

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 17

Artikel: Die neuen Stadthausbauten in Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82681>

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: 10.01.2026

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

Gelegenheit gegeben werde, zum Gesamtprojekt grundsätzlich Stellung zu nehmen. Wenn auch diese Stellungnahme für die spätern, entscheidenden Beschlüsse nicht bindend ist, so gibt sie doch den Behörden Klarheit darüber, ob sie im Einverständnis mit der Bürgerschaft handeln, wenn sie die Fortführung des grossen Werkes nach den Plänen Prof. Gulls vorsehen.

Eine grundsätzliche Stellungnahme der Gemeinde zum Gesamtprojekt sollte auch deshalb schon jetzt ermöglicht werden, weil die zur Ausführung vorgeschlagenen Bauten ein wichtiges Teilstück des Gesamtprojektes bilden und ihre Ausführung der spätern Erstellung der übrigen Gebäude ruft.“ —

Eine nähere Prüfung des ganzen Projektes ergibt aber, dass die Lösung dieses seines wichtigsten Teils durch die Ausführung der Bauteile, für die die Kredite von der Gemeinde heute gefordert werden, durchaus präjudiziert wird, sodass es nicht zulässig erscheint, die Ausführungspläne nur stückweise festzulegen, bezw. zu genehmigen.

Diese Erkenntnis hat eine Anzahl von angesehenen Architekten veranlasst, zu der gesamten Frage Stellung zu nehmen und sich mit folgender Darlegung an die Stadtbehörden und in der stadtzürcherischen Presse an die Bürgerschaft zu wenden. Die Angelegenheit hat auch für unsern weitem Leserkreis so grosses Interesse, dass wir die Kundgebung ebenfalls zum Abdruck bringen. Zur Ergänzung unserer früher gebrachten Abbildungen bringen wir auf Seite 231 ein Bild, das nach dem ausgestellten Modell den Eindruck wiedergibt, den der Mittelteil des Hauptbaues vom gegenüberliegenden Limmatufer am Ausgang der Mühlegasse aus gewähren wird.

Die erwähnte Kundgebung lautet wie folgt:

„Stadthausprojekt und Lindenhofstrasse.“

Das Projekt für das neue Stadthaus am Schipfequai, das gegenwärtig mit einem grossen Modell im Helmhaus zur Besichtigung ausgestellt ist, hat neben staunender Bewunderung auch vielfachem Widerspruch gerufen. Es ist ohne weiteres klar, dass durch einen so grossen Aufwand von Mitteln — es handelt sich um eine Ausgabe von etwa 20 bis 25 Millionen Franken — immer ein imponierender Eindruck erweckt wird. Indessen wird man gerade wegen diesem grossen Aufwande untersuchen müssen, ob mit ihm auch wirklich das bestmögliche erreicht sei. In Architektenkreisen, in denen man sich die Mühe nahm, das Projekt näher zu prüfen, herrscht die Meinung, dass nicht nur die Aufgabe zweckmässiger und schöner zu lösen sei, sondern dass die jetzt vorliegende Lösung derartige Mängel aufweise, dass ihre Ausführung nicht unwidersprochen bleiben dürfe.

Neben der bereits von anderer Seite her gerügten Unruhe, die in den vielen Vor- und Rücksprüngen, in dem Wechsel von flachen Dächern mit Mansardendächern, in dem Fehlen grosser, einheitlicher Linien begründet ist, wird besonders gerügt, dass die jetzige *Bedeutung des Lindenhofes als höchster Punkt des Berges* durch das Projekt und besonders durch den gewaltigen Bauteil, der sich über der Stadthausstrasse erhebt, vollständig verwischt wird. Der natürliche Hügel, wie er heute noch zu sehen ist, verläuft vom Plateau des Waisenhauses horizontal bis zur Oetenbachgasse und steigt dann kräftig zur Höhe des Lindenhofes empor und die jetzt bestehenden Bauten folgen dieser Linie. Das neue Projekt aber verlegt den Schwerpunkt der Anlage über den tiefen Einschnitt der „Stadthausstrasse“¹⁾. Der Bau weist dort die ausserordentliche Höhe von 30 m bis zum Hauptgesimse und 45 m bis zur Dachfirst auf. Solchen gewaltigen Massen gegenüber kann der Lindenhof und auch der anschliessende Saalbau für den grossen Stadtrat nicht mehr als Dominante wirken und die ästhetische Bedeutung des Lindenhofes leidet darunter. Desgleichen leidet unter diesen gewaltigen Baumassen des grossen Stadthauses auch das Waisenhaus, das durch den teuren Unterbau seinen bisherigen künstlerischen Wert verliert.

Mit der unglücklichen Idee der *Verlegung des Schwerpunktes der Baumasse auf die Stadthausstrasse* steht im

Zusammenhang, dass diese Strasse, der künftig die Bedeutung einer Hauptquerverbindung vom Heimplatz über die Gessnerbrücke nach dem untern Teil von Aussersihl zukommen wird¹⁾, auf *eine Länge von 50 m* und eine Flächen- ausdehnung von 1000 m² durch das *Gebäude direkt überdeckt wird*, wozu noch dicht daran die Ueberwölbung durch die Lindenhofstrasse mit weitem 20 m Länge kommt. Trotz der Höhe von etwa 8 m werden diese gewölbten Hallen mit den vielen dicken Pfeilern in ihrem innern Teil wenig oder gar kein Licht mehr erhalten. Die Stadthausstrasse wird künftig neben einem regen Fahrverkehr eine doppel- spurige Tramlinie aufnehmen und so ist zu erwarten, dass dieser Durchgang wegen seiner Dunkelheit gefährlich, dazu lärmend und übelriechend wird. Aehnliche Durchgänge in andern Städten sind nicht von so kolossaler Längen- ausdehnung, sie beschränken sich gewöhnlich auf die Tiefe eines normalen Hauses.

Als weiterer Nachteil, der mit dem grossen Bau über der Stadthausstrasse zusammenhängt, ist zu erwähnen, dass die Schalter- und Kassenräume desselben künftig nicht auf Strassenniveau, sondern 9 m über demselben sich befinden und dass damit das Publikum genötigt wird, fortwährend diese Steigung, die zwei Etagen entspricht, zu überwinden.

Noch manches wäre zu rügen, wie die Treppenaufgänge zu dem hochliegenden Eingang im Stadthaus, der unschöne Treppenvorbau an der Limmat, die tiefen Hallenbauten der Terrassen, die vielen Durchgänge und die Auffahrtsrampen und insbesondere das Gesellschaftshaus, das nicht nur den Blick auf den Lindenhof von der Gemüsebrücke her verdeckt, sondern namentlich *dem Lindenhof gegen Süden die Aussicht vollständig nimmt*. Nicht einmal das Grossmünster könnte man mehr sehen, von den Alpen gar nicht zu reden. Will man schon dem Lindenhof auf der Nordseite einen erheblichen Teil der Aussicht abschneiden, dann sollte man gegen Süden umso mehr den Ausblick freigeben.

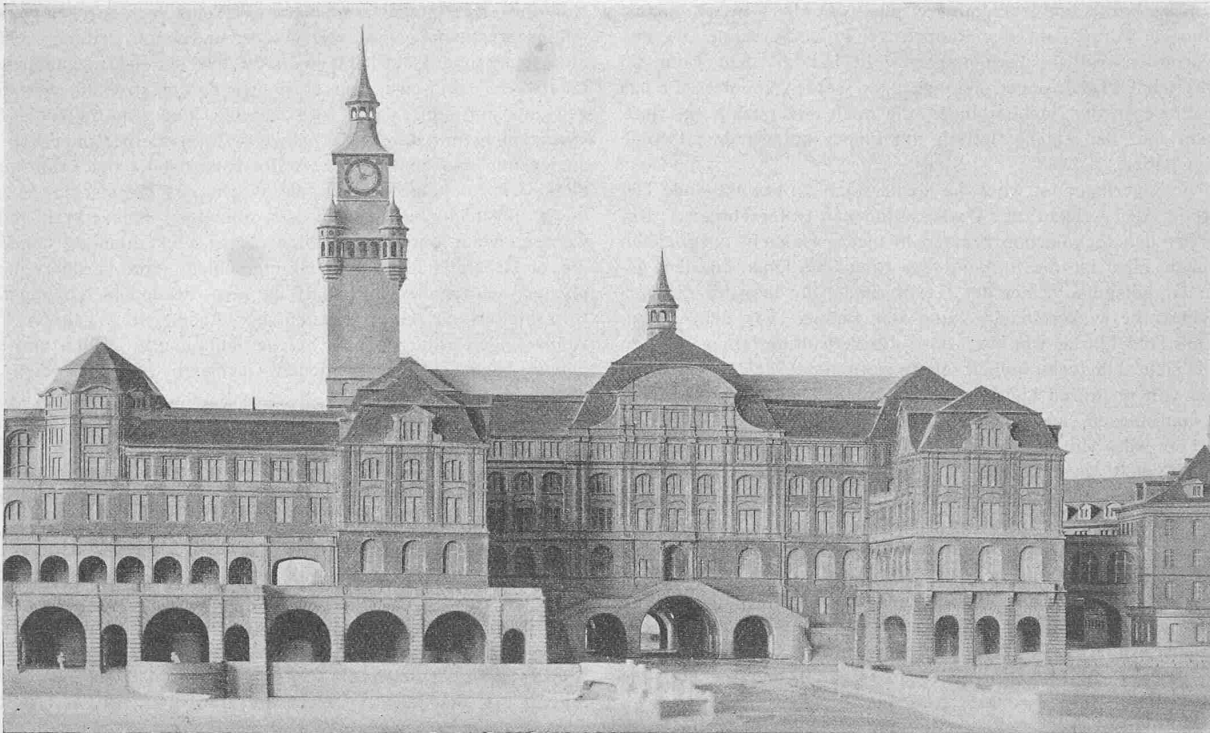
Zwar beziehen sich alle diese Aussetzungen nicht auf die am 29. Oktober zur Krediterteilung vorgesehene Baupartien, aber die Weisung des Stadtrates weist heute schon auf den *Zusammenhang* hin, der *zwischen den künftigen und den jetzt zu bewilligenden Bauten* besteht. Und jeder aufmerksame Beobachter wird erkennen, dass nach der Ausführung der jetzt vorgeschlagenen Gebäude und besonders der Lindenhofstrasse eine wesentliche Veränderung der weiter folgenden Bauten nicht mehr möglich ist. Es erscheint als dringend wünschbar, dass der grosse Bauteil über der Stadthausstrasse weggommt. Es liesse sich wohl eine Lösung so denken, dass an Stelle dieses Baues rechts und links der Strasse ein grosser Innenhof, event. ebenfalls von Arkadengängen umschlossen, so projektiert würde, dass er gegen den Werdmühleplatz und die Limmat je durch einen normalen Querflügel mit Hallendurchgängen geschlossen würde. Dann wäre es möglich, die Stadthausbauten rechts und links der Stadthausstrasse in einheitlichen, ruhigen Baumassen zu projektieren und ihr Zusammenhang bestände durch den oben erwähnten Innenhof. Eine derartige oder auch eine andere Lösung, wie sie durch geeignete Studien zu finden und auszureifen wäre, ist jedoch ausgeschlossen, wenn die jetzt beabsichtigten Bauteile erstellt sind, weil man nicht mehr frei disponieren kann, wenn ein Teil des Bauplatzes überbaut ist.

Schon die Rücksicht auf die glückliche Lösung des Ganzen wäre an sich Grund genug, am 29. Oktober den gewünschten Kredit zu verweigern, um die Wiedererwägung zu erlangen. Neben diesen Bedenken kommt als weiterer gewichtiger Grund dazu, dass die *Lindenhofstrasse, deren Baukosten* in der Weisung mit rund 800 000 Fr. für die Brücke und etwa 200 000 Fr. für den Strassenbau, also zusammen auf *eine Million* berechnet sind, nicht nur durchaus überflüssig, sondern auch hässlich ist. Auch nachdem das Stadthaus ausgebaut sein wird, wird die Oetenbachgasse, deren Verbreiterung ohnehin in Aussicht genommen ist, für den Fahrverkehr eine ausreichende Strasse sein. Die

¹⁾ Siehe Lageplan Seite 158 laufenden Bandes.

¹⁾ Siehe Uebersichtsplan Band XLVI, Seite 52.

Die projektierten neuen Stadthausbauten in Zürich.



Ansicht des grossen Stadthauses über der Stadthausstrasse vom Limmatquai aus; rechts das alte Waisenhaus.
Originalaufnahme nach dem Modell.

Fussgänger haben ausserdem Gelegenheit durch die andern, schon bestehenden Zugangswege und die mit dem Stadthausbau zusammenhängenden vielen Treppenanlagen auf den Lindenhof zu kommen. Einer so teuern neuen Strasse bedarf es wahrlich nicht. Sie ist aber auch hässlich, weil sie sich in schlangenförmigen Windungen längs den Hinterseiten der Verwaltungsbauten hindurchzieht und dabei eine Hauptstrasse überbrücken muss. Ganz verwerflich endlich ist der Vorschlag, diese Strasse, die später nicht einmal Verkehr aufweisen wird, schon heute zu bauen und damit einen jährlichen Zinsverlust von 40 bis 50 000 Fr. auf sich zu nehmen, der durch die Lagerräume für das Strassenreinigungswesen nicht genügend zu rechtfertigen ist, umso weniger, wenn man bedenkt, dass schon für die Lokalitäten der in die jetzigen Neubauten kommenden Aemter statt dem bisherigen Mietzins von rund 70 000 Fr. künftig rund 250 000 Fr. an Mietzinsen verbraucht werden. Man stelle sich weiter vor, wie sich die Zürcher blossstellen, wenn sie eine verkehrlose Strasse mit einer Brücke in den Luftraum über eine Strasse bauen. Es müsste den Eindruck erwecken, die Vorliebe für den Bau überflüssiger Strassen sei so gross, dass der Erdboden nicht mehr ausreiche, ihr zu fröhnen.

Alle diese Erwägungen erscheinen bedeutend genug, um den Stimmberechtigten die Ablehnung der Vorlage zu empfehlen in der Meinung, dass die Behörden die Aufgabe auch studieren lassen unter Weglassung des gewaltigen Baues über der Stadthausstrasse.

Zürich, den 16. Oktober 1911.

Architekten: A. Arter, R. Bischoff, Ad. Bräm, M. Guyer, M. Häfeli, Jak. Haller, A. Hässig, K. Knell, Emil Meyer, O. Pflughard, Eug. Probst, M. Risch, C. Schindler, H. Weideli, E. Witschi, Rob. Zollinger.“

Die Besichtigung des Modells durch den Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein, die auf Montag den 23. d. M. abends vorgesehen ist, wird auch andern Mitgliedern Gelegenheit geben, sich über ihre Stellungnahme zum Projekte auszusprechen.

Miscellanea.

Schweizerische Bundesbahnen. Im Auftrage des Schweiz. Bundesrates hat das Schweizerische Eisenbahndepartement an den Präsidenten der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Herrn *Placidus Weissenbach*, anlässlich seines Rücktrittes vom Amte, ein Schreiben gerichtet, in dem ihm der Dank der obersten Bundesbehörde für seine dem Lande während mehr als 14 Jahren, erst als administrativer Direktor beim Eisenbahndepartement und dann als Präsident der Generaldirektion, geleisteten Dienste ausgesprochen wird.

Die schweizerische Tagespresse hat den Wortlaut des Schreibens veröffentlicht und begleitet dasselbe mit zustimmenden Kommentaren. So knüpft die „N. Z. Ztg.“ die nachstehenden Betrachtungen daran:

„Jeder Unbefangene wird sagen müssen, dass diese warmen Worte der Ausdruck wohlverdienter Anerkennung für eine aussergewöhnliche Arbeitsleistung sind. Die Ueberführung unseres Eisenbahnnetzes aus privatem in den staatlichen Besitz und Betrieb war eine schwere Aufgabe. Das Verdienst ihrer Lösung kommt neben Herrn Zemp wesentlich seinem damaligen Sekretär Herrn Weissenbach und den ehemaligen Leitern der Nordostbahn Eugen Escher und Russenberger zu. Wer heute hauptsächlich die Mängel der damals getroffenen Organisation empfindet, vergesse nicht, dass die partikularistischen Eigenheiten des in Verwaltungssachen bekanntlich stark konservativen Schweizervolkes geschont werden mussten, so sehr die Gründer der neuen Ordnung von der Notwendigkeit einer starken Zentralisation des Dienstes durchdrungen waren. So ist teilweise ein Zwitterwesen entstanden, dem eine Revision des Rückkaufgesetzes wird abhelfen müssen. Ein unbedingtes Verdienst hat sich Weissenbach erworben, indem er als oberster Leiter der Bundesbahnen den von allen Seiten sich aufdrängenden Begehrlichkeiten einen bis zur Hartnäckigkeit zähen Widerstand entgensetzte, und unablässig das Ziel des finanziellen Gleichgewichtes für die Bundesbahnen verfolgte. Auch wer die Ansichten unseres Eisenbahngewaltigen nicht immer teilte, der Gegner, der sein Verwaltungssystem des Bürokratismus und der Routine zu bezichtigen geneigt war und seine Konsequenz als Schroffheit empfand, wird Herrn Weissenbach das Zeugnis nicht versagen, dass er durch Talent und Charakter um unser Land sich hervorragende Verdienste erworben hat.“