Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 41/42 (1903)

Heft: 5

Artikel: Das städtische Verwaltungsgebäude im Fraumünsteramte in Zürich: erbaut 1898-1901 von Architekt Professor Gustav Gull in Zürich

Autor: B.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-24021

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: 31.07.2025

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

INHALT: Das städtische Verwaltungsgebäude im Fraumünsteramte in Zürich. IV. (Schluss.) — Die Verheerungen der kleinen und grossen Schlieren im Kanton Obwalden vom 3. Juli 1903. — Aufnahmegebäude im Bahnhof Basel. — Elektrizitätswerk der Papierfabrik Albbruck. III. — Eidg. Polytechnikum. — Miscellanea: Die Erweiterung der elektrischen Anlagen der Stadt Zürich. Oberbaurat Karl Schäfer. Eidg. Polytechnikum. Das römische Haus in Leipzig. Die Ruinen der Insel Philae. Die Königsbrücke in Magdeburg. Verbilligung des elektrischen Lichtes für Berlin. Ein Seeschiffahrtskanal durch Schottland. Die Restauration der Schlossruine Dornach. Die Talsperren der Neisse. Die Wiederherstellung der Minoritenkirche in Wien. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittelung.

Das städtische Verwaltungsgebäude im Fraumünsteramte in Zürich.

Erbaut 1898—1901 von Architekt Professor *Gustav Gull* in Zürich.

IV. (Schluss.)

In ähnlicher Weise, wie das alte Fraumünsteramt mit der Kirche verbunden war, wurde in dem Bestreben überall mit dem Neuen am Alten anzuknüpfen auch zwischen dem neuen Stadthause und dem Münster eine Verbindung hergestellt durch jene Kreuzganganlage, die teilweise an der Stelle des alten Kreuzgartens und unter Benutzung der noch vorhandenen Reste ausgebaut worden ist (Abb. 25, S. 54). Der Sockel der alten Bauten war unter einer wohl 0,80 *m* tiefen Schicht aufgefüllter Erde verborgen, nach deren Beseitigung das mit Diplolith- und Terracottaplatten auf Betonunterlage belegte Hofniveau 1,5 *m* unter das Trottoirniveau zu liegen kam und für den Durchgang die Anlage von Treppen an der Fraumünsterstrasse und am Stadthausquai nötig wurde. An die Stelle des ehemaligen Fraumünsterschulhauses ist eine weite Halle mit reichen Netzgewölben getreten, aus der man durch einen breiten Torbogen in den kleinen Hof gelangt, der binnen kurzem durch einen Trinkbrunnen einen weitern Reiz erhalten soll. Nach dem Stadthausquai zu wird der Hof durch einen zweigeschossigen Bau abgeschlossen, durch den ein breiter, in Holz flachgedeckter Torweg führt mit seitlichen schmälern Gängen, die sich nach ihm in gekuppelten, rundbogigen Fensterarkaden über niedrigen Bänken öffnen, den Resten des alten romanischen Kreuzganges. Die ältesten Teile, die hier wieder Verwendung fanden, stammen aus dem XII. Jahrhundert von einem Baue der Abtissin Mechthild von Tirol (1145 bis 1153), bei dem als Träger der wulstigen Kreuzgewölberippen, sowie der rechteckigen Wand und Quergurten aus den Wänden und den Zwischenpfeilern der Fenstergruppen schlichte Halbsäulen mit Würfelkapitälen und attischen Basen mit Eckknollen vorsprangen. Die gleich hohen, rundbogigen Fensteröffnungen, die zu dreien in jedem Gewölbejoch auf einfachen, oft achteckigen oder quadratischen Säulchen ruhen, werden durch Pfeiler getrennt, deren seitliche Flächen teils noch vorhandene Reliefs mit Szenen aus dem Leben der h. h. Felix und Regula zeigten. Auch die innern Stirnseiten der Bogenanfänger waren mit vorspringenden Masken geziert und alle Teile in gefälligem Wechsel von rotem und grauem Sandstein ausgeführt, was dem Kreuzgang einen ganz besondern Reiz verliehen haben muss. Die Anlage besitzt die volle Reife des romanischen Stils, allerdings nicht in der Ueppigkeit des wahrscheinlich etwas jüngern Kreuzgangs beim Grossmünster, aber doch frisch und anmutig.

Zwischen diesen beiden Verbindungsflügeln zieht sich auf der Nordseite des Hofes an der Kirchenmauer ein spätgotischer Gang hin, zu dessen Gewölben die in der Kirchenmauer erhalten gebliebenen gotischen Gewölbeansätze verwendet wurden und der sein Licht durch hübsche dreiteilige Masswerkfenster vom Hofe aus erhält. Die Konsolen, Anfänger und Schlussteine aller Gewölbe und Bogenöffnungen der westlichen Halle und der Kreuzgänge sind zumeist mit figürlichem Schmuck geziert und die Gewölbekonsolen namentlich im östlichen Gange zum Teil als Köpfe ausgebildet, welche die Züge bekannter Zürcher Persönlichkeiten tragen. Hervorzuheben sind auch die neugeschaffenen Kapitelle der Gewölbediensten des romanischen Teiles auf denen sich sagenhafte Tiere und Menschengestalten fröhlich zwischen stilisiertem Blattwerk tummeln (Abb. 27, 28 und 29, S. 56 und 57).

Die Fenster des Erdgeschosses der den Hof begrenzenden Stadthausfassade sind dreiteilige Masswerkfenster, die mit den gerade abgedeckten Fenstergruppen des Untergeschosses vereinigt in tiefen, oben durch kräftig profilierte Segmentbogen abgeschlossenen Nischen liegen (Abb. 23). Ueber dem Torweg, der vom Hofe nach dem Stadthausquai führt, ist in Breite des vorgelegten Kreuzganges eine Plattform angeordnet, in deren Brüstung über dem mit Kugelknospen gezierten Abschlussgesimse und zwischen zierlichen Masswerkfeldern eine Reliefdarstellung der Gründungssage der Fraumünsterabtei dargestellt ist. Seitlich wird dieses Portal, in gleicher Weise wie das Tor der westlichen Säulenhalle nordwärts, von kräftigen Strebepfeilern flankiert, auf deren Vorderflächen wenig tiefe Nischen mit Baldachinen angebracht sind, die noch der Standbilder harren (Abb. 26, S. 55).

Der ganze Hof mit seinen schattigen Hallen und Gängen, mit seinen malerischen Durchblicken und seiner kunstreichen Ausgestaltung ist von besonders stimmungsvoller Wirkung und in seiner Ruhe und Abgeschlossenheit so recht geschaffen, als Uebergang und Vermittlung von dem lebhaft lauten Treiben in den Gängen und Räumen des Stadthauses zu der Stille in den Hallen des hohen Münsters zu dienen. Zugleich aber ruft der ehemalige Friedhof der Stiftsdamen und dann der Fraumünstergemeinde auch alle Erinnerungen wach an die Geschichte und stolze Vergangenheit des Ortes, an die Zeiten der Blüte und des Niederganges der Abtei, an das Werden und Wachsen der Stadt Zürich, und dient so zur Erbauung und Belehrung aller, dem edelsten Zwecke, zu dem ein Bauwerk geschaffen werden kann.

Dr. B.

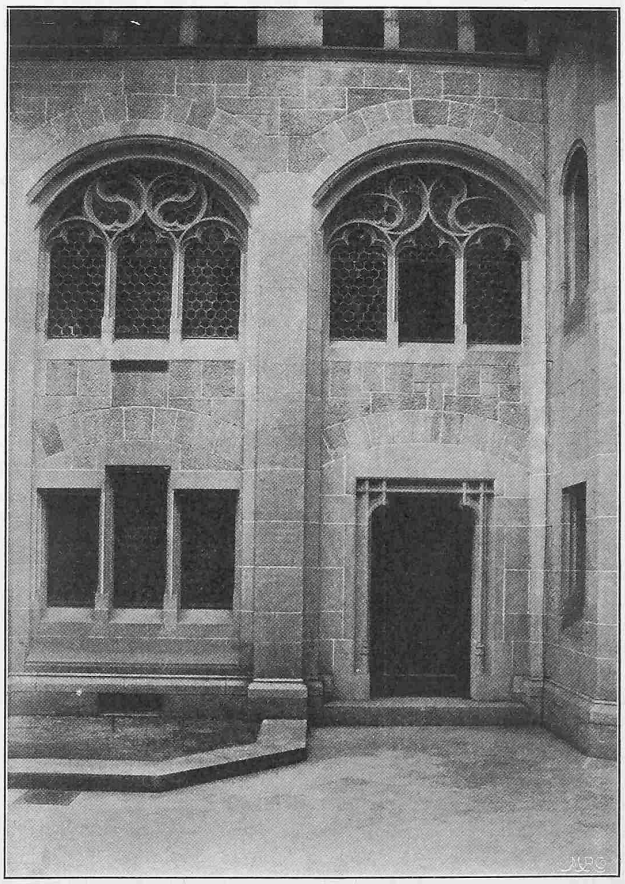

Abb. 23. System vom Erdgeschoss des Stadthauses in Hof II.

Das städtische Verwaltungsgebäude in Zürich.

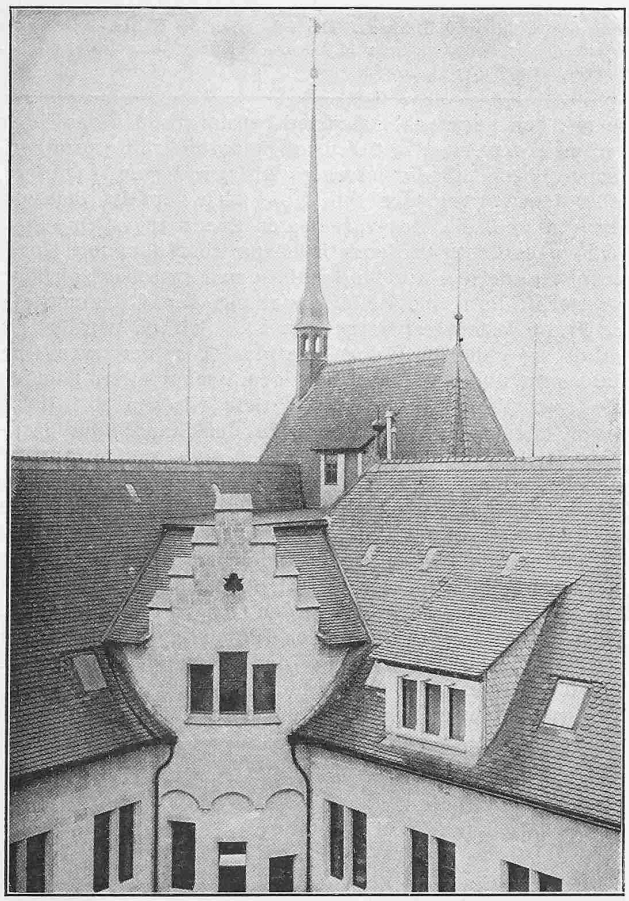

Abb. 24. Dachpartie in der nordwestlichen Ecke des Hofes I.

Die Verheerungen der kleinen und grossen Schlieren im Kanton Obwalden vom 3. Juli 1903.

Von *P. Schenker*, Zivil-Ingenieur.

Am Abend des 3. Juli dieses Jahres entlud sich über den Ausläufern des Pilatus in der Gegend zwischen Flühli-Schüpfheim einerseits und Sarnen-Alpnach anderseits ein schweres Gewitter mit Wolkenbruch und Hagel. Die gefallenen Wassermassen schwellten die kleine und grosse Schlieren im Kanton Obwalden auf eine seit Menschengedenken kaum dagewesene Höhe an und führten an deren Verbauungen in der Zeit von weniger als einer Stunde ein Werk der Zerstörung aus, wie es in der Geschichte der Wildbäche zu den Seltenheiten gehört und welches die beteiligten Kreise, besonders die Bewohner der Gemeinden Alpnach und Kägiswil, in Schrecken versetzte.

Beide Wildbäche waren verbaut und zwar im allgemeinen nach den Grundsätzen, die bei der Ausführung solcher Anlagen zur Verhinderung der Geschiebebildung, sowie behufs Zurückhaltung der Geschiebe Anwendung finden: „Aufforstung der kahlen Flächen im Niederschlagsgebiet, Entwässerung der zum Rutschen geneigten Flächen längs den Rinnsalen, Befestigen jener Flächen mit Flechtzäunen, Erstellung von Sperren, Sporren und Parallelwerken, die hier besonders solid, nämlich meist aus Mauerwerk in hydraulischem Mörtel ausgeführt waren, u. s. w.“ Auch ist bei der grossen Schlieren die Ableitung des Wassers durch einen Stollen an einer Stelle zur Ausführung gelangt, um den Bachlauf von einer Rutschhalde fern zu halten, deren Fuss auf andere Weise vor Unterspülung nur sehr schwer zu schützen gewesen wäre.

Ueber die an der kleinen Schlieren ausgeführten Arbeiten enthält die Festschrift der Sektion Vierwaldstätte des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins 1893, Seite 138 und 139, einen kurzen Bericht, aus welchem wir folgende Stelle anführen:

„Wie bei allen Wildbächen, so bildete auch hier vorerst die Verhinderung weiterer Erosionen durch ein System von steinernen und hölzernen Sperren die Hauptaufgabe der Verbauung, und zwar ist hier besonders die Partie beim obern „Seeweli“ (in einer halben Stunde von Alpnach zu erreichen) hervorzuheben, welche ein in solcher *Vollkommenheit selten vorkommendes System* von Sperren und Parallelbauten darstellt, indem letztere hier der ganzen Länge nach bestehen. Die Bauten dieser Strecke sind alle in Stein ausgeführt, weil sich hiezu geeignetes Material an Ort und Stelle in reichlichem Masse vorfand.“

In ebenso solider Weise waren die Verbauungsarbeiten an der grossen Schlieren, wenn auch mit etwas weniger Parallelbauten, ausgeführt; nur waren jene Arbeiten beträchtlich umfangreicher als bei der kleinen Schlieren, entsprechend dem bedeutend grössern Einzugsgebiet, und noch nicht ganz vollendet.

Die Verheerungen, die das Unwetter vom 3. Juli längs diesen beiden Wildbächen anrichtete, beziehen sich in der Hauptsache auf die ausgeführten Korrektionsarbeiten und die Verwüstung der Bachufer im Erosionsgebiet; der im Kulturland und an Gebäuden im Ablagerungsgebiet (Schuttkegel) verursachte Schaden ist im Verhältnis zu jenem unbedeutend.

Längs der kanalisierten Strecke der kleinen Schlieren sind nur einige Schädigungen an der Steinböschung vorhanden. Die hölzerne Brücke für die Ueberführung der Landstrasse von Alpnachstad nach Alpnach ist vollständig unversehrt geblieben, obwohl der Wasserspiegel bis etwa 0,70 *m* an die Bretterverkleidung hinauf gereicht hat. Der eiserne Steg dagegen, der 250 *m* weiter oben, am obern Ende der kanalisierten Strecke des Wildbaches, zur Ueberführung eines Weges über denselben diente, wurde fortgerissen und blieb am Fusse des Schuttkegels im Kiesfang mit Geschieben überdeckt liegen. Während vom Kiesfang bis zum Steg beinahe keine Geschiebe im Bachbett zurück blieben, ist dasselbe hier auf einmal mit allen Arten

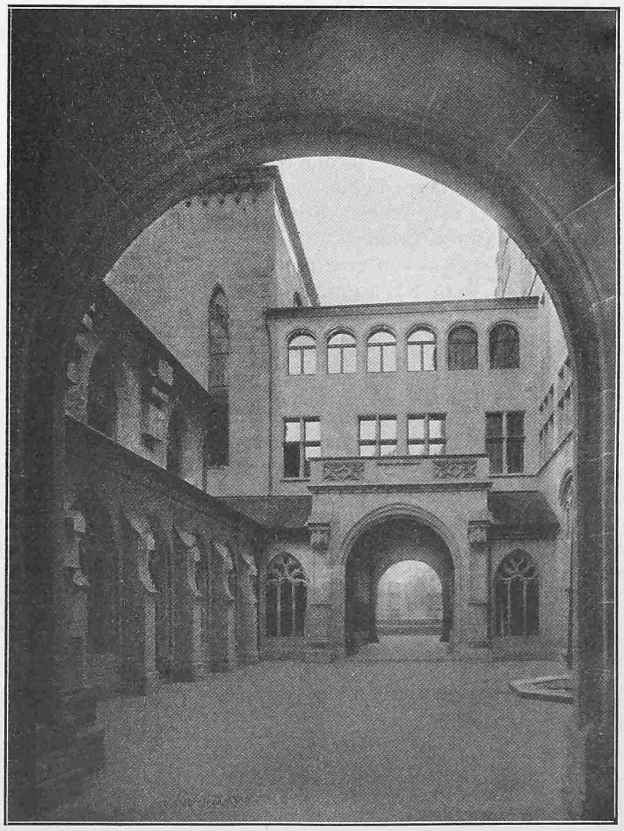

Abb. 25. Blick in den Hof II aus der westlichen Halle.

Breite und tiefreichende Erdrisse in grösserer und geringerer Entfernung von den Ufern zeigen, dass sich noch grosse Erdmassen in einem labilen Gleichgewicht befinden und dass es nur geringer Vorkommnisse bedarf, z. B. in die Risse einsickerndes Wasser, weitere Unterspülung der Ufer oder die Bewegung von Bäumen mit ihren Wurzelstöcken durch heftigen Wind u. s. w., um diese Massen zum Abrutschen zu bringen.

Wie bei der kleinen Schlieren, so dehnt sich auch bei der grossen das Zerstörungswerk auf den ganzen Bachlauf und seine Zuflüsse aus.

Das städtische Verwaltungsgebäude in Zürich.

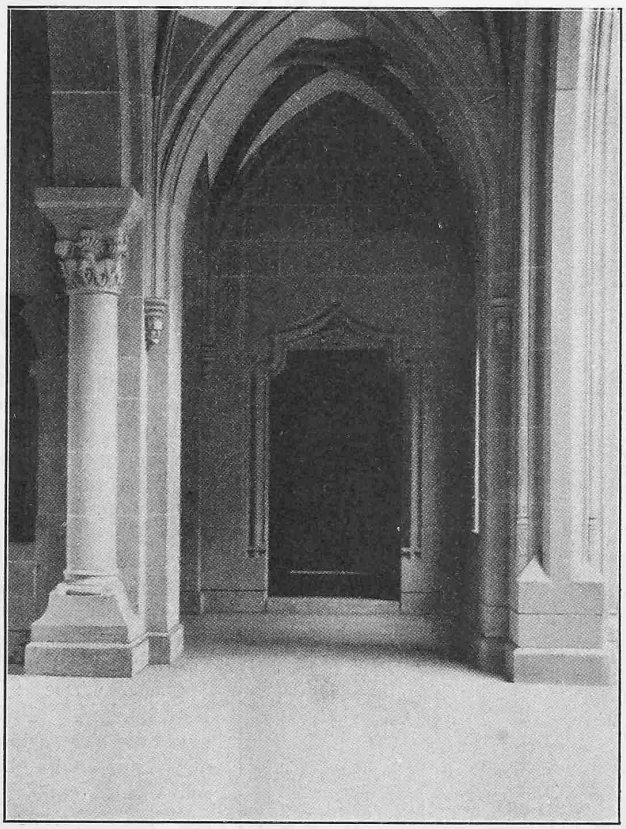

Abb. 27. Türchen im Ostflügel des Kreuzganges.

Durch die Uferanrisse und die Wegschwemmung von Gelände ist so viel Holz fortgeschwemmt worden, dass man befürchtet, es könnten die kommenden Bedürfnisse für die längs dem Bache zu treffenden Sicherungsvorkehrungen nicht mehr befriedigt werden.

* * *

Dass diese Katastrophe in den beteiligten Kreisen, zunächst bei den Geschädigten, dann aber im ganzen Kanton Obwalden, eine grosse Entmutigung hervorgerufen hat, ist begreiflich, namentlich wenn man erwägt, dass hier eine sehr solide, fast ganz in Stein ausgeführte Anlage nicht stand gehalten hat, bezw. in der kleinen Schlieren ein System von Sperren und Parallelbauten von seltener Vollkommenheit beinahe gänzlich zerstört worden ist. Wie der Bericht über diese Katastrophe in einer Tageszeitung ausführte, ist der heutige Zustand längs diesen beiden Wildbächen weit schlimmer und gefahrdrohender als er vor der Verbauung war. Allein aus diesem Umstande zu schliessen, wie jetzt vielfach geschieht, dass hier alle Hülfsmittel der Technik unzulänglich daher jede Art Verbauung unnütz sei und dass man am besten tue, auf die Ausführung von weitern solchen Arbeiten zu verzichten, wäre gänzlich verfehlt.

Zunächst geht aus obigen Mitteilungen hervor, dass man den gegenwärtigen Zustand der beiden Wildbäche unmöglich so lassen kann, da sonst die sämtlichen Ortschaften auf dem Schuttkegel der Verwüstung und das Tal der Aa bis zum Sarnersee hinauf und nach und nach über diesen hinaus der Versumpfung preisgegeben würde. Die Aa hat gegenwärtig nicht zu viel Gefälle und es darf dieses durch herunter geschwemmte Geschiebe der beiden Schlieren nicht vermindert werden.

Wie sehr die mehrmals genannten Ortschaften beim jetzigen Zustand der beiden Wildbäche zu leiden haben werden, das zeigten die weniger bedeutenden Anschwellungen derselben vom 18. Juli. Der Austritt der Wassermassen erfolgte an diesem Tage wieder an denselben Stellen wie am 3. Juli und auch die Verwüstungen, die sie unterhalb der Ausbruchstellen anrichteten, waren ähnlich wie das erstemal.

Der bisherige Misserfolg der ausgeführten Arbeiten hat sodann aber auch klar gezeigt, mit welch' titanischen Kräften man es hier zu tun hat und dass mit andern Mitteln als bisher gegen dieselben angekämpft werden muss. Glücklicherweise gibt es noch solche Hülfsmittel und braucht hier nur kurz auf dieselben hingewiesen zu werden.

Vor allem wird man ein bedeutend grösseres Durchflussprofil oder nutzbares Querprofil für beide Wildbäche und eine günstigere Form der Sperren wählen müssen und sodann ist für die Mauern etwas anderes Material zu verwenden, das weniger leicht zerstörbar ist wie das zwar in Zementmörtel, aber sonst in ganz gewöhnlicher Weise erstellte Mauerwerk der Sperren, Sporren und Parallelbauten. Wahrscheinlich kann durch Anlage von Entwässerungen und durch Aufforstungen auch noch etwas mehr als bisher zur Verhinderung der Geschiebebildung getan werden.

Aufnahmegebäude im Bahnhof Basel.

Wir beeilen uns, das uns vom Preisgericht zur Veröffentlichung übergebene Gutachten über das Ergebnis des Wettbewerbes für die Haupt- und Seiten-Fassaden des neuen Aufnahmegebäudes im Bahnhof Basel [1]) unsern Lesern mitzuteilen und werden in Bälde die preisgekrönten Arbeiten in gewohnter Weise zur Darstellung bringen.

Bericht des Preisgerichtes.

Die Jury zur Beurteilung der Konkurrenz-Entwürfe für die Haupt- und Seitenfassaden des neuen Bahnhofgebäudes Basel, bestehend aus den Herren Professor *Auer* in Bern, Professor *Gull* in Zürich, Architekt *Leonhard Friedrich* in Basel, Generaldirektor *Sand* in Bern und Kreisdirektor *Hui* in Basel, trat am 29. Juni, vormittags 10 Uhr, zusammen. Sie wählte zum Präsidenten Herrn Generaldirektor *Sand* und zum Protokollführer Herrn Kreisdirektor *Hui*.

Im Ausstellungssaale der Gewerbeschule hatte die Direktion des Kreises II die eröffneten 39 Projekte ausgestellt und der Jury weitere 7 Sendungen uneröffnet übergeben, welche erst nach dem Endtermin vom 20. Juni eingelaufen waren, zur Beurteilung, ob dieselben anzunehmen seien oder nicht.

Nachdem es sich, zufolge Poststempels, gezeigt, dass bei 6 Zusendungen bei prompter Spedition durch die Post ein Eintreffen am 20. Juni möglich gewesen wäre, wurden 6 Projekte noch nachträglich acceptiert, wogegen eines mit dem Aufgabestempel vom 21. Juni refusiert werden musste.

Zur Beurteilung kamen sonach folgende 45 Projekte: 1. Rechteckig umrahmter farbiger Kreis (gez.): 2. Hammer in Kreis (gez.); 3. «Basler Beppi»; 4. «Basler Charakter»; 5. «Hans Sachs»; 6. Farbiges, rechteckig umrahmtes Rechteck (gez.); 7. «Jo per se»; 8. «Rebur»; 9. «Verdecktes Oberlicht»; 10. «Kupferdach»; 11. «A B»; 12. «Nr. 13»; 13. «Industrie und Handel beleben den Verkehr»; 14. «Fahrplanmässig»; 15. «Die Masse bleibt»; 16. «Arbeit und Kampf»; 17. «Harmonie»; 18. «Bring Glück»; 19. «Urbi et Orbi»; 20. Schweizer Kreuz im roten Kreis (gez.); 21. «Mit dem Pfeil dem Bogen»: 22. «Bach»; 23. «Weltverkehr»; 4. «Freiheit»; 25. «Kreis II»; 26. «Freiweg»; 27. «Auf in den Kampf»; 28. «Der goldenen Pforte»; 29. «Villa am Moor»; 30. «Rundbogen»; 31. «Probepfeil»; 32. «Basilea»; 33. «Monumental»; 34. Flügelrad (gez.); 35. «S B B»; 36. «Rutschbahn»; 37. «Dem neuä Hus in neuer Ziit ä neui Form»;

[1]) Bd. XLI, S. 92, 103, 204, 218 und 298; Bd. XLII, S. 12.

von Geschieben und Holz völlig ausgefüllt worden, wodurch der grösste Teil der Wassermasse zur Ueberflutung der Ufer gezwungen und auch grobes Geschiebe auf beide Ufer getrieben wurde. Diese Wasserflut wälzte sich dann kniehoch rechts und links des Baches über den Schuttkegel hinunter, einerseits bis Alpnachstad und anderseits über Alpnach, indem sie Felder und Wiesen überschwemmte und mit Schlamm überdeckte, Keller mit Wasser anfüllte, sowie Wohnungen durchnässte und unbewohnbar machte. Die Strassendecke wurde auf lange Strecken aufgerissen und stellenweise bis auf das Steinbett von Material entblösst.

Dass sich das Bachbett an dieser Stelle verstopft hat, wird zwei verschiedenen Ursachen zugeschrieben. Von der einen Seite wird behauptet, der Gefällsbruch der Bachsohle beim Steg sei daran schuld. Andere dagegen wollen wissen, die Streben des eisernen Steges, welche von den beiden Widerlagern aus die Tragbalken desselben unterstützten, hätten die Weiterförderung der Geschiebe verhindert. Wahrscheinlich waren beide Ursachen zusammen die Veranlassung der Verstopfung.

Von dieser Stelle an ist das Bachbett überall mit Geschieben, Sand, Kies, kleinern und grössern Felsblöcken und Holz ausgefüllt. Von den Sperren und Parallelbauten im Seeweli und ober- und unterhalb sind nur noch Ueberreste und Schutt sowie wenige Trümmer zu sehen. Uferanrisse und Rutschungen auf der einen und auf der andern Seite wechseln mit einander ab oder sind beidseits zugleich vorhanden.

Wie Augenzeugen berichten, ist der Zustand des Wildbaches auch weiter oben keineswegs besser und sind in allen Rinnsalen Erosionen, Uferausbrüche und Rutschungen sehr zahlreich.

Ein ebenso trauriges Bild der Zerstörung bietet das Gebiet der grossen Schlieren dar. Zwar blieb die hölzerne Brücke für die Landstrasse von Alpnach nach Kägiswil ebenfalls unversehrt, aber gleich oberhalb derselben begann die Ueberflutung des rechten Bachufers, nachdem sich das Bachbett von oben bis hieher mit Geschieben angefüllt hatte. Die Wassermassen stürzten dann über Felder und Wiesen und richteten auf der rechten Seite des Schuttkegels, in der Gemeinde Kägiswil, ganz ähnliche Verwüstungen und Schädigungen an, wie die kleine Schlieren auf der linken Seite in Alpnach und Alpnachstad. Die rechtsseitige Ufermauer oberhalb der Brücke wurde durch Hinterspülung stark beschädigt und ein in das Bachbett hinausgebauter Mauersporren von der Ufermauer getrennt.

Die zahlreichen, meist aus Stein gebauten Talsperren, namentlich in Geretschwand, sind grösstenteils zerstört, weggefegt oder in Schutt und Trümmer gelegt, sodass man nur noch spärliche Reste von diesen Werken, selten eine ganz erhaltene Sperre, mehr sieht. Von den Sperren, die nicht ganz verschwunden sind, ist ein Bruchstück entweder am rechten oder am linken Ufer übrig geblieben und wechselt die Lage dieser Ueberreste von einer Sperre zur folgenden. Infolge dieser Abwechslung in der Zerstörung der Sperren, die meist durch Hinterspülung bewirkt wurde, wälzte sich die Wassermasse oft auf kurzen Strekken von einem Ufer auf das andere, in Serpentinen und in sonst geradem Lauf die heftigsten Querströmungen bildend, wodurch die Zerstörung der Verbauungsanlagen, die Uferanrisse und Rutschungen, überhaupt die Verwüstung der Ufer sehr beschleunigt und im gleichen Querprofil neben tiefen Kolken hohe Wälle und Haufen von Schutt und Trümmern gebildet wurden.

Die Bewegung der Geschiebe talabwärts war von einem donnernden Gepolter begleitet, sowie von dem Erzittern des Bodens, das von Augenzeugen auch in einiger Entfernung vom Wildbache noch wahrgenommen wurde.

Eine steinerne Sperre, die sich rechts an einen grossen Felsblock anlehnt, ist ziemlich verschont geblieben, während dieser hinterspült wurde und die Wassermasse sich hinter ihm hindurch eine neue Bahn brach.

Infolge der Umgehung und der gänzlichen oder nur seitlichen Zerstörung der Sperren ist das Bachbett auf lange Strecken bedeutend verbreitert und mit Trümmerhaufen, Felsblöcken, Holz und Stämmen überschüttet worden. Ein Uferabbruch folgt dem andern, häufig sind die Ufer beidseits zugleich angerissen.

Die Hinterspülung der Sperren wurde dadurch bewirkt, dass die Stirnmauern derselben ausserhalb dem Normalprofil und die Parallelbauten stellenweise 3 *m* hoch vom Wasser überflutet wurden.

Das städtische Verwaltungsgebäude im Fraumünsteramte in Zürich.

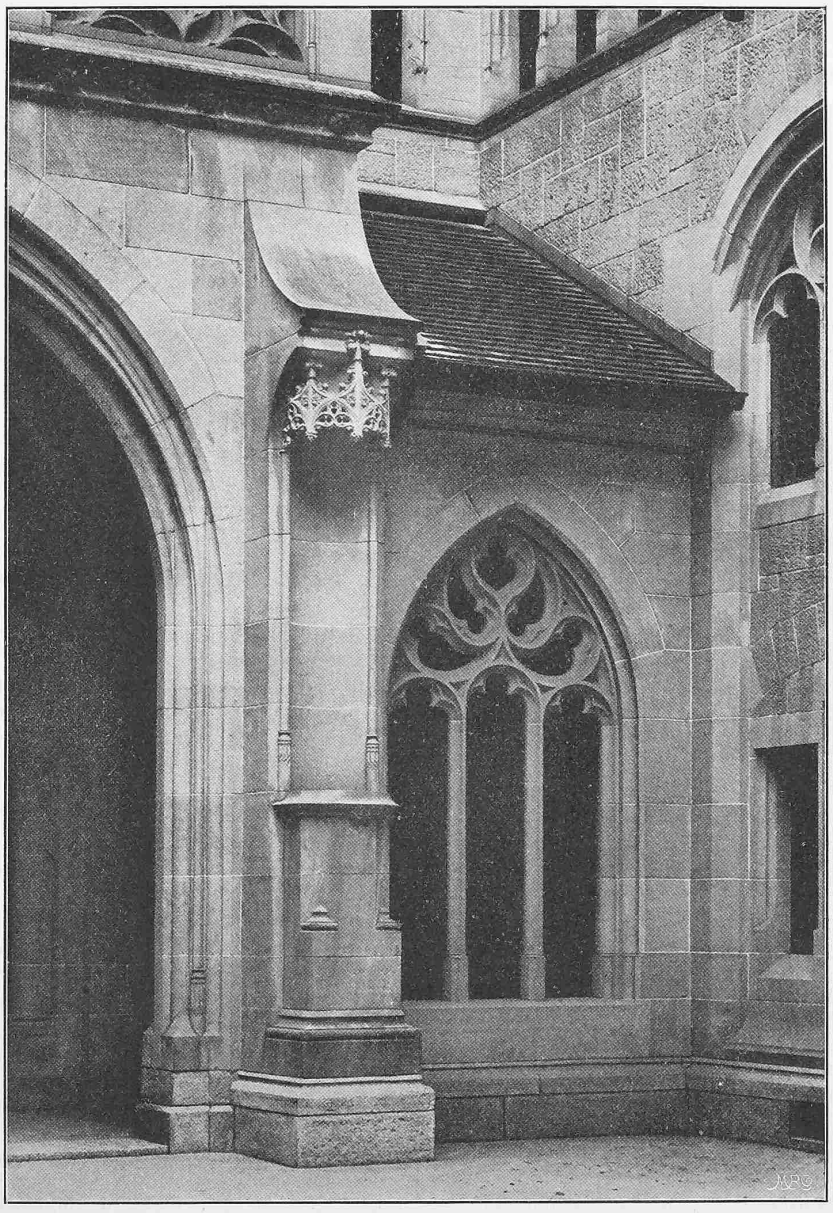

Abb. 26. Baldachin am Strebepfeiler des Ostportals in Hof II.

Das städtische Verwaltungsgebäude in Zürich.

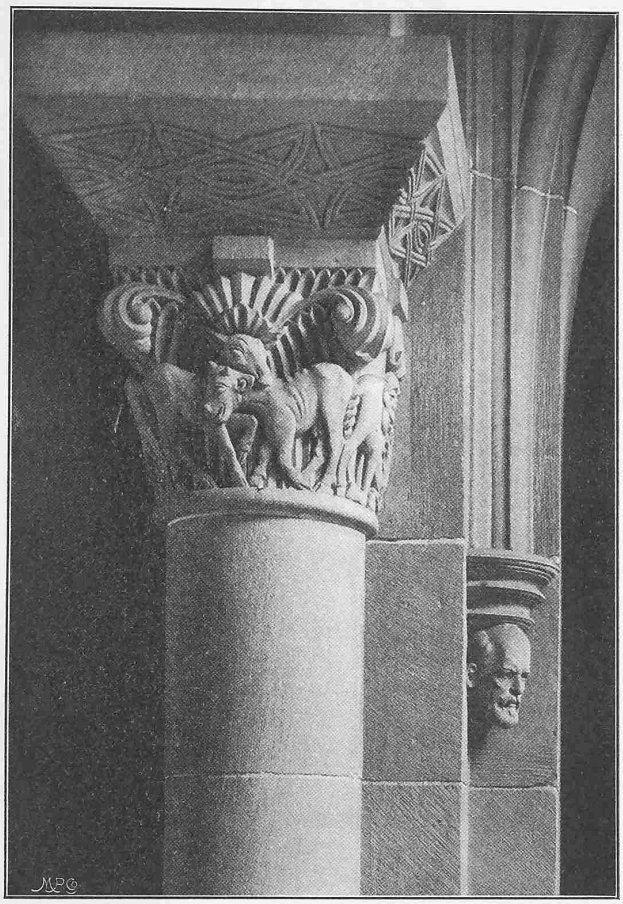

Abb. 28. Detail aus dem Ostflügel des Kreuzgangs.

38. «X Y Z»; 39. «Weisse Wolke»; 40. «S B B»; 41. «Ride ride Rössli»; 42. «Telos»; 43. «Passerelle»; 44. Baselstab (gez.); 45. Rotes Dreieck (gez.).

Eine vorgängige Prüfung der Projekte durch die Kreisdirektion hatte ergeben, dass dieselben mit wenigen Ausnahmen den Programm-Bedingungen entsprechen oder dass nicht zulässige Aenderungen sich leicht berichtigen liessen.

Auf einem ersten Rundgange wurden wegen ungenügender architektonischer Durchbildung folgende 13 Projekte ausgeschieden: No. 1, 2, 13, 16, 21, 24, 26, 32, 37, 40, 41, 42 und 44.

Beim zweiten Rundgang wurden sodann nach eingehender Besprechung und Prüfung die folgenden weitern Projekte als nicht weiter konkurrenzfähig erklärt: Nr. 4, 5, 8, 9, 10, 12, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 36, 38 und 43 und zwar aus nachstehenden Gründen:

Vielen dieser Projekte gebricht es an der charakteristischen Erscheinung. In äusserlich zwei- oder dreigeschossigem Aufbau deuten sie auf die Anlage grosser Säle im ersten Stock, sodass man eher auf ein Konzertgebäude usw. schliessen würde. Bei andern Projekten ist die Halle zu wenig hervorgehoben. Auch die Silhouette und Detailbehandlung lässt vielfach die nötige Ruhe, Einfachheit und Grösse vermissen. Einzelne Versuche der sichtbaren Verbindung von Eisen- und Stein-Konstruktionen sind nicht befriedigend.

In einem dritten Rundgange wurden nach eingehender Prüfung und gegenseitiger Abwägung der Vorzüge der verschiedenen Projekte die Nummern 3, 6, 7, 11 und 22 aus denselben, eben angeführten Erwägungen fallen gelassen und es kamen die Projekte 14, 15, 33, 35, 39 und 45 in die engere Wahl. Dieselben wurden zusammengehängt und die erste Sitzung geschlossen.

Dienstag den 30. Juni, vormittags 8 Uhr, fand eine zweite Sitzung statt und in vierstündiger eingehender Diskussion wurden die sechs Projekte der engern Wahl geprüft.

Nr. 14. Motto: «Fahrplanmässig». Die grosse Halle des Mittelbaues ist mit einer Hängekuppel auf Quertonnen an drei Seiten überdeckt. Die Halle kommt mit ihrem grossen Rundbogenfenster gut zur Geltung, die Seitenflügel setzen das Motiv dieser Rundbögen fort, sodass sie mit dem Mittelbau zur einheitlichen Wirkung gelangen. Indessen ist die Gesamtsilhouette der Fassade doch zu bewegt und die Türme über dem Ein- und Ausgang sind viel zu hoch. Die architektonische Durchbildung der Fassaden im allgemeinen ist gefällig und ansprechend. Die Seitenwände der Halle sind in geschickter Weise symmetrisch gegliedert und es sind verschiedene Einzelheiten des Grundrisses architektonisch verbessert.

Nr. 15. Motto: «Die Masse bleibt». Die Mittelhalle ist mit äusserlich ausgesprochenen Quertonnen überdeckt, in welche im Innern der Halle die viereckigen Türme des Ein- und Ausganges in störender Weise einschneiden. Die äussere Massengruppierung ist gut, ebenso die Silhouette, die Detailbildung etwas schwerfällig. Die Türme des Mittelbaues haben zu sehr Kirchturm-Charakter und beeinträchtigen dadurch den architektonischen Eindruck einer Bahnhofhalle.

Nr. 33. Motto: «Monumental». Die äussere Massengruppierung erscheint gut abgewogen. Die Halle des Mittelbaues ist mit einer äusserlich ausgesprochenen Kuppel auf ebenfalls äusserlich erscheinenden Quertonnen überdeckt, wodurch die innere Struktur prägnant zum Ausdruck gelangt. Das grosse Segmentbogen-Motiv zwischen den Pylonen vom Aus- und Eingang wirkt charakteristisch; es ist jedoch die ganze Aussenarchitektur im einzelnen schwerfällig durchgebildet.

Nr. 35. Motto: «S B B». Die Massengruppierung ist sehr einfach, in den Flügelbauten sogar etwas zu dürftig. Die Haupthalle ist mit einem grossen äusserlich ausgesprochenen Tonnengewölbe auf zwei seitlichen Quertonnen über Ein- und Ausgang überdeckt. Das grosse Fassadenmotiv des Mittelbaues zeigt ausgesprochenen Bahnhof-Charakter; dagegen wirken die elliptischen Steinkuppeln der Eckpavillons zu schwerfällig. Die nach vorne gezogenen Fensterpfeiler des grossen Segmentbogens beengen den Raum der Billetausgabe. Ein- und Ausgang sind im Aeussern geschickt hervorgehoben.

Nr. 39. Motto: «Weisse Wolke». Der wesentliche Vorzug dieses Projektes liegt in der Anwendung von Gelenkträgern, welche die ganze Eingangshalle frei überspannen, sodass alle Pfeiler-Einbauten, die bei einem solchen Verkehrsgebäude stören, vermieden werden können. Der Verfasser konnte sich darum auch mehr, als jeder andere Konkurrent an den gegebenen Grundriss halten, ja ihn durch die Weglassung der Einbauten an den Ein- und Ausgängen noch verbessern. Die architektonische Durch-

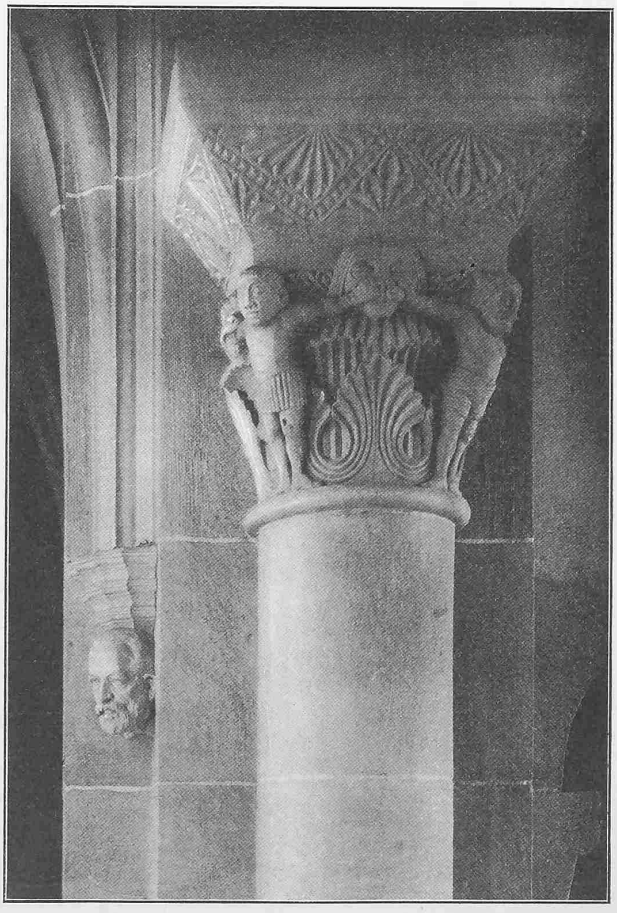

Abb. 29. Detail aus dem Ostflügel des Kreuzgangs.