Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
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: 09.12.2025

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

Hievon sind zu amortisierende Verwendungen 1 660 000 Fr., sodass der Baukonto 6 640 000 Fr. beträgt. Nach Verzinsung des Baukonto zu 4%, wozu 265 600 Fr. benötigt werden, bleiben noch 232 400 Fr. für Amortisation und Verzinsung der zu amortisierenden Verwendungen von 1 660 000 Fr.; zur Tilgung dieser Summe bei einem Zinsfuss von 4% sind etwa acht Jahre erforderlich.

Ideenkonkurrenz für ein kant. Verwaltungs- und Gerichtsgebäude auf dem Obmannamt-Areal in Zürich.

III. (Schluss.)

Auf Seite 178 und 181—182 vorliegender Nummer finden sich als Abschluss unserer Darstellungen zu diesem Wettbewerb die für je 800 Fr. angekauften Entwürfe der HH.: *H. Juvet*, Arch. in Genf; *C. Fröhlicher*, stud. arch. von Solothurn in Stuttgart mit *P. Rickert*, stud. arch. in Basel; *Paul Huber*, Arch. in Basel mit *Gustav Wanner*, Arch. in Lausanne. — Beim Projekt „Kanalwage" von Juvet hat das Preisgericht die klare und übersichtliche Gesamtdisposition betont, während die Anordnung und Form des Kantonsratsaales bemängelt werden. — Den Entwurf „Kreuz im Kreis" von Fröhlicher und Rickert empfahl lediglich der richtige Grundgedanke der Disposition, mit der Hervorhebung der Hauptachsen. — Ueber das Projekt „Uto" von Huber und Wanner, dessen Prämiierung durch die programmwidrige Verteilung der Räume auf vier Stockwerke ausgeschlossen war, äussert sich der Jurybericht anerkennend hinsichtlich der Anordnung der Hauptgerichtsräume zu beiden Seiten einer grossen centralen Wartehalle im I. Stock an der Fassade gegen die untere Zäune; bezüglich des Verwaltungsbaues wird auf die wirksame Steigerung der Raumeindrücke hingewiesen, welche sich vom Haupteingang an durch das Treppenhaus und den quergelegten langen Vorsaal zum Kantonsratssaal ergiebt. Die Disposition der Nebenräume zu den Hauptsitzungssälen im Verwaltungsgebäude sei weniger gelungen.

Miscellanea.

Wallots Entwürfe für den Ständehaus-Neubau in Dresden. Die Frage des Neubaus eines sächsischen Ständehauses (Landtages) in Dresden beschäftigt gegenwärtig lebhaft die deutschen Architektenkreise. Aus einem in zwei Varianten vorliegenden neuen Wallot'schen Entwurfe, dessen Verwirklichung die Umgestaltung eines der schönsten Teile der sächsischen Hauptstadt, des Schlossplatzes und ev. der Brühl'schen Terrasse voraussetzt, ist ein Widerstreit der Absichten des Künstlers mit den Empfindungen orts- und landesgeschichtlicher Pietät entstanden. Die Ausstellung der beiden Modelle und bezüglichen Pläne im «Canaletto-Saale» des Brühl'schen Palastes, das eine mit, das andere ohne Beibehaltung der Brühl'schen Terrasse, hat den Anstoss zur öffentlichen Diskussion über erwähnten Entwurf gegeben und wohl wesentlich zu einer Klärung der schwierigen Baufrage beigetragen.

Für den, beiden Kammern des sächsischen Landtages mit Einbeziehung staatlicher Verwaltungsstellen zu errichtenden Neubau ist ein Gelände in Aussicht genommen, das durch den Abbruch des ganzen Häuserblockes zwischen Schlossplatz, Brühl'scher Terrasse (bezw. Terrassengasse), Augustus-Strasse und Brühl'scher Gasse, also auch des jetzt noch vorhandenen Brühl'schen Palastes gewonnen wird. Mit Rücksicht auf die der Nordseite des Ständehauses vorgelagerte und die Untergeschosse derselben alles Lichtes beraubende Brühl'sche Terrasse, ergab sich bei möglichst unbeschränkter Erhaltung derselben für den Architekten die Notwendigkeit, das Sockelgeschoss des Ständehauses unverhältnismässig stark aus der Erde herauszuheben und dem Gebäude eine Höhe zu geben, welche auf die Umgebung, Hofkirche, Schloss u. s. w. und somit auf das ganze Platzbild beengend einwirken müsste. Ausserdem würde der Ständehaus-Neubau von der vorgelagerten Terrasse ungünstig überschnitten. Um dies zu vermeiden, hat Wallot in der zweiten Variante die Verkürzung der Brühl'schen Terrasse um 54 *m*, d. h. um zwei Drittel der Frontlänge des Ständehauses, eine unter den obwaltenden Verhältnissen vom künstlerischen und namentlich architektonischen Standpunkte zweifellos vorteilhaftere Lösung vorgesehen. So würde es möglich, die Höhe des Ständehauses um etwa 2 *m* herabzumindern und eine klare Entwickelung des Gebäudekörpers aus den ihn umgebenden und vorbereitenden Unterbauten zu erzielen. Dass dieser den vorderen Teil der Brühl'schen Terrasse opfernde Entwurf in Dresden kräftigen Widerspruch hervorgerufen, ist begreiflich bei dem berechtigten Stolze der Dresdner über die mit ihrem monumentalen Treppenaufgang und den Schilling'schen Sandsteingruppen weltberühmte Terrasse, von welcher sich so reizvolle Blicke in die landschaftliche Ferne und auf das vielbewunderte Architekturbild Dresdens darbieten.

Seitens der massgebenden deutschen Fachblätter findet jedoch der letztere Entwurf, auch mit Bezug auf seine stilistische Fassung, rühmende Beurteilung. In den grossen Zügen der Formgebung an die den Platz beherrschende katholische Kirche Chiaveris anknüpfend, wird für die Durchbildung der Einzelheiten die eigenartige Formensprache angedeutet, in welcher Wallots Baugedanken beim Reichstagsgebäude zum Ausdruck gelangt sind. «Es ist eine kraftvolle Architektur von eindrucksvoller Monumentalität und die Steigerung des ornamentalen Beiwerkes in die Fülle des Barocken giebt dem Aufbau jenen repräsentativen, aber massvollen Reichtum, welcher einem Gebäude dieses Ranges zukommt», schreibt die «Deutsche Bauzeitung», und das «Centralbl. der Bauverwaltung» würdigt den Entwurf als eine «sehr bedeutende Schöpfung, ebenbürtig den Werken der Barock- und Rokokomeister, welche jenem Teile Dresdens das Gepräge gegeben haben». — Gegen die Verkürzung der Brühl'schen Terrasse hat sich nun die von der Stadt Dresden befragte Expertenkommission, bestehend aus den HH. Geh. Baurat *Ende* in Berlin, Prof. v. *Thiersch* in München, kgl. Baurat *Rossbach* und Stadtbaurat *Licht* in Leipzig, ausgesprochen. Das Gutachten fasst den allgemeinen Eindruck der Modelle dahin zusammen, dass ein Bauwerk von so bedeutender Massenentwickelung an diesem Platze das Städtebild ungünstig beeinflussen werde, und empfiehlt desshalb eine Einschränkung der Gebäudemasse durch Ausschaltung der mit den Zwecken des Landtages nicht unmittelbar zusammenhängenden Raumgruppen, sowie Ausarbeitung eines neuen Entwurfes durch Prof. Wallot. In der Dresdener Tagespresse ist dagegen der schon früher ausgesprochene Gedanke wieder laut geworden, die Lösung des Bauprogrammes unter Erhaltung der Terrasse auf dem Wege eines allgemeinen Wettbewerbes zu versuchen. Mit Recht hat man in der Fachpresse diese Anregung als einen Mangel an Zartgefühl und eine Rücksichtslosigkeit gegen Wallot zurückgewiesen, die ganz zu der Behandlung passt, welche diesem erst vor kurzem im deutschen Reichstage zu teil geworden. Die weitere Entwickelung der in den künstlerischen Kreisen Deutschlands mit Spannung verfolgten Angelegenheit wird nun von der Entscheidung der sächsischen Regierung abhängen.

Zur Konkurrenz der Vereinigten Staaten in Europa. Ein amerikanischer Konsultatsbericht meldet, dass es nur ein Preisunterschied von 50 Cts. per Tonne sei, welcher die Vereinigten Staaten daran hindert, mit der Kohlen- und Kokseinfuhr aus Deutschland nach der Schweiz zu konkurrieren. Im Jahre 1897 hat die Schweiz 1 218 047 *t* Kohlen im Werte von 32 337 667 Fr., 122 506 *t* Koks im Werte von 4 290 195 Fr. und 257 629 *t* Brikets im Werte von 7 126 282 Fr. importiert, somit zusammen für 43 754 154 Fr. Kohlen oder nach amerikanischem Gelde für 8 750 830 Doll. In 1898 importierte die Schweiz aus *Deutschland* 998 601 *t* Kohle und 102 644 *t* Koks, d. h. 7,1% der Kohlen- und 4,8% der Koksausfuhr Deutschlands. Der betreffende Konsul empfiehlt Versuche mit Lieferung von amerikanischer Kohle nach der Schweiz, und zwar sollte dafür ein Centraldepot nicht in Mannheim, sondern in dem nur 50 *km* von Basel entfernten Kehl am Rhein geschaffen werden, wohin die Kohle von Rotterdam auf Frachtschiffen billig und bequem transportiert werden könnte. Von dort liesse sich die Kohle in gleicher Weise nach Basel befördern und es würde sich die Einrichtung einer «Freizone» für den Vertrieb entweder in Basel selbst oder in Hüningen empfehlen. — Wie aus Pittsburg, Pennsylvanien, gemeldet wird, beabsichtigen die Leiter der dortigen «Pressed Steel Car Co.» ein grosses Etablissement zur Herstellung von amerikanischen Stahlwagen in einem Industriecentrum Europas zu errichten. Die Kosten der geplanten Anlage dürften sich annähernd auf 5 Millionen Franken stellen.

Schweizerisches Landesmuseum in Zürich. Mit dem 16. d. M. ist eine neue *Besuchs-Ordnung* für die Sammlungen in Kraft getreten, laut welcher diese vom 15. Juni bis 14. September täglich von 10 bis 5 Uhr und vom 15. September bis 14. Juni von 10 bis 4 Uhr ununterbrochen geöffnet sind. *An den Wochentagen* wird von 10 bis 12 Uhr ein *Eintrittsgeld* von 1 Fr. per Person für Erwachsene und von 50 Cts. für Kinder unter 13 Jahren (die das Museum nur in Begleitung von Erwachsenen besuchen dürfen) *erhoben*. Kinder unter 6 Jahren sind vom Besuch ausgeschlossen. *Geschlossen ist das Museum jeden Montag* (mit Ausnahme derjenigen, auf die ein zweiter Festtag fällt und des Sechseläuten Montag Vormittag), ferner am ersten Weihnachts-, Ostern- und Pfingsttag, am Charfreitag, Auffahrtstag, am eidg. Bettag, Neujahrstag und am 3. Januar, sowie am Dienstag nach Ostern und Pfingsten und an den Vorabenden ge-

oder andern der bestehenden Privatbahnen in den nächsten Jahren möglich erscheint, so muss bei Bemessung des Raumes auf 180—200 Motorwagen Bedacht genommen werden.

Die Hauptreparaturwerkstätte zerfällt in folgende Abteilungen: Schlosserei mit angebauter Schmiede, Magazinen, Versuchsraum, Wicklerei, Schreinerei für Aufstellung von drei bis vier Wagen und zwei bis drei Hobelbänken, Bandsägen etc., Lackiererei mit Geleisen für acht Wagen. Die Werkstätte muss selbstredend mit den Geleisen der Strassenbahn verbunden sein.

Für dieses Gebäude konnten nur die oben bezeichneten zwei Plätze ausfindig gemacht werden.

Dienstgebäude.

Die Abrechnung mit den Kondukteuren lässt sich bei unsern Verhältnissen nicht im Hauptbureau der Strassenbahnverwaltung ausführen, sondern es hat dieselbe abends nach der Rückfahrt der Wagen in den Depots stattzufinden. Daraus ergiebt sich die Notwendigkeit der Herstellung von folgenden Räumlichkeiten bei jedem Depot von etwa 50 Wagen: ein Saal von 60 bis 80 m^2 für die Wagenführer und Kondukteure; ein Zimmer von etwa 20 m^2 für die Abrechner; ein solches von ungefähr 30 m^2 für die abrechnenden Kondukteure; ein Speisezimmer von ungefähr 30 bis 40 m^2, Raum zum Trocknen der Kapute, Badeeinrichtungen, Aborte etc. Zweckmässig erscheint auch die Einrichtung einer kleinen Wohnung oder wenigstens von ein bis zwei Zimmern, damit ein Angestellter beim Depot wohnen kann und im Notfall schnell zur Hand ist.

Projekte für die Depots. Unter Berücksichtigung der vorstehend erörterten Bedürfnisse und der verfügbaren Bauplätze wurden folgende Projekte aufgestellt:

I. Hauptreparaturwerkstätte mit Schlosserei, Schreinerei und Lackiererei etc. (1700 m^2) mit Remise (1450 m^2) und Dienstgebäude (330 m^2) im Heuried; eine zweite Remise mit Nebenräumen (1440 m^2), Werkstätte (240 m^2) und Dienstgebäude (160 m^2) an der Hornbachstrasse.

II. Hauptreparaturwerkstätte (1250 m^2), Schreinerei (334 m^2), Lackiererei (450 m^2), Bureauanbau (178 m^2) im Heuried; Remise (1520 m^2), Werkstattanbau (280 m^2) und Dienstgebäude (185 m^2) an der Badenerstrasse und zweite Remise mit Nebenräumen wie bei Projekt I an der Hornbachstrasse.

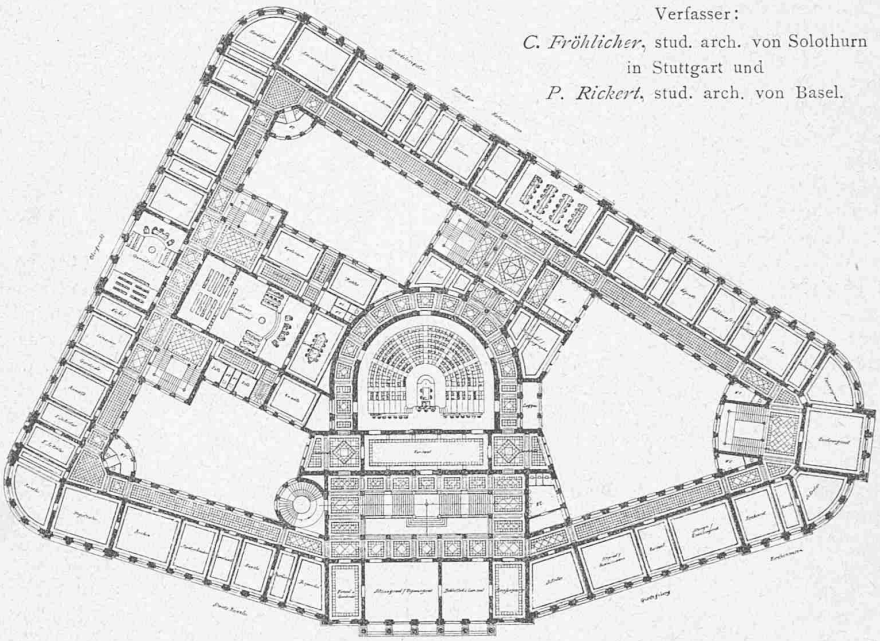
III. Hauptreparaturwerkstätte (1265 m^2), Schreinerei (340 m^2), Lackiererei (522 m^2), Remise 1710 m^2, Dienstgebäude (180 m^2) an der Seefeldstrasse, zweite Remise mit Dienstgebäude etc. wie bei Projekt II an der Badenerstrasse.

Projekt I war der Billigkeit des Bauterrains im Heuried wegen zuerst in Betracht gezogen, dann aber fallen gelassen worden, weil die Motorwagen, um vom Strassenbahnnetz in jene Gebäude — Remise und Hauptreparaturwerkstätte — oder umgekehrt zu gelangen, den Bahnübergang in der Birmensdorferstrasse kreuzen müssten. Ein weiterer Nachteil dieses Bauplatzes besteht in dem schlechten Baugrund. Dieser Uebelstand ist auch bei Projekt II noch in gewissem Grade vorhanden, und es stellt sich die Landerwerbung schon erheblich höher als bei Projekt I. Dieses Projekt (II) hat dann gegenüber den beiden andern den grossen Nachteil der Dreiteilung, der sich im Betriebe sehr fühlbar machen würde. Bei Projekt III sind zwar die Kosten der Landerwerbung noch erheblich höher als bei Projekt II; dagegen fällt die Dreiteilung, wie gesagt, hier

Ideenkonkurrenz für ein kant. Verwaltungs- und Gerichtsgebäude auf dem Obmannnamt-Areal in Zürich.

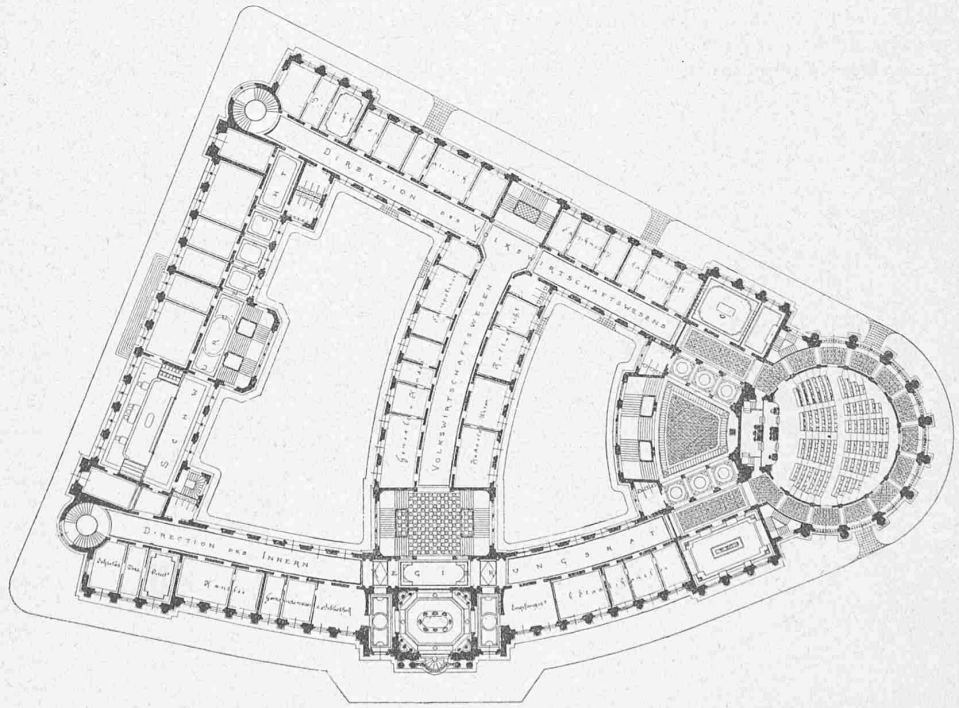
Angekaufter Entwurf Nr. 13. Motto: Kreuz im Kreis.

Verfasser:
C. Fröhlicher, stud. arch. von Solothurn in Stuttgart und
P. Rickert, stud. arch. von Basel.



Grundriss vom I. Stock. 1 : 1000.

Angekaufter Entwurf Nr. 10. Motto: Kanalwage. — Verfasser: Arch. *H. Juvet* in Genf.



Grundriss vom I. Stock. 1 : 1000.

weg und es liegt in der grossen Nähe des Bahnhofes im Tiefenbrunnen ein weiterer Vorteil desselben. Projekt III ist daher auch für die Ausführung vorgeschlagen.

In der Hauptreparaturwerkstätte im Seefeld sind alle bedeutenden Reparaturen vorzunehmen, während in der kleinen Werkstätte des Depots an der Badenerstrasse nur kleinere Reparaturen an den daselbst remisierten Wagen ausgeführt werden.

Die Hauptreparaturwerkstätte soll folgende Ausrüstung erhalten:

a) in der Schmiede:

1 doppelte Schmiedesse mit Ventilator, 2 Ambosse mit Untersätzen, 1 starker Schraubstock mit Gestell und Werkbank;

b) in der Werkstätte:

1 Motor von etwa 17 *P. S.* zum Antrieb der Haupttransmission, 3 Drehbänke verschiedener Grösse und Konstruktion, 3–4 verschiedene Bohrmaschinen, 1 hydraulische Presse mit Pumpe zum Aufziehen der Räder, 2 Stosshobelmaschinen, 1 Universalfräsmaschine, 1 Schleifstein, 1 Schlosserwerkbank mit acht Schraubstöcken u. s. w.;

c) in der Schreinerei:

1 Motor von 4 *P.S.* mit Transmission, 1 Bandsäge, 1 Hobel-Abrichtmaschine, 1 doppelter Leimofen, 3 Hobelbänke;

d) diverses Kleinwerkzeug.

Kraftbeschaffung. Die erforderliche Jahresleistung wird auf den Linien der Pferdebahn von rd. 9 *km* Betriebslänge etwa 1 620 000 Wagen-*km* betragen und da 1 Wagen-*km* etwa 0,52 *kw*-Stunden erfordert, so ist eine elektrische Arbeit von rd. 850 000 *kw*-Stunden jährlich auszuführen.

Für die Linie Bellevue-Leonhardplatz und die links der Limmat liegenden Linien der Pferdebahn liefert das städtische Elektricitätswerk im Letten die erforderliche Energie. Dieselbe wird dort als Drehstrom mit 2000 Volt verketteter Spannung erzeugt, nach der Umformerstation an der Sihl gegenüber der Tierarzneischule geleitet und daselbst in Gleichstrom von 550—570 Volt Spannung transformiert. Der jährliche Bedarf für vorbezeichnete Linien beträgt 630 000 *kw*-Stunden und 220 000 *kw*-Stunden entfallen auf die Linie Tiefenbrunnen-Bellevue. Um lange Leitungen zu vermeiden, soll die erforderliche elektrische Energie zum Betriebe dieser letztern Linie in der Kraftstation in der Burgwies erzeugt werden. Die in dieser Station vorhandenen Anlagen liefern gegenwärtig den elektrischen Strom zum Betriebe der Linien Burgwies-Kreuzplatz-Bellevue und Pfauen-Römerhof-Kreuzplatz.

Behufs Erzeugung dieses Stromes von etwa 85 Amp. sind gegenwärtig in der Kraftstation Burgwies aufgestellt:

2 Galloway-Kessel mit je 58 m^2 Heizfläche, 2 schnellaufende Dampfmaschinen für je 90 *P. S.*, 2 Dynamomaschinen, jede mittels Riemen von einer Dampfmaschine angetrieben, je 66 *kw* leistend, 1 Zusatzmaschine etc., 1 Akkumulatorenbatterie von 300 Tudorelementen und 245 Amp.-Stunden Kapacität.

Diese Anlagen sind nun so zu erweitern, dass sie auch noch die erforderliche elektrische Energie liefern können:

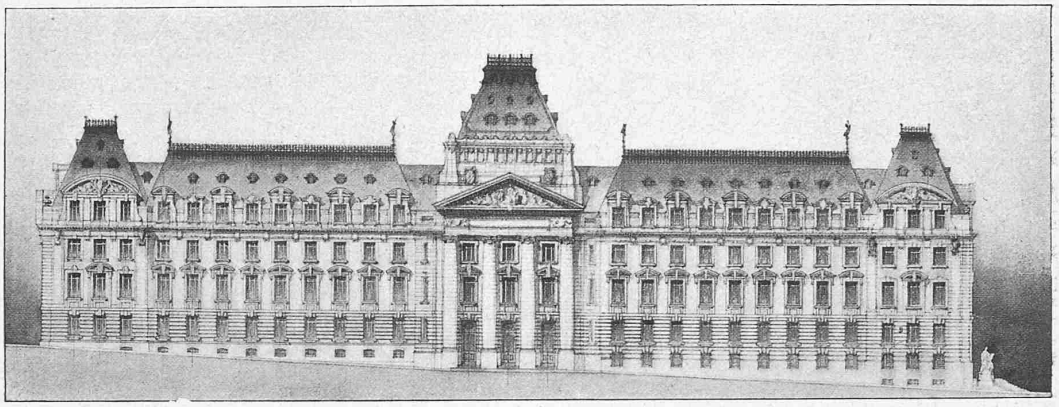
a) für die Linie Tiefenbrunnen-Bellevue	38 *kw*
b) für die Linie Tiefenbrunnen-Zollikergrenze	6 »
c) für die Linie Burgwies-Rehalp . . .	25 »
d) für die Hauptreparaturwerkstätte	20 »
Zusammen	89 *kw*

Die gegenwärtige Leistung beträgt, wie oben bemerkt in M. 47 *kw*, somit die zukünftige 136 *kw*.

Zur Erzielung derselben müssen die vorhandenen Dampfkessel, die noch gut erhalten sind, um ein Stück vermehrt werden; einer von den dreien bildet dann die Reserve, während die beiden andern im Betriebe stehen.

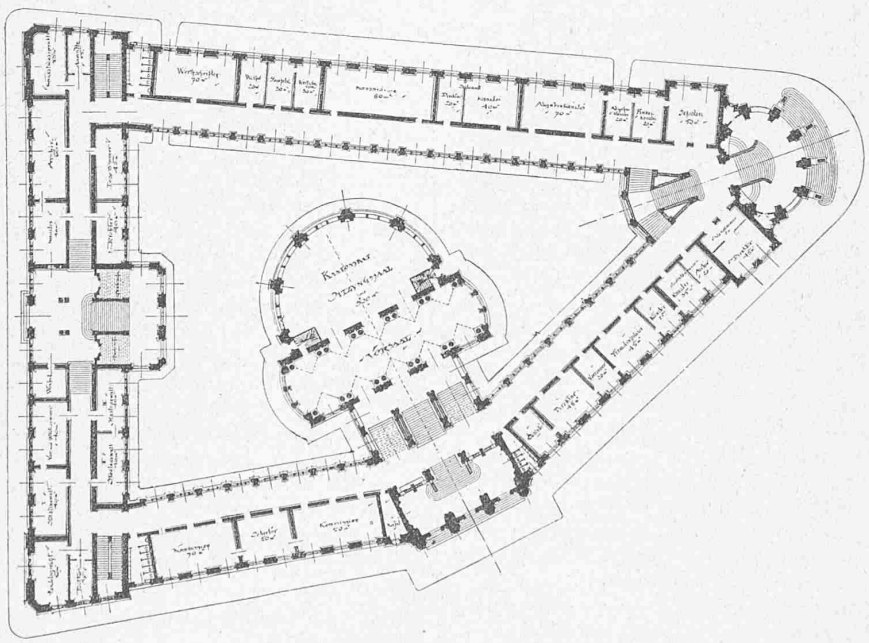
Ideenkonkurrenz für ein kant. Verwaltungs- und Gerichtsgebäude auf dem Obmannamt-Areal in Zürich.

Angekaufter Entwurf Nr. 19. Motto «Uto». — Verfasser: Architekten *P. Huber* in Basel und *G. Wanner* in Lausanne.



Hauptfassade.

Angekaufter Entw. Nr. 19. Motto »Uto». Verf.: Arch. *P. Huber* in Basel u. *G. Wanner* in Lausanne.



Erdgeschossgrundriss 1 : 1000.