

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 20

Vereinsnachrichten

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: 22.02.2026

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

Cement-Fabrik in Zwingen, *A.-G. Wagner & Cie.* in Stans, *kleiner & Cie.* in Aarau, *C. Hürlimann* in Brunnen, *W. Brodtbeck* in Liestal, *Société des Ciments de Paudex* in Pully, *Société des Usines de Grandchamp et de Roche* in Grandchamp.

Der Besuch der technischen Hochschulen des Deutschen Reiches betrug im Winterhalbjahr 1900/1901 11059 Studierende, 2147 Gasthörer und 1408 Teilnehmer, im ganzen also 14614 Besucher, gegen 13594 im Winter 1899/1900, die sich — laut einer Notiz in «Stahl und Eisen» — auf die einzelnen Hochschulen nach folgender Uebersicht verteilen:

Technische Hochschule	Gesamtzahl der			Besuchsziffer im ganzen	
	Studierenden	Gasthörer	Teilnehmer	1900/1901	1899/1900
Aachen	455	92	20	567	540
Berlin	3107	814	422	4343	3804
Braunschweig	293	164	26	483	485
Darmstadt	1366	132	65	1563	1616
Dresden	807	155	176	1138	1223
Hannover	1077	248	133	1458	1296
Karlsruhe	1371	85	97	1553	1364
München	2013	178	285	2476	2302
Stuttgart	570	279	184	1033	964

Die Erweiterungsbauten der Central-Londonbahn werden nach dem von den Ingenieuren der Gesellschaft, B. Baker und B. Mott, aufgestellten Anschlage, wie die «Railway News» berichten, einen Kostenaufwand von rd. 12 Mill. Fr. beanspruchen. Hiervon entfallen auf die Erweiterung von der Bank bis zur Liverpoolstrasse rd. 10 Mill. Fr., wovon 1 Mill. Fr. für die Erweiterungsarbeiten an der gegenwärtigen Station beim Mansion House und rd. 6250000 Fr. allein für das Gelände der Stationsanlage an der Liverpoolstrasse auszugeben sind. Die Baukosten der Schleife am Endbahnhof Shepherds Bush, an der die Züge wenden, sind mit etwa 1500000 Fr., die Kosten für die Anlage eines Nebengleises unter der Throgmortonstrasse mit 170000 Fr. veranschlagt.

Schweizerische Bundesbahnen. In seiner Sitzung vom 11. Mai hat der Verwaltungsrat der Schweiz. Bundesbahnen, dem Antrag der Generaldirektion¹⁾ entsprechend, Herrn E. Vogt endgültig zum Oberingenieur der Bundesbahnen ernannt. — Ferner empfahl er — nach dem Vorschlag seiner Kommission — dem Bundesrat, die Kreisdirektion Basel zu bestellen aus den Herren Forster, Vicepräsident des Obergerichtes Bern, Ingenieur E. Frey von Olten, Maschinemeister der Gotthardbahn in Luzern und Ingenieur J. Hui von Wagenhausen, Thurgau, Direktor der schweiz. Centralbahn in Basel. — Der Bundesrat hat diese Ernennungen am 14. Mai 1901 vollzogen.

Pilatusbahn. Als Ersatz für den bisherigen Betriebsdirektor R. Winkler, der mit 1. Juni die Stelle des Direktors der technischen Abteilung im schweizerischen Eisenbahndepartement²⁾ antritt, ist von dem Verwaltungsrat der Pilatusbahn Herr Ingenieur Walter Winkler von Luzern beauftragt worden.

Eidg. Amt für geistiges Eigentum. Der schweizerische Bundesrat hat zu Ingenieuren des eidg. Amtes für geistiges Eigentum ernannt die Herren Maschineningenieur F. Blau von Bern und Maschineningenieur J. Stocker von Büron, Kt. Luzern.

Konkurrenzen.

Stadthaus in Vallorbe. Der Gemeinderat von Vallorbe eröffnet einen Wettbewerb unter den schweizerischen Architekten zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Stadthaus in Vallorbe. Zur Prämierung von mindestens drei der eingereichten Projekte werden dem Preisgerichte 3000 Fr. zur Verfügung gestellt. Letzteres besteht aus den Herren Charles Melley, Jacques Regamey und Francis Isoz, alle drei Architekten in Lausanne. — Der Termin für die Einreichung ist auf den 15. August 1901 angesetzt. — Nach Begutachtung durch das Preisgericht werden alle eingesandten Entwürfe 14 Tage lang öffentlich ausgestellt. Die mit Preisen bedachten Arbeiten gehen in das Eigentum des Gemeinderates über, der sie nach Gutfinden verwenden kann; immerhin wird er zunächst suchen sich mit dem erstprämierten Bewerber über die Herstellung der Ausführungspläne und die Uebernahme der Bauleitung zu verständigen.

Das Gebäude soll einen grossen Konzertsaal für 500 bis 600 Zuhörer, Säle für die Stadtratssitzungen, für das Friedensrichteramt, Bibliothek-

und Archivräume enthalten, ferner eine Restauration nebst Wohnung des Restaurateurs. In einem der Gemeinde gehörenden Nebengebäude, dessen Umbau in den Entwurf mit einzubeziehen ist, sind Gendarmerie- und Polizeiposten, Verhaftlokale, dann ein Lokal für öffentliche Versteigerungen, Bäder u. a. m. unterzubringen.

Verlangt werden: Grundrisse von jedem Stockwerke, zwei Fassaden und die erforderlichen Schnitte im Massstab 1:100, ein Lageplan 1:500 und eine gedrängte Beschreibung mit Berechnung des Kubikinhaltes. — Das ausführliche Programm nebst Lageplan (1:500), aus dem alle Zufahrts- und Höhenverhältnisse des Bauplatzes zu ersehen sind, und einem Plan des erwähnten, der Gemeinde gehörenden Gebäudes (1:100) sind zu beziehen vom Gemeinderat von Vallorbe.

Primarschulhaus in Davos-Platz. (Bd. XXXVII S. 165.) Das Preisgericht hat am 14. Mai die zu diesem Wettbewerb eingereichten 63 Projekte geprüft und folgende drei Preise zuerkannt:

I. Preis (700 Fr.) den Herren *Jul. Schmitt, Ed. Kölker, Val. Koch und Ernst Fröhlicher* in Luzern; Motto: «Fontana».

II. Preis (500 Fr.) Herrn *A. Huber*, Architekt in Zürich; Motto: «Paltram».

III. » (300 Fr.) Herrn *H. Flügel*, Architekt in Basel; Motto: «Jürg Jenatsch».

Rathaus in Dresden. (Bd. XXXV S. 276, Bd. XXXVII S. 95 und 130.) Der Rat der Stadt Dresden hat auf Vorschlag des gemischten Sonder-Ausschusses für die Rathausbau-Angelegenheit beschlossen, nachträglich noch für je 1000 Mk. anzukaufen die Wettbewerbs-Entwürfe der Herren: Architekt *Mössinger*, Frankfurt a. M., Professor von *Thiersch*, München, Architekt Rector *Lender*, Heidelberg, Architekt *Schwerd*, Potschappel und Architekt *Hermann Thüme* in Dresden.

Litteratur.

Ein gegangene litterarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Mitteilungen über Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens, insbesondere aus den Laboratorien der technischen Hochschulen, herausgegeben vom *Vereine deutscher Ingenieure*. Heft I, Untersuchungen u. s. w. von *C. Bach*. Berlin 1901. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 1 M.

Korrespondenz.

Zur Rezension über „die Chorstühle in der ehemaligen Cistercienser-Abtei Wettingen“ von E. A. Stückelberg.

In Nr. 19, Seite 207 und 208 der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 11. Mai bringt E. A. Stückelberg eine Rezension, in welcher er sich abschätzend über den Text meiner Arbeit „Die Chorstühle in der ehemaligen Cistercienser-Abtei Wettingen“ ausspricht. Da die Beamten des Landesmuseums es sich zur Pflicht gemacht haben, prinzipiell alle Polemik mit E. A. Stückelberg zu vermeiden, die er seit seinem Weggange von der Anstalt sowohl gegen diese selbst, als auch gegen die an ihr wirkenden Personen richtet und wozu auch diese Rezension gehört, so trete ich auf deren Inhalt nicht ein. Ich kann dies umso mehr, als es sich lediglich um Nörgeleien an Nebensächlichkeiten und ohne mein Verschulden stehen gebliebene Druckfehler handelt, die jeder Fachmann ohne weiteres als solche erkennen wird.

Zürich, 13. Mai 1901.

Dr. Hans Lehmann.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Referat

von Stadtgenieur *V. Wenner* über die Quartierplanprojekte des Neumühle-Areals in Zürich, gehalten in der Sitzung vom 10. April 1901.

Neben den vielen Quartierplanprojekten ausserhalb der eigentlichen Stadt, im Gebiete der ehemaligen Ausgemeinden, die den Unbeteiligten nicht besonders interessieren, sind in letzter Zeit auch im Innern der Stadt einige Gebiete zur Ueberbauung in Aussicht genommen worden, welche vermöge ihrer wertvollen Lage oder ihrer besonderen Zweckbestimmung mehr allgemeines Interesse beanspruchen und daher eine Besprechung in technischen Kreisen rechtfertigen.

Eines dieser Gebiete ist das Neumühle-Areal. Dasselbe umfasst das Quartier zwischen Limmat und Stampfenbach-Wasserwerkstrasse, vom

¹⁾ Bd. XXXVII S. 107.

²⁾ Bd. XXXVII S. 141.

Hotel Central bis zum Drahtschmiedli hinunter. Die Hauptinteressenten an demselben sind in erster Linie die Herren Escher Wyss & Cie. mit dem früher für ihre Maschinenfabrik dienenden Areal und die Stadtgemeinde mit dem Lande des Schlachthaus und Viehmarktes, ferner die Seidenfärberei Seelig und die Bierbrauerei Steuble «zum Drahtschmiedli».

Die günstige Lage dieses Areals in der Nähe des Hauptbahnhofes, an der Limmat und gegenüber der hübschen Platzpromenade mit dem Landesmuseum stempelt dasselbe zu einem Wohn- und Geschäftsquartier ersten Ranges und nachdem die Herren Escher Wyss & Cie. im Jahre 1893—1894 in das neue Etablissement im Hard übergesiedelt waren, sind für die Ueberbauung des dadurch frei gewordenen Gebietes in der «Neumühle» von verschiedenen Seiten Projekte aufgestellt worden, so auch durch das Tiefbauamt der Stadt selbst; denn diese hat nicht nur als Grund-eigentümerin grosses Interesse an einer richtigen Einteilung des Areals, sondern sie hat auch vom Standpunkte des allgemeinen öffentlichen Verkehrs und Gemeinwohls aus die Pflicht, für eine rationelle, in ästhetischer und sanitärer Beziehung befriedigende Ueberbauung zu sorgen und zu wirken.

Das Tiefbauamt I hat bereits im Jahre 1893 drei Projekte aufgestellt. Dieselben haben gemeinsam eine Quaistrasse längs der Limmat vom Hotel Central, bezw. von der Bahnhofbrücke aus bis zum Drahtschmiedli mit Einführung in die Wasserwerkstrasse und zwei neue Limmatübergänge: eine Brücke von der Walchegasse nach der Museumsstrasse und eine solche vom Drahtschmiedli nach dem Sihlquai hinüber. Das Land zwischen dieser Quaistrasse und der Stampfenbachstrasse wird durch eine Anzahl Querstrassen in grössere Baublöcke mit Lichthöfen geteilt. Während in den zwei ersten Projekten nur die erwähnte Quaistrasse in die Wasserwerkstrasse eingeführt ist, sah das dritte Projekt auch noch die Einführung der Nordstrasse (in gerader Fortsetzung mittels Viadukt) in die Stampfenbachstrasse vor; außerdem ist der Gasthof zur Sonne als zu beseitigen angenommen und das Projekt daher sehr teuer. Der Baulinienabstand der neu projektierten Strasse ist zu 15 m, derjenige der Stampfenbachstrasse zu 20 m, die maximale Steigung in den Hauptverkehrslinien zu 5 % und in den Querstrassen bis zu 8 % angenommen.

Im Jahre 1898 stellte die Aktiengesellschaft Escher Wyss & Cie. an die Stadtverwaltung das Ansuchen, über das betreffende Areal das Quartierplanverfahren einzuleiten. Dem Gesuch war ein vollständiges, von den Herren Locher & Cie. als Vertreter genannter Aktiengesellschaft ausgearbeitetes Projekt für eine Quartiereinteilung beigelegt. Dieses sieht rechts der Limmat von der Bahnhofbrücke abwärts ebenfalls eine Quaistrasse vor, mit Durchschneidung der Liegenschaft Seelig und des Drahtschmiedli und Ausmündung in die Wasserwerkstrasse. Als Hauptverkehrslinie ist — an eine Brücke von der Museumsstrasse nach der Walchestrasse hinüber anschliessend — eine Diagonalstrasse von 24 m Baulinienabstand in der Richtung gegen die Summatrassse mit Ausmündung in die Stampfenbachstrasse vorgesehen; Querstrassen mit Treppenaufgängen sind zur weiteren Einteilung des Areals angenommen. Die Quaistrasse ist mit 16 m und die Querstrassen mit 15 m Baulinienabstand projektiert; die Maximalsteigung in der Diagonalstrasse beträgt 5 %. Abgesehen davon, dass die Expropriation der Liegenschaften Seelig und Steuble jedenfalls ganz bedeutende Summen gekostet hätte, ist auch in verkehrstechnischer Beziehung eine Ausmündung der Quaistrasse in die als Verkehrslinie ganz unbedeutende Wasserwerkstrasse nicht gerechtfertigt. Die projektierte Diagonalstrasse und der Walchplatz nähmen sehr viel vom wertvollsten Land in Anspruch und erstere mündete mitten in die Stampfenbachstrasse aus, die ohnedies schon stark überlastet ist.

Die Einleitung des Quartierplanverfahrens und der Beschluss des Stadtrates, dasselbe amtlich durchzuführen, veranlassten nun das Tiefbauamt zu weiteren Studien, wodurch im Laufe der Zeit eine ganze Reihe von Projekten entstanden, umso mehr als neben dem Tiefbauamt auch noch andere Kreise Studien für diese Quartieranlage unternommen haben. Von all diesen Projekten sollen im weiteren Verlauf des Referates nur die charakteristischen näher behandelt werden.

Bei Beratung des Uebersichtsplans für die Hauptverkehrslinien des städtischen Bebauungsplanes ist die Wasserwerkstrasse als Hauptverkehrslinie ausser Betracht gefallen und für die Nordstrasse — deren gerade Fortführung infolge Bewilligung und Ausführung des Hauses an der Ecke Wasserwerkstrasse-Waltersteig unmöglich wurde — die Einführung in die neue Beckenstrasse längs der Limmat weiter abwärts — wegen der rechtsufrigen Zürichseebahn oder der Ueberführung mittels einer Brücke beim Drahtschmiedli nach dem Sihlquai — in Berücksichtigung der dadurch bedingten grossen Kosten als zu weitgehend bezeichnet. Anderseits musste man sich in erster Linie sagen, dass die Anlage irgend einer

weiteren Hauptstrasse durch das Neumühle-Areal dazu dienen müsse, den grossen Verkehr vom oberen Teile des IV. Kreises und den daran anstossenden Nachbargemeinden von der überlasteten Stampfenbachstrasse und Bahnhofbrücke abzuleiten und auf besonderem Wege nach dem Hauptbahnhof, der Museumsstrasse und dem III. Kreise zu leiten. Die Hauptverkehrsader vom IV. Kreise nach dem Centrum der Stadt und dem Hauptbahnhof ist und bleibt aber die Schaffhauser-, neue Becken- und Stampfenbachstrasse und an der Vereinigung der neuen und alten Beckenstrasse mit der Wasserwerkstrasse bei der «Sonne» Unterstrass findet entschieden die Hauptansammlung des Verkehrs statt. Wenn also die Stampfenbachstrasse wirksam entlastet werden soll, so muss hier an diesem Punkte der Verkehr abgenommen und abgeleitet werden. Diese Erwägungen gaben Veranlassung zu der Idee, die Quaistrasse und die Diagonalstrasse des Locher'schen Projektes zu vereinigen, d. h. vom Endpunkt der Museumsbrücke auf dem rechten Ufer nur eine Hauptstrasse direkt nach dem Ausgänge der Beckenstrasse bei der Sonne zu ziehen; es ist das das Projekt VI des Tiefbauamtes. In demselben ist dieser Hauptstrassenzug nur so weit als Quaistrasse dem Flusse nach gezogen, als der Anschluss desselben an den Platz vor der Sonne mit der angenommenen Maximalsteigung von 5,5 % es gestattet. Von der Abzweigung der Hauptstrasse landeinwärts ist dem Ufer nach noch ein Fussweg von 6 m Breite bis zum Drahtschmiedli-Steig geführt. Die Museumsbrücke mündet am rechten Ufer auf einen Platz aus, der direkte Querverbindung nach der Stampfenbachstrasse hat. Im übrigen ist das Areal auch wieder durch Querstrassen zwischen der neuen Hauptverkehrslinie und der Stampfenbachstrasse in grössere Baublöcke eingeteilt. Das allmähliche Ansteigen der Hauptverkehrslinie längs der Limmat bedingt die Herstellung einer Ufermauer, die ihre grössste Höhe von etwa 7,60 m über dem normalen Wasserspiegel der Limmat bei der Abbiegung der Strasse vom Ufer erreicht.

Der Quartierverein Unterstrass, der sich lebhaft für die Ueberbauung des Neumühle-Areals interessiert und namentlich vom Standpunkte der allgemeinen Quartierinteressen die Frage derselben verfolgt, beauftragte im Laufe des Sommers 1899 eine Specialkommission, von den bis dahin im Tiefbauamt gemachten Studien Kenntnis zu nehmen. Bei einer bezüglichen Besprechung wurde von Seite des Quartiervereins der Grundgedanke des letzterwähnten Projektes VI des Tiefbauamtes als einzige richtige Lösung in Bezug auf Strassenführung anerkannt, jedoch die Anregung gemacht, die hohe Stützmauer längs der Limmat dadurch zu vermeiden, dass der Hauptstrassenzug allmählich mit der Erhöhung desselben über das Limmatufer landeinwärts gerückt und mittels einer Böschung an dieses angeschlossen werde. So entstand ein neues Projekt, welches einerseits vom Tiefbauamt, anderseits von Herrn Architekt Welti-Herzog im Auftrage des Quartiervereins weiter ausgearbeitet wurde. Der Platz gegenüber der Ausmündung der Museumsbrücke auf dem rechten Limmatufer ist gegen die Stampfenbachstrasse zu durch einen Baublock abgeschlossen, jedoch unter demselben durch, mittels einer Durchfahrt mit der Stampfenbachstrasse verbunden. Der erwähnte Hauptstrassenzug bildet die direkte Verlängerung der Quaistrasse zwischen Bahnhofbrücke und Museumsbrücke und läuft noch etwa 250 m weit längs der Limmat, an diese mittels bepflanzter Böschung anschliessend, und dann gegen die «Sonne» abzweigend. Diese Strasse bildet mit ihren Alleenanlagen ein hübsches Pendant zur Platzpromenade und gewährt von dieser aus ein schönes Bild des gegenüberliegenden Quartiers. Der Hauptstrassenzug ist von der Bahnhofbrücke weg mit 20 m Baulinienabstand projektiert und liegt zwischen Bahnhofbrücke und Museumsbrücke in der Horizontalen, steigt dann weiter mit 2,5 % und schliesst auf der letzten Strecke mit 4,5 % an die neue Beckenstrasse bei der Sonne an; die Querstrassen haben 14 m Baulinienabstand und ein Maximalgefälle von 5,5 %.

Neben dem Tiefbauamt hat auch die Abteilung des städtischen Quartierplanbureaus selbständige Studien gemacht, folgte jedoch bei demselben einer anderen Idee. Von der Ansicht ausgehend, dass die Anlage grosser Baublöcke mit weiten, bepflanzten Lichthöfen eine zu schlechte Ausnutzung des Baugrundes sei, hat das Quartierplanbureau zwischen den Fluss und die Stampfenbachstrasse eine Parallelstrasse gelegt, die um eine Baublocktiefe von 15 m vom Ufer, bezw. von dem demselben entlanggeführten Quaifussweg entfernt ist und ebenfalls an den Hauptverkehrspunkt vor der «Sonne» anschliesst. Die Querstrassen erhalten zwischen Quaifussweg und Parallelstrasse Treppenanlagen, während sie zwischen dieser und der Stampfenbachstrasse fahrbar sind. Die Museumsbrücke findet eine direkte Fortsetzung in die Stampfenbachstrasse; die Kreuzung dieser Querstrasse mit der Hauptlängsstrasse ist nicht als Platzanlage ausgebildet. Dieses Projekt gestattet allerdings eine starke Ausnutzung des Baugrundes, allein die schmale Häuserreihe zwischen der Längsstrasse und

dem Flussufer ist entschieden ein Nachteil, auch die Baublocktiefe zwischen Parallelstrasse und Stampfenbachstrasse gestattet nur die Anlage minimaler Lichthöfe und abgesehen davon, dass die ganze Anlage in ästhetischer Beziehung hinter dem vorbesprochenen Projekte zurücksteht, würde dieselbe auch in sanitärer Hinsicht zu wünschen übrig lassen, da die Ueberbauung in diesem Falle voraussichtlich nicht in offenen Baublöcken, sondern geschlossen stattfinden wird.

Die verschiedenen bisher ausgearbeiteten Projekte sind im Stadtrate und in einer Specialkommission des Baukollegiums zur Besprechung gelangt. In dieser letzteren vertrat u. a. Herr Oberingenieur Moser die Ansicht, es sei der Hauptverkehr nicht durch eine Quaistrasse oder Parallelstrasse von der Museumsbrücke bis zur Sonne Unterstrass zu leiten, sondern es sei von der teuern Anlage einer solchen Parallelstrasse abzusehen und der Verkehr auf möglichst kurzem Wege von der Museumsbrücke in die Stampfenbachstrasse zu leiten, diese dagegen auf der Westseite, an dör sie noch nicht bebaut ist, so zu verbreitern, dass sie auch dem vermehrten Verkehr genüge. Immerhin ist dem Flusse nach von der Bahnhofbrücke weg bis zum Drahtschmiedli-Steig eine Quaistrasse angenommen, welche jedoch vorläufig keine Fortsetzung hat. Es ist demnach vom Platz bei der Museumsbrücke aus eine kurze, gabelförmige Verbindung mit der Stampfenbachstrasse hergestellt und diese letztere auf 24 m Bauliniendistanz erweitert angenommen.

Am 13. Juni 1900 fand im Quartierplan-Verfahren die erste Grund-eigentümersammlung statt und es wurden derselben vier Projekte vorgelegt:

- I. Projekt Escher Wyss & Cie.
- II. » des Tiefbauamtes und des Quartiervereins
- III. » Quartierplanbureau und
- IV. » der Specialkommission des Baukollegiums (Moser).

Die Mehrzahl der Grundeigentümer sprach sich im allgemeinen für das Projekt des Quartierplanbureaus aus und gestützt auf die in dieser Versammlung geäußerten Ansichten und Wünsche hat dann das Quartierplanbureau ein weiteres Projekt ausgearbeitet, in dem die direkte Verbindungsstrasse zwischen Museumsbrücke und Sonne aufgenommen, von dieser abzweigend jedoch eine zweite schmale Längsstrasse mit Ausmündung in die Wasserwerkstrasse bei der Seelig'schen Liegenschaft vorgesehen ist. Es entsteht dadurch im oberen Teile des Quartiers zwischen Längsstrasse und Limmat die im Projekt Tiefbauamt-Quartierverein angenommene bepflanzte Uferböschung, während sich weiter unten zwischen dem Quaifussweg und der zweiten Längsstrasse wieder die schmalen Baublöcke ergeben. Das ganze Projekt macht einen sehr gesuchten und unvorteilhaften Eindruck.

Bei Anlass der Aufstellung der Bau- und Niveaulinien für die Wasserwerkstrasse ging gegen dieselben von Herrn Schindler-Escher ein Rekurs ein. Zur besseren Begründung desselben hatte sich Herr Schindler an Herrn Prof. Gull um ein Gutachten gewendet und dieser fand, dass die Festlegung der Baulinien der Wasserwerkstrasse nur im Zusammenhang mit der Quartieranlage im Neumühle-Areal erfolgen sollte. Es haben deshalb Herr Prof. Gull in Verbindung mit Herrn Ingenieur A. Unmuth ein weiteres Projekt aufgestellt, in welchem die Wasserwerkstrasse durch das Drahtschmiedli und die Seelig'schen Liegenschaften langsam fallend an das rechte Ufer der Limmat hinunter und dieser entlang als Quaistrasse von 18 m Bauliniendistanz bis zur Bahnhofbrücke hinauf geführt ist. Als Uebergang über die Limmat ist ebenfalls die Museumsbrücke angenommen,

die jedoch mehr senkrecht zur Flussrichtung mit Ausmündung näher dem Landesmuseum gelegt wird. Im ferner ist auch die frühere Idee der geraden Fortsetzung der Nordstrasse und Einführung in die Wasserwerkstrasse in diesem Projekte wieder aufgegriffen. Der Platz auf dem rechten Ufer bei der Ausmündung der Museumsbrücke ist rechteckig angelegt, und gegen die Stampfenbachstrasse durch einen Baublock abgeschlossen. Zwischen dem Platz und der ersten Querstrasse flussabwärts ist im ferner noch eine Parallelstrasse zur Stampfenbachstrasse auf etwa 15 m Baublocktiefe gegen diese eingelegt. Der Querverkehr ist durch weitere Querstrassen und kleine Platzanlagen vermittelt. Abgesehen von den für die Durchführung der Wasserwerkstrasse und Nordstrasse und durch die verschiedenen Platzanlagen bedingten sehr hohen Expropriations- und Baukosten, dürften auch die schmalen Baublöcke zwischen verlängerter Wasserwerkstrasse und Nordstrasse und längs der erwähnten Parallelstrasse zu Bedenken Anlass geben. Auch hat dieses Projekt den Nachteil der hohen Quaimauer längs der Limmat. — Es ist dies zur Zeit das letzte ausgearbeitete Projekt.

Vom finanziellen Standpunkte aus ist im allgemeinen zu sagen, dass die Durchführung des Locher'schen oder Gull-Unmuth'schen Projektes die *grössten*, diejenige eines der Projekte des Quartierplanbureaus die *geringsten* Opfer erfordert. In der Mitte zwischen beiden stehen die Projekte des Tiefbauamtes und des Quartiervereins Unterstrass. Vom technischen, wie vom ästhetischen Standpunkte aus ist entschieden dem Projekte des Tiefbauamtes und zwar speciell demjenigen mit dem Quartierverein Unterstrass ausgearbeiteten der Vorzug zu geben, denn wie bereits erwähnt, ist die Wasserwerkstrasse keine Verkehrsstrasse und der Verkehr muss bei der Sonne Unterstrass abgenommen und zur Entlastung der Stampfenbachstrasse direkt nach der Museumsbrücke geleitet werden. Die ganze Einteilung ist eine einfache, die Gefülsverhältnisse günstige und die architektonisch gefällige Ausbildung leicht. Die gerade Durchführung der Nordstrasse ist gegenwärtig nicht mehr oder doch nur mit sehr grossen Kosten möglich.

Wenn auch die vorteilhafteste Ausnutzung des Terrains in Anbetracht der grossen Opfer, die die ganze Quartieranlage erfordert, wünschenswert ist, so sollte doch der ästhetische Standpunkt nicht ausser Acht gelassen und ein Quartier geschaffen werden, das jener Gegend ein freundliches Aussehen giebt und zum Landesmuseum und der Platzpromenade ein passendes Gegenüber bildet. Eine vollständig befriedigende Lösung dieser Quartierplanfrage liegt entschieden noch nicht vor und es sind dazu weitere Studien notwendig. Allein an Hand der vielen bereits vorhandenen Vorschläge wird sich gewiss eine Lösung finden lassen, die allen berechtigten Ansprüchen sowohl vom finanziellen als auch vom technischen und ästhetischen Standpunkt aus entsprechen dürfte.

V. W.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.**

Stellenvermittlung.

Gesucht ein oder zwei tüchtige, in Projektierung und Konstruktion von Dynamomaschinen erfahrene *Konstrukteure*. (1280)

Gesucht ein *Chemiker* mit praktischer Erfahrung, ausschliesslich für Appretur. (1283)

Gesucht ein jüngerer, praktisch erfahrener *Bauingenieur*. (1284)

Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
20. Mai	Baubureau	Basel, Martinskirchplatz 5	Lieferung der Balkeneisen (Saal- und Hallenbau) zum Rathaus-Umbau in Basel.
20. »	Schmidhauser, Statthalter, Präs. der Baukommission	Hohentannen (Thurgau)	Glaser-, Schreiner-, Schlosser-, Maler-, Tapezier-, Verputz- und Gipserarbeiten, sowie Lieferung von Terrazzo- oder Plättiböden, Fensterrouleaux zum Schulhausbau in Hohentannen.
23. »	Gemeinderatskanzlei	Weggis (Luzern)	Sämtliche Arbeiten und Lieferung von T-Balken zur neuen Armenanstalt in Weggis.
25. »	Schul-Vorsteuerschaft	Geerlisberg b. Kloten (Zürich)	Verputzarbeiten und Anstrich der Fenster und Jalousien am Schulhaus in Geerlisberg.
25. »	J. A. Bätschmann	Oberrindal (St. Gallen)	Sämtliche Arbeiten zum Bau einer Kapelle in Oberrindal.
25. »	Hochbaubureau	Basel	Schreinerarbeiten zum Neubau des Rosenthal-Schulhauses in Basel.
25. »	Finanzdirektion	Zürich	Lieferung von 6—8000 q Kalkstein, ungebrannt und ungemahlen und 2—3000 q Romancementstein für die Cementsteinfabrik Käpfnach, franko Station Horgen bzw. Landungsstelle b. d. Cementfabrik.
28. »	Kanalisations-Bureau	Basel, Rebgasse 1	Erstellung von drei Betonkanälen in Lichtweiten von 0,50/0,75—1,50/2,10 m. Gesamtlänge 1820 m.
28. »	Bureau des Gaswerkes	Basel, Binningerstrasse 8	Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten für das neue Regenerationsgebäude in der Gasfabrik.
31. »	Kantonsingenieur-Bureau	Aarau	Abbruch der alten Brücke über die Suure und Erstellung einer neuen eisernen.
15. Juni	R. Wartmann	Oberurnen (Glarus)	Erstellung einer neuen Centralheizung in der Spinnerei von R. Wartmann in Oberurnen.