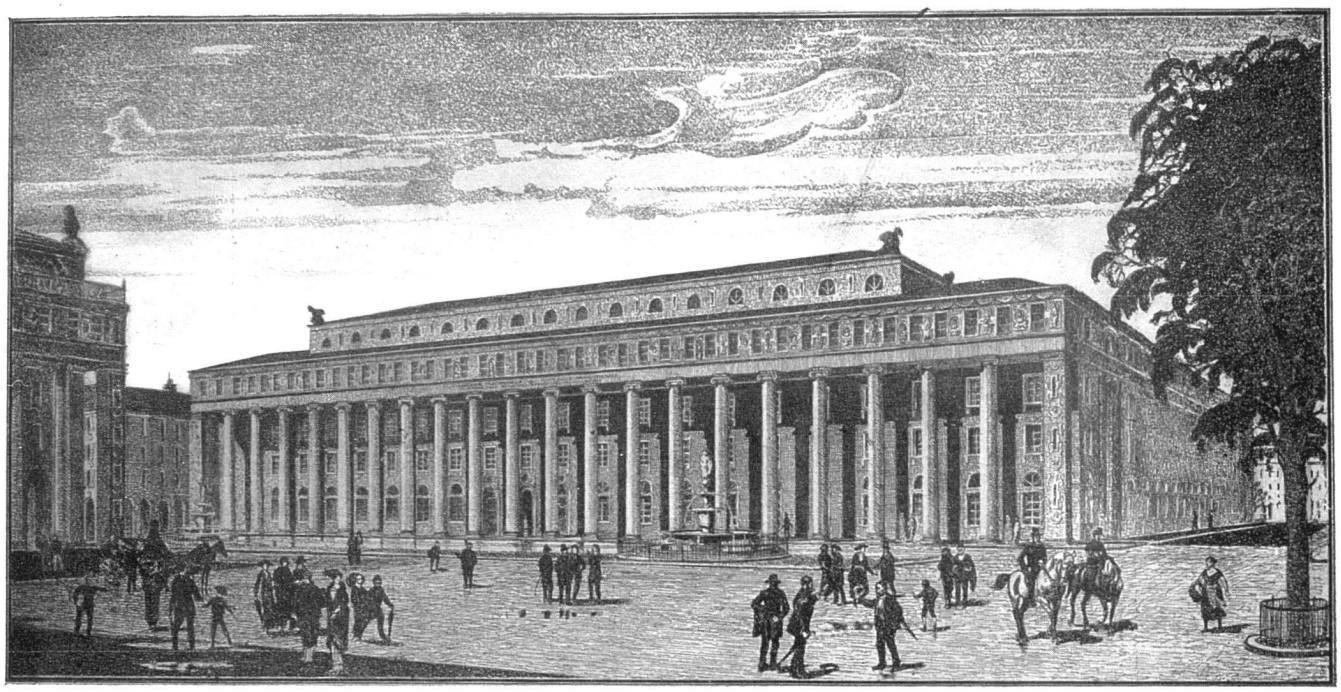


Unten:
Parterre-Grundriss.

Modell für die reformierte Kirche in Solothurn. Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

des Professors Pertersen (Danzig) die Bedeutung des Bahnhofumbaues für den grossstädtischen Verkehr betrachtet. Dabei geht er von der Tatsache aus, dass ein Vergleich der städtebaulichen Entwicklung Zürichs mit der Entwicklung der deutschen Grossstädte in den letzten fünfzig Jahren sehr zugunsten Zürichs ausfällt. In Deutschland ist mit ganz wenigen Ausnahmen die Mietskaserne vorherrschend geworden; die Menschen sind auf engem Raume dicht zusammengedrängt; die Städte sind in die Höhe gewachsen, statt in die Breite. Im Gegensatz dazu zeigt Zürich eine ausserordentlich gesunde und erfreuliche Entwicklung. Von den grossen Schäden der deutschen Grossstädte sind hier erst verhältnismässig kleine Anfänge bemerkbar, deren weitere Entwicklung natürlich zu bekämpfen ist. Aber bei dem kerngesunden Zustand der ganzen Stadtanlage erscheint die *allmähliche Ausmerzung der bisher entstandenen, ungünstigen Wohnquartiere* nicht schwer im Vergleich zu den Aufgaben, die in den deutschen Grossstädten vorliegen und die dort einen Bruch mit den ganzen, bisherigen Entwicklungstendenzen fordern. Es ist zurzeit nicht abzusehen, wie schnell die *Einwohnerzahl* Zürichs in den nächsten Jahrzehnten zunehmen wird. Gleichgültig, ob eine starke Bevölkerungszunahme als erwünscht oder unerwünscht angesehen wird: eine vorsichtige Stadtverwaltung muss mit der *Möglichkeit* rechnen, dass die Zunahme der Einwohnerzahl sich in einem ähnlichen Tempo vollzieht wie in den letzten Jahrzehnten in den Grossstädten Deutschlands und anderer industriell bedeutender Länder. Sie muss also darauf gefasst sein, dass die Einwohnerzahl Zürichs im Laufe der nächsten Jahrzehnte um das Doppelte und noch mehr ansteigt. Wenn man nun dahin trachtet, die Wohnweise im Einfamilienhaus zu fördern und die Entwicklung der Mietskaserne zu hindern, so muss man dafür sorgen, dass die doppelte Einwohnerzahl mehr als die doppelte Fläche der bisher bebauten Grundstücke erfordern kann. Verdoppelung der Grundfläche bedeutet aber bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen nach verschiedenen Richtungen hin etwa *Verdoppelung der Längenausdehnung*. Die Längenausdehnung der künftigen Stadt wird daher mit zunehmender Einwohnerzahl allmählich die Grenze überschreiten, bis zu der die *Strassenbahn* noch als ausreichendes Verkehrsmittel angesehen werden kann. Daher werden für die weiter aussen liegenden Gebiete und in Rückwirkung ihres Daseins auch für das dazwischenliegende innerstädtische Gebiet Verkehrsmittel nötig, die eine höhere Reisegeschwindigkeit erlauben, als sie auf den Strassenbahnen möglich ist. Also müssen Bahnen geschaffen werden, die nicht im Strassenpflaster, sondern auf besonderem Bahnkörper verlaufen und grundsätzlich von vornherein Plankreuzungen mit Strassen vermeiden . . . . Als künftige *Vorortlinien* kommen insbesondere in Betracht eine Durchgangslinie Oerlikon-Thalwil und eine zweite Durchgangslinie Altstetten - Meilen. Der Knotenpunkt dieser beiden Linien wird mit dem Hauptbahnhof des Fernverkehrs zusammenfallen. Ferner kommt in Betracht, die Sihltalbahn mit der Uetlibergbahn bis zum vorgenannten Knotenpunkt zu verlängern und gegebenenfalls entlang dem Berghang nördlich der Limmat in der Richtung auf Höngg-Weiningen fortzusetzen. Soweit aus dem Gutachten Petersen.

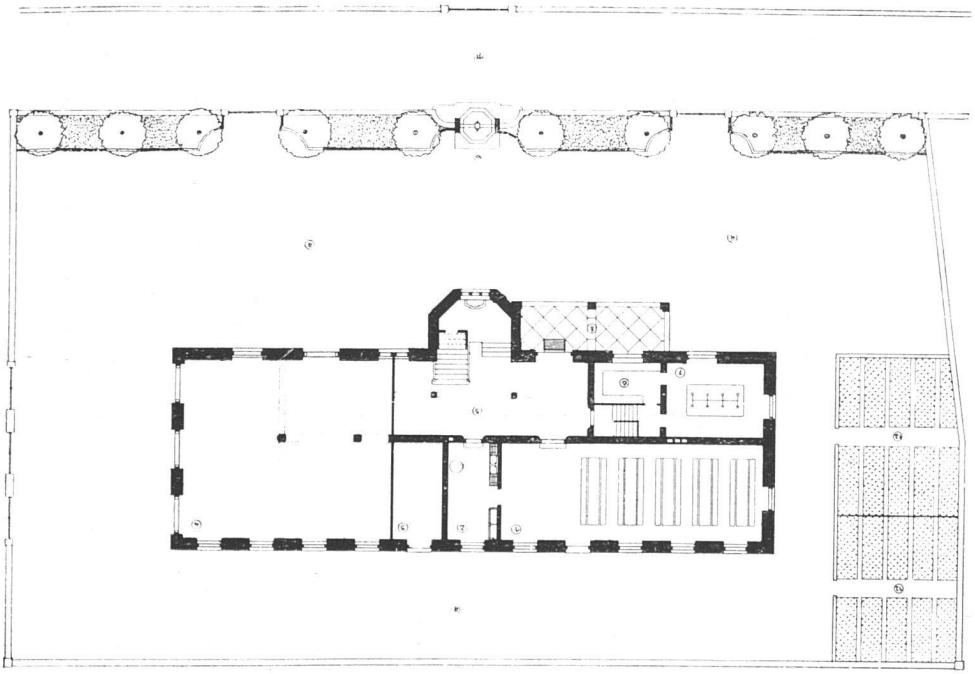
Am meisten wird das *Industriequartier* durch das neue Projekt in Leidenschaft gezogen. Gegen 200 Gebäude, worunter freilich auch eine grössere Zahl kleinerer älterer Häuser, mit mehreren hundert Wohnungen müssen der neuen Bahnhofanlage zum Opfer fallen. Die Ausführung des Hauptbahnhofes



Projekt für das Gebäude der Mustermesse in Basel.
Meili - Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

Schulhaus in Erstfeld. — Ansicht von der Strasse.
Meile-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

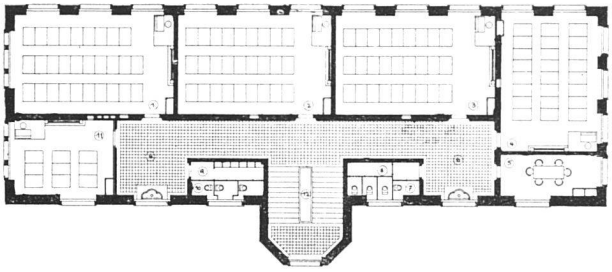
Schulhaus in Erstfeld. — Rückfassade.



Schulhaus in Erstfeld. — Parterre-Grundriss und Situationsplan.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

LEGENDE:

1. Suppenanstalt. 2. Suppenküche. 3. Samariterlokal. 4. Feuerwehrlokal. 5. Eingangshalle. 6. Ankleideraum, darunter Keller. 7. Douchenbad, darunter Heizkeller. 8. Vorhalle. 9. Spielplatz. 10. Schul- und öffentl. Brunnen. 11. Strasse.



LEGENDE:

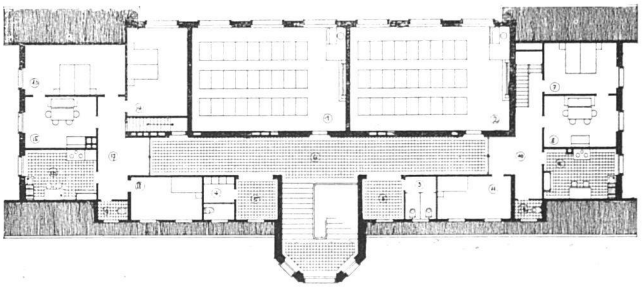
1, 2, 3, 4 und 11. Klassenzimmer. 5. Lehrerzimmer. 6. Vorplätze mit Brunnen. 7. W. C. Lehrerin. 8. W. C. Mädchen. 9. W. C. Knaben. 10. W. C. Lehrer. 12. Treppenhaus.

Grundriss vom ersten und zweiten Stock.

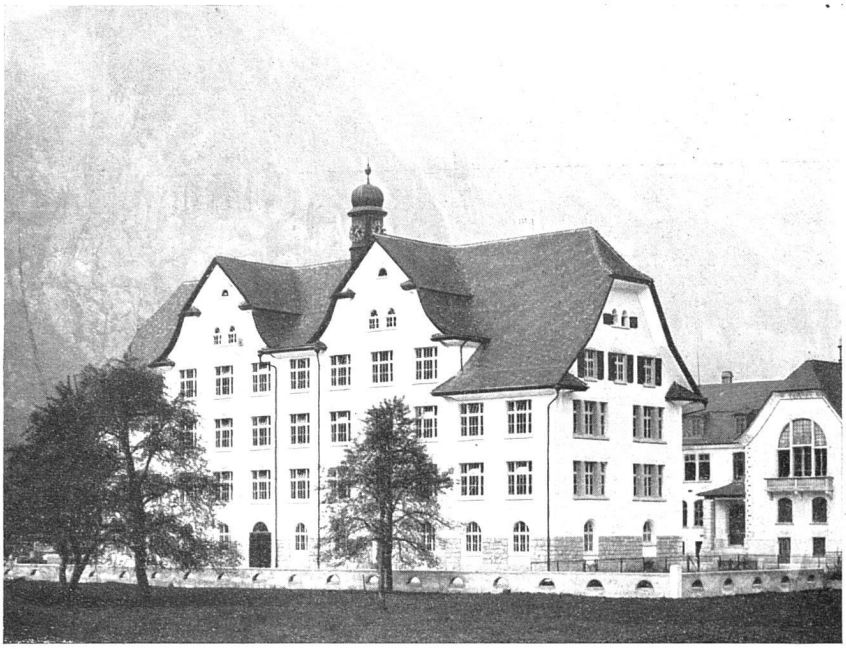
Schulhaus in Erstfeld. — Gesamtansicht.

LEGENDE:

1. und 2. Klassenzimmer. 3. W. C. Mädchen. 4. W. C. Knaben. 5. Vorplatz. 6. Korridor. Zwei Lehrerwohnungen: 7, 11, 13, 14 und 18 Schlafzimmer, 8 und 15 Wohnzimmer, 9 und 16 Küchen, 10 u. 17 Korridore, 12 u. 19 W. C.



Schulhaus in Erstfeld. — Grundriss vom Dachstock.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



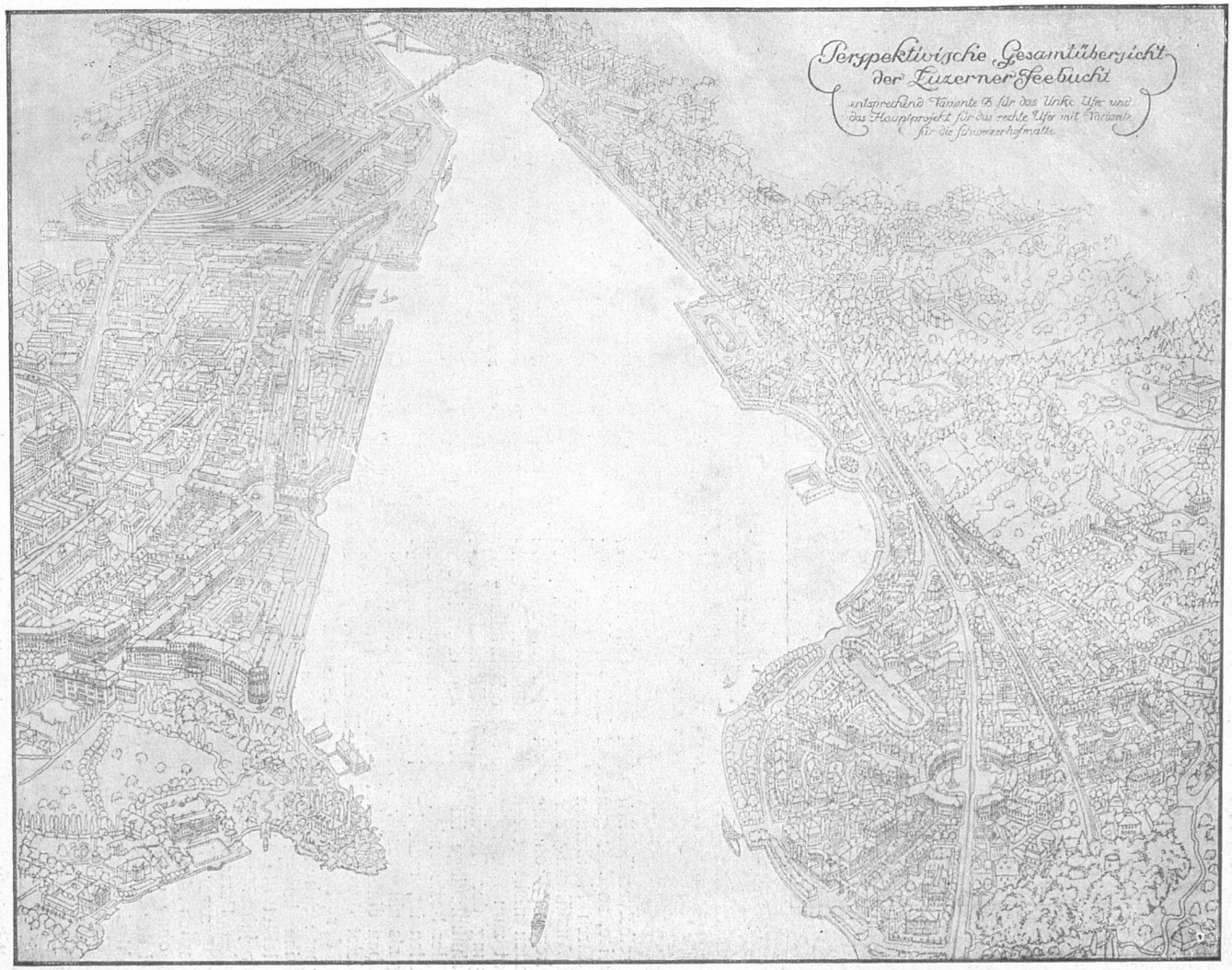
Schulhaus in Erstfeld. — Rückansicht.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

erfolgt selbstverständlich nicht so rasch und nur schrittweise, so dass genügend Zeit zur Verfügung bleibt, durch Neubauten hinreichenden Ersatz für die bei Ausführung der einzelnen Ausbauetappen untergehenden Wohnungen zu schaffen. Es wäre daher auch nicht gerechtfertigt, die heutige Wohnungsnot zum Ausgangspunkt der Beurteilung der Beseitigung der Gebäude zu machen. Dass die neue Bahnhofanlage im wesentlichen nicht in dem Gebiet der bestehenden Anlage, sondern daneben zu erstellen ist, muss im Hinblick auf die Bauausführung als ein grosser Vorteil bezeichnet werden. Der Umbau eines Bahnhofes auf seinem bisherigen Areal bietet deswegen, weil während der ganzen Bauzeit der Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten ist, sehr grosse Schwierigkeiten. Es werden jeweilen eine Reihe kostspieliger Provisorien notwendig, und es leidet die Abwicklung des Verkehrs während der jahrelangen Bauzeit zum grossen Leidwesen des Personals und der Fahrgäste. Dass hier ein grosser Teil der neuen Bahnhofanlage, einschliesslich des Aufnahmegebäudes ausgeführt werden, ohne dass der Bahnbetrieb gestört wird, muss bei der Würdigung des Nachteils der Beseitigung zahlreicher Gebäude in Betracht gezogen werden. Zweifellos ist die Notwendigkeit der Beseitigung der Gebäude im Industriequartier vom Standpunkt der Stadt als Nachteil des Projektes zu bezeichnen. Aber es darf gesagt werden, dass die *Vorteile eines für alle Zeiten genügenden, mustergültigen Bahnhofes so gross sind, dass dieser Nachteil in Kauf genommen werden darf.* Es hat sich gerade bei der Lösung grossstädtischer Bahnhoffragen schon vielerorts gerächt, das grosszügige Lösungen aus an sich begreiflicher Rücksichtnahme auf bestehende Verhältnisse abgelehnt wurden. Gar oft war man einige Jahrzehnte später gezwungen, die nicht genügend auf die Zukunftsbedürfnisse zugeschnittene Anlage neuen, tiefgreifenden Aenderungen zu unterziehen, wobei sich dann erwies, dass das grosszügigere Projekt auch finanziell überlegen gewesen wäre. Nicht dasjenige Projekt ist in jeder Hinsicht grosszügig, das schon für den Anfang Anlagen vorsieht, die einem entfernteren Zukunftsbedarf zu genügen vermögen.

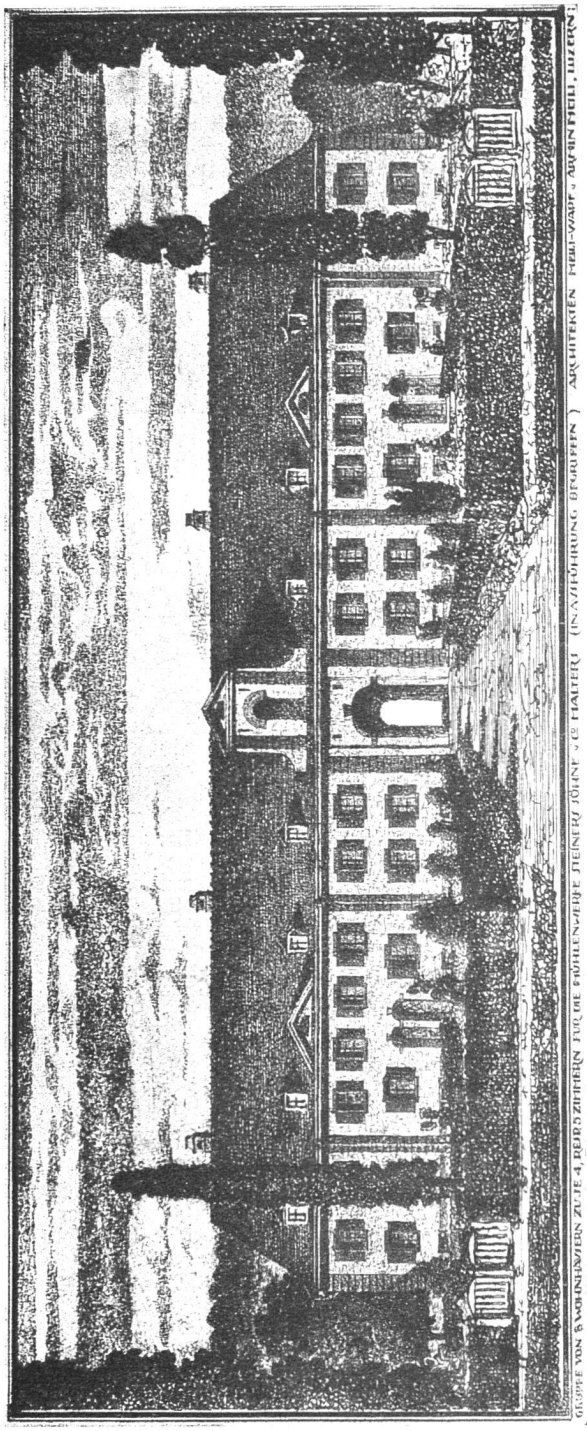
Der dem Grossen Stadtrat zur Genehmigung unterbreitete Vorschlag ist die Frucht eines mehrjährigen Studiums einer grösseren Zahl von Ingenieuren und Architekten. Ganz besonders haben sich um die Förderung des Problems die Experten Professor *Cauer* (Berlin), Ingenieur Dr. *Gleim* (Hamburg) und Professor Dr. *Moser* (Zürich), ferner Professor *R. Petersen* (Danzig), Professor Dr. *Gull*, Professor *Hugo Studer* und das städtische Tiefbauamt verdient gemacht.

Stadt und Kanton Zürich erwarten, dass die Bundesbahnen den Anregungen die gebührende Beachtung schenken werden. Sie rechnen darauf, dass die Bundesbahnen das Umbauproblem so rasch als möglich seiner Lösung entgegenführen.

Wir entnehmen diese Angaben der Vernehmlassung zu den neuesten Umbauprojekten für den Hauptbahnhof Zürich und dem Bericht des Stadtrates an den Grossen Stadtrat. Erstere ist uns von der Baudirektion des Kantons Zürich zugestellt worden. Wir verweisen jedoch auch auf das Gutachten vom April 1918, welches im Kommissionsverlag bei Rascher & Cie erschienen ist: in zwei schön ausgestatteten Bänden, einen Band mit dem Text und einem Band mit den Karten und Plänen. In dieser Publikation sind auch die Projekte von Professor Moser für die Gestaltung des Hauptbahnhofes enthalten: Entwürfe für einen Kopfbahnhof und solche für einen Durchgangsbahnhof. *W. I.*



Bebauungsplan der beiden Seeufer in Luzern.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

Ansicht der in Ausführung begriffenen Wohnkolonie in Malters.

Schweizerische Rundschau.

Bern.

Ein grosses Projekt. Kürzlich ging ein Grossteil der Schönbergbesitzung, sowie die Laubeckbesitzung (Schosshalde) des verstorbenen Herrn Bankiers v. Fischer durch Kauf in den Besitz der Architekturfirma *Scherler & Berger* in Bern über. Das Areal kommt mit Zufahrtsstrassen und Kanalisation auf ca. 500,000 bis 600,000 Fr. zu stehen und soll als Vorstadtvillenquartier überbaut werden. Die nötigen Vorarbeiten sind bereits im Gang.

Grenchen.

Baugenossenschaft. Im Wettbewerb unter sechs eingeladenen Architektenfirmen zur Erlangung von Bebauungs- und Bauplänen, veranstaltet durch die Baugenossenschaft Grenchen, hat das Preisgericht folgende Rangordnung aufgestellt: 1. Rang: gleichgestellt die Projekte des Architekten E. Altenburger in Solothurn, sowie der Firma Schmid & Rufer in Solothurn. 2. Rang: Das Projekt der Firma Müller & Farge in Grenchen. 3. Rang: Das Projekt der Firma Studer & Amstein in Solothurn. Für die Ausarbeitung der Projekte waren fünf Tage Termin gestellt.

Lausanne.

Wettbewerb. Die Société de l'Hôtel Gibbon in Lausanne eröffnet einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Plänen für das Bankgebäude der Schweizerischen Bankgesellschaft in Lausanne, welches auf ihrem Terrain gebaut werden soll. Der Wettbewerb steht schweizerischen Architekten, die in der Schweiz niedergelassen sind, offen. Das Bauprogramm kann von den Architekten bei der Schweizerischen Bankgesellschaft in Lausanne gegen Hinterlage 15 Fr. bezogen werden; diese Summe wird den Architekten bei Einlieferung der Pläne zurückerstattet. Einreichungstermin: 1. Dezember 1919. Prämierungssumme: 25,000 Fr.

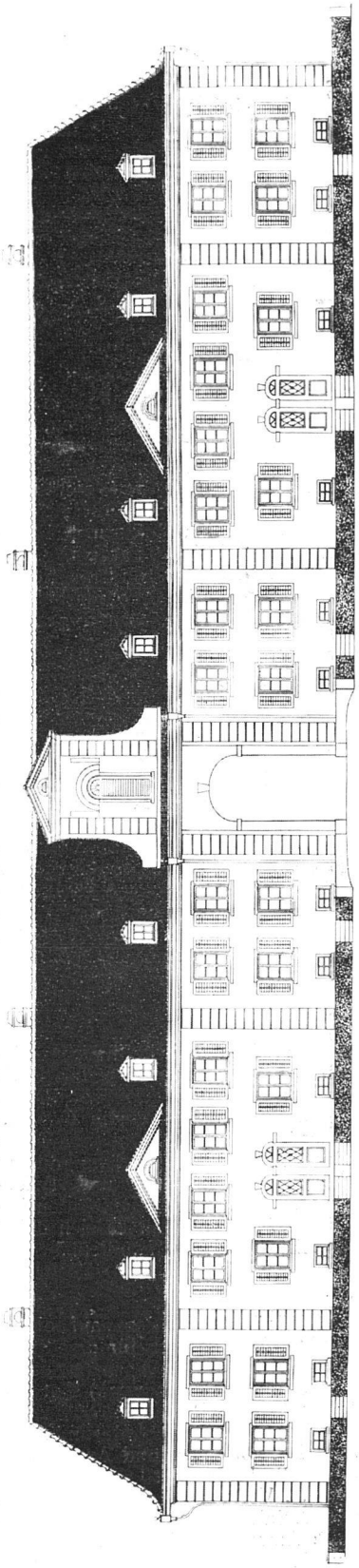
Schaffhausen.

Auf Grund einer in den Schaffhauser Blättern ergangenen Ausschreibung sind bis Ende Juli bei der kantonalen Baudirektion von Privatpersonen Wohnungsbauten mit einem Gesamtkostenvoranschlag von rund 10 Millionen Franken angemeldet worden, für welche die in Aussicht gestellten Subventionen und Belehnungen von Bund, Kanton und Gemeinden beansprucht werden. Meist handelt es sich dabei um Projekte von Ein- und Zweifamilienhäusern.

Solothurn.

Wettbewerb Rötibrücke. In dem auf einige Firmen beschränkten Wettbewerb für eine Strassenbrücke über die Aare in Solothurn (zwischen Bahnhof Neu-Solothurn und Gaswerk) hat das Preisgericht folgendes Urteil gefällt:

1. Preis (3000 Fr.) Entwurf „Solodurum". Verfasser Ing. W. Luder, Solothurn und Arch. K. Inder Mühle, Bern. 2. Preis (2400 Fr.) Entwurf „Weissenstein hell". Verfasser Ing. M. Schnyder, Burgdorf, Arch. O. Salvisberg, Berlin und Arch.-Bureau Studer & Amstein, Solothurn. 3. Preis (2200 Fr.) Entwurf „Aare". Verfasser Ing.-Bureau H. und E. Salzmann, Solothurn und Arch.-Bureau



Ansicht der in Ausführung begriffenen Wohnkolonie in Malters. — Fassade.
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

Probst & Schlatter, Solothurn. 4. Preis (1400 Fr.) Entwurf „Neustadtbrücke". Verfasser Ing. E. Dietler, Solothurn und Arch. von Arx & Real, Olten.

St. Gallen.

Planwettbewerb für Wohnungsbau. Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat: Es sei unter den in St. Gallen seit mindestens zwei Jahren ansässigen, selbständigen Architekten schweizerischer Nationalität ein Planwettbewerb betreffend die Schaffung einer Wohnkolonie auf der Feldli-Liegenschaft und einer ländlichen Siedelung auf der Ziel-Liegenschaft zu veranstalten und dem Stadtrat zur Durchführung dieses Wettbewerbes ein Kredit von 15,000 Fr. zu erteilen.

Wallis.

Politik und Wohnungsnot. Die Gemeinde Brig hatte am 10. August zu entscheiden, ob sie durch Bewilligung eines Beitrages à fonds perdu von etwa 120,000 Fr. die Unterstützung des Kantons und des Bundes mit weitern 360,000 Fr. zur Behebung der Wohnungsnot sich sichern wolle. Es waren im ganzen ungefähr 70 Zwei- bis Sechszimmerwohnungen vorgesehen, die in der Hauptsache dem Post-, Zoll- und Bahnpersonal zugute gekommen wären. Die Initiative ging daher auch von dieser Seite aus, bezw. von den politischen Parteien, denen diese Beamte angehören, in erster Linie von der freisinnigen, bezw. fortschrittlichen Volkspartei, dann von den Sozialdemokraten; erstere war für Eigenheime, letztere für Eisenbahnerblockbauten. Dass Wohnungsnot bestand, geht schon daraus hervor, dass der Stadtrat von Brig während des Krieges Wohnungen — ohne Ausbesserungen — wieder beziehen liess, die er früher wegen hygienischer Unzulänglichkeit endgültig hatte räumen lassen müssen. Nichtsdestoweniger wurde von den Führern der konservativen Mehrheitspartei die ganze Vorlage mit zwei Drittel gegen ein Drittel der Stimmen zum Scheitern gebracht. Es steigt da unwillkürlich die Frage auf, ob hier nicht eine Zentralgewalt am Platze wäre, die Orte, wo derartige Wohnungsnot herrscht, zwingen kann, etwas zu tun. Parteien, die dabei als Mittel zum Zweck Einheimische gegen die andern Schweizerbürger ausspielen, an einem Grenzknotenpunkt wie Brig, wo der eidgenössische Beamte wie jeder andere Schweizer seine Heimat haben soll, solche Parteien bedeuten heute eine eigentliche Gefahr, da doch das Ziel aller Parteien die Verwirklichung der berechtigten sozialen Forderungen sein sollte.

Zug.

Die Einwohnergemeinde beschloss die *Erweiterung des Friedhofes bei St. Michael* in östlicher Richtung und genehmigte hierfür einen Kredit von 206,000 Franken. Mit grosser Mehrheit wurde auch der Bau einer neuen *Schiessanlage* im Koller beschlossen. Als Beitrag an den Kanton für den *Erwerb der frühern Knabenerziehungsanstalt „Athene"* für ein *Kantonsschulgebäude* gewährte die Versammlung einen Beitrag von 180,000 Fr. und für die *Subventionierung der Baugenossenschaften* für die bis jetzt angemeldeten neuen Bauten einen Kredit von 100,000 Fr.

Wettbewerb für eine Wohnkolonie. Die Bau- und Wohngenossenschaft zugerischer Arbeiter und Angestellter (B. & W. z. A. & A.) eröffnet unter den schweizerischen und in der Schweiz seit 1. Januar 1918 niedergelassenen Architekten ausländischer Nationalität einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für ihre zu erbauende Wohnkolonie in der sogen. Bahnschleife in Zug. Die Vorschriften betr. Nationalität gelten auch für die Mitarbeiter, jedoch