Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 11

Artikel: Erweiterung des Zürcher Strandbades
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-38881

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: 18.02.2026

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

gänge hingewiesen. Dagegen sind die Aufbauten in den Grundrissen konstruktiv nicht vorbereitet.

Von diesen Arbeiten wählt das Preisgericht sechs für die Prämierung und stellt sie in die nachfolgende Rangordnung:

I. Rang	Nr. 14	IV. Rang	Nr. 28
II. „	„ 25	V. „	„ 2
III. „	„ 42	VI. „	„ 31

Für die Ankäufe werden Nr. 21, 26 und 15 als erste und Nr. 12, 9, 10 als zweite Gruppe bestimmt. Der für die Ankäufe angesetzte Betrag von 9000 Fr. wird entsprechend den beiden Ranggruppen in Beträgen von je 1800 Fr. bezw. 1200 Fr. ausgeteilt. Die verbleibenden 10 Entwürfe erhalten alle gleiche Anerkennungspreise und werden in nachstehender Folge eingereiht: Nr. 33, 30, 43, 4, 17, 19, 22, 29, 34 und 40.

Die zur Verfügung stehende Preissumme von 22000 Fr. wird auf die prämierten Entwürfe wie folgt verteilt:

I. Rang	Nr. 14 (5000 Fr.)	IV. Rang	Nr. 28 (3200 Fr.)
II. „	„ 25 (4500 Fr.)	V. „	„ 2 (3000 „)
III. „	„ 42 (3800 Fr.)	VI. „	„ 31 (2500 „)

Die zehn Anerkennungspreise betragen entsprechend der angesetzten Summe je 500 Fr.

Das Preisgericht ist der Auffassung, dass kein Projekt sich ohne weiteres zur Ausführung eignet, und deshalb die Rangordnung nur eine gegenseitige Abstufung der vorhandenen Entwürfe bedeutet.

Die Eröffnung der Briefumschläge ergibt folgende Preisträger:

I. Rang (5000 Fr.): Nr. 14, „Matura I", *Max Zeerleder*, Arch.
II. „ (4500 „): Nr. 25, „Pallas Polias", *Marcel Daxelhoffer* und *Fritz Widmer* i. Fa. Bracher & Widmer, Arch.
III. „ (3800 „): Nr. 42, „Synthesis", *Otto Brechbühl*, Arch. i. Fa. Salvisberg & Brechbühl.
IV. „ (3200 „): Nr. 28, „Bubenberg", *Aug. Rufer*, Arch.
V. „ (3000 „): Nr. 2, „Baugedanke", *Otto Ingold*, Arch.
VI. „ (2500 „): Nr. 31, „Gymnasion" *Karl Nägelin* und *Ernst Balmer*, Arch.
Ankäufe: (1800 „): Nr. 21, „Neu Bern", *J. Liggenstorfer*, Arch.
(1800 „): Nr. 26, „Humanitas", *Max Hofmann*, Arch.
(1800 „): Nr. 15, „Konzentration", *Karl Indermühle*, Architekt.
(1200 „): Nr. 12, „Gustav Tobler", *Klauser & Streit*, Architekten.
(1200 „): Nr. 9, „Axe", *W. v. Gunten*, Architekt.
(1200 „): Nr. 10, „Einfach", *A. F. Dällenbach*, Arch.

Anerkennungspreise von je 500 Fr.

Nr. 33, „Res publica", *Werner Bürgi*, Architekt.
„ 30, „Klarheit", *Hans Minder*, Arch. i. Fa. Minder & Baur, Arch.
„ 43, „Zwillingsschulen", *Arth. Moser*, Arch.
„ 4, „Die Kraft eines Volkes liegt in seiner Jugend", *W. Bösiger*, Architekt.
„ 17, „Homer & Pythagoras", *Franz Trachsel & E. Hostettler*, Arch.
„ 19, „E chalte Morge" *Gebr. Louis*, Architekten.
„ 22, „David", *Ernst Häberli*, Arch. i. Fa. Häberli & Enz.
„ 29, „Bärn", *Bürgi, Grosjean & Cie.*
„ 34, „Matura II", *Hans Beyeler*, Architekt.
„ 40, „Gurten", *Lutstorf & Mathys*, Architekten.

Umbauung des Helvetiaplatzes.

Heute fehlt dem Platze ein architektonisch markanter Abschluss in der Axe der Brücke, da der Museumbau mit seiner unruhigen Silhouette nicht als solcher angesprochen werden kann und im Verhältnis zu seiner Masse zu weit vom Platze abliegt. Dieser wird am besten erreicht durch das Vorlagern eines ruhig gestalteten, mehrgeschossigen Baukörpers, der am besten unmittelbar an die heutige Strassengrenze gestellt wird.

Durch diese geschlossene Rückwand würde das Welttelegraphendenkmal in seiner heutigen Lage sehr gewinnen. Am Kopfe der Kirchenfeldbrücke ist eine zur Kunsthalle symmetrische Baute ohne weiteres gegeben. Der willkommene Anlass zur Erstellung dieser Baute wäre die Schaffung des Schulmuseums. Beide Kopfbauten und damit der Platz können durch Vergrösserungen nach Osten und Westen noch gewinnen. Das Aufheben der beiden aus der Nordost- und Nordwestecke auslaufenden Strassen ist erwünscht, wodurch die beiden Platzecken geschlossen werden können. Ueberbauung der Marien-, Thun- und Bernastrasse ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht zu empfehlen. Ein möglichst weitgehendes Vorrücken der östlichen und westlichen Platzabgrenzung nach der Mittelaxe ist für eine gute Platzwirkung notwendig.

Die Erstellung einer Kirche, für die ein Baugesuch bereits eingereicht worden ist, ist im Interesse einer einheitlichen Platzwirkung und der Kirche selbst abzulehnen. Einerseits bildet der Platz nicht das stimmungsvolle Milieu, das einer Kirche zu wünschen ist, und anderseits könnte diese neben den bereits vorhandenen und zukünftigen öffentlichen Bauwerken nicht genügend zur Geltung gebracht werden.

Bern, den 29. November 1922.

Die Preisrichter:
Hans Blaser, Raaflaub, Bertschi,
M. Risch, M. Müller, O. Pfister, H. Christen.

Nachbericht.

Nach den Bestimmungen des Wettbewerbsprogrammes war der Wettbewerb auf Architekten beschränkt, die seit mindestens 1. Januar 1921 in Bern niedergelassen sind, und zwar galt diese Beschränkung auch für allfällige Mitarbeiter.

Wie sich nachträglich herausstellte, entspricht der im I. Rang prämierte Entwurf den Bedingungen über die Mitarbeiterschaft nicht und wurde nach Klarlegung des Sachverhaltes vom Preisgericht einstimmig von der Prämierung ausgeschieden. Die übrigen Projekte rücken in der Rangordnung nach und die dem ausgeschiedenen Projekt zugedachte Preissumme wird den Wettbewerbsbedingungen entsprechend verteilt.

Es werden nun folgende Entschädigungen ausbezahlt:

I. Prämierungen.

II. Rang,	Nr. 25: 5000 Fr.	V. Preis	Nr. 2: 3500 Fr.
III. „	„ 42: 4300 Fr.	VI. „	„ 31: 3000 Fr.
IV. „	„ 28: 3700 Fr.	VII. „	„ 21: 2500 Fr.

II. Ankäufe.

VIII. Rang,	Nr. 26: 1800 Fr.	XI. Rang,	Nr. 9: 1200 Fr.
IX. „	„ 15: 1800 Fr.	XII. „	„ 10: 1200 Fr.
X. „	„ 12: 1800 Fr.	XIII. „	„ 33: 1200 Fr.

Bern, den 15. Januar 1923.

Für das Preisgericht:
Der Präsident: *Blaser.*

Erweiterung des Zürcher Strandbades.

Das offiziell „Sonnen-, Luft- und Schwimmbad- am Mythenquai", im Volksmund Strandbad genannte Freiluftbad, hat sich schon im ersten Sommer seines Bestehens einer solchen Beliebtheit erfreut, dass es bereits erweitert werden muss. Trotz des schlechten Wetters hat dieses „Familienbad" an 105 Betriebstagen des letzten Jahres 206000 Besucher gehabt; an einzelnen Tagen stieg die Frequenz bis auf rd. 11000. Dazu genügten die vorhandenen, im Lageplan der Abb. 1 schwarz angelegten Kabinen und Garderobe-Einrichtungen bei weitem nicht. Angesichts dieser Tatsache, sowie der weitern, dass das Strandbad im letzten Jahr abzüglich der Betriebsausgaben, Verzinsung und Abschreibung der zu Lasten der Stadt gehenden Anlagekosten von 130000 Fr. (+70000 an Subventionen) mit 28000 Fr. noch rd. 25000 Fr. Einnahmen-Ueberschuss abgeworfen hat, entschloss sich der Stadtrat zu einer wesentlichen Erweiterung, für die er mit Weisung vom 21. Februar 1923 die Erteilung eines Kredits von 421000 Fr. beantragt, welcher Betrag sich aus den Einnahmen annähernd verzinsen und abschreiben lassen wird.

Die ganze Anlage wird durch die Abbildungen 1 bis 3 näher veranschaulicht. Es sollen die Ankleidkabinen insgesamt von 48 auf 268 vermehrt werden, die verschliessbaren Kleiderschränke von 36 auf 360, die Kleiderhaken von 1500 auf 3460. Dazu wird die alkoholfreie Wirtschaft im Mittelbau vergrössert, für Coiffeur und Coiffeuse, Sanität, Telephonautomaten, Toiletten u. dgl. gesorgt. Ein Kopfbau (Abb. 3), in der Axe der bisher ausgebauten Mythenquaistrasse wird ausser den Kassen u. a. auch eine Wäscherei, im 1. Stock eine Abwartwohnung enthalten; seewärts sind 140 Velostände vorgesehen. Dass die ganze Anlage mit Wasser, Gas und Elektrizität versorgt wird, versteht sich am Rand.

Was am Lageplan (Abb. 1) auffällt, ist der Umstand, dass das Strandbad bezw. der geplante Eingangsbau in die Axe der erstklassig ausgebauten Mythenquai-Strasse zu stehen kommt und diese förmlich abriegelt. Es heisst aber im stadträtlichen Antrag aus-

drücklich: „Durch das Sonnen-, Luft- und Schwimmbad darf der schöne Ausbau des Mythenquai, insbesondere der Quaistrasse, nicht gehindert oder verzögert werden." Mit Bezug hierauf sagt die „Weisung" am Schluss:

„Die Befürchtung, dass die Fortsetzung der Mythenquaistrasse durch das erweiterte Strandbad gehindert oder verzögert werden könnte, ist unbegründet. Die Fortsetzung der Mythenquaistrasse in der heute durch Baulinien bestimmten Richtung hat noch eine umfangreiche Auffüllung des Seegebietes zur Voraussetzung und könnte daher noch lange nicht durchgeführt werden. Höchst wahrscheinlich aber wird die Strasse vom Belvoirpark an landwärts gegen die Bahnanlage etwas abgebogen. In diesem Falle berührt sie das Gebiet des Strandbades nicht und kann schon nach wenigen Jahren erstellt werden. Ueber die würdige Ausgestaltung der Quaianlage wird demnächst ein Wettbewerb unter Fachleuten veranstaltet werden." —

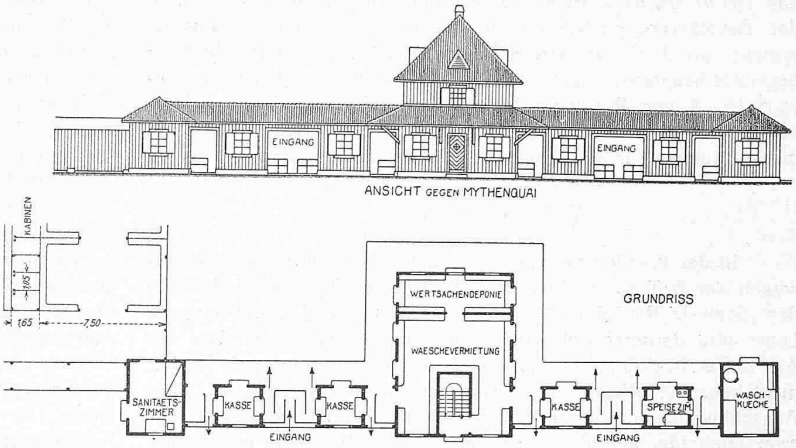


Abb. 3. Eingangs-Gebäude des Zürcher Strandbades. — Grundriss und Ansicht 1 : 400.

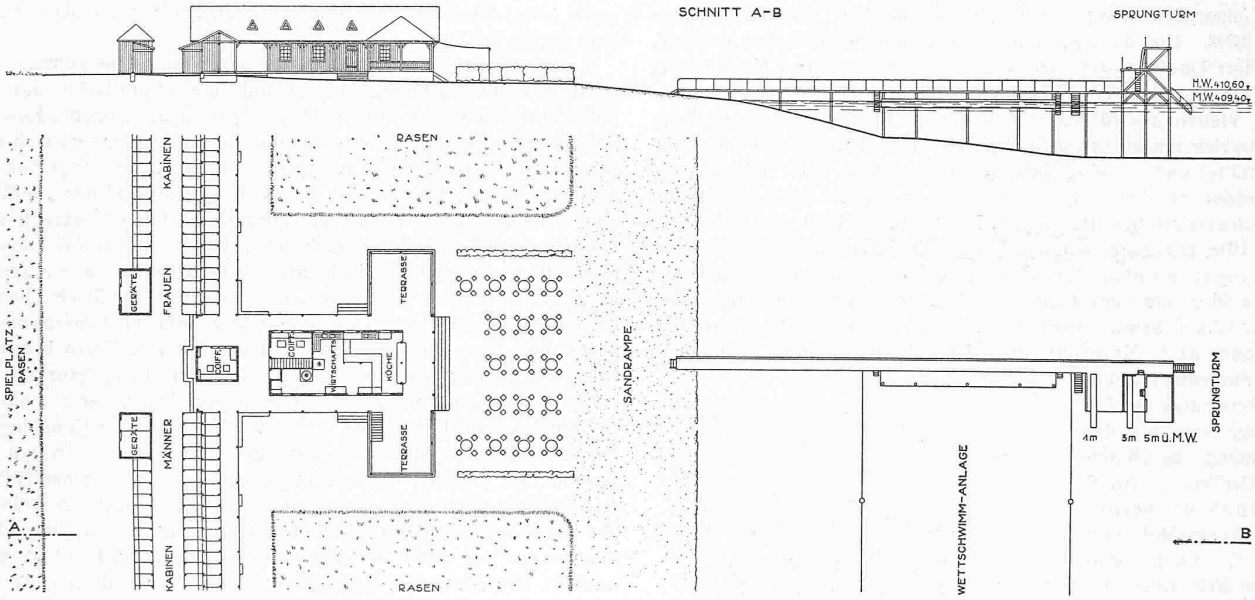


Abb. 2. Mittelpartie des erweiterte Zürcher Strandbades. — Grundriss und Schnitt A-B, 1 : 600.

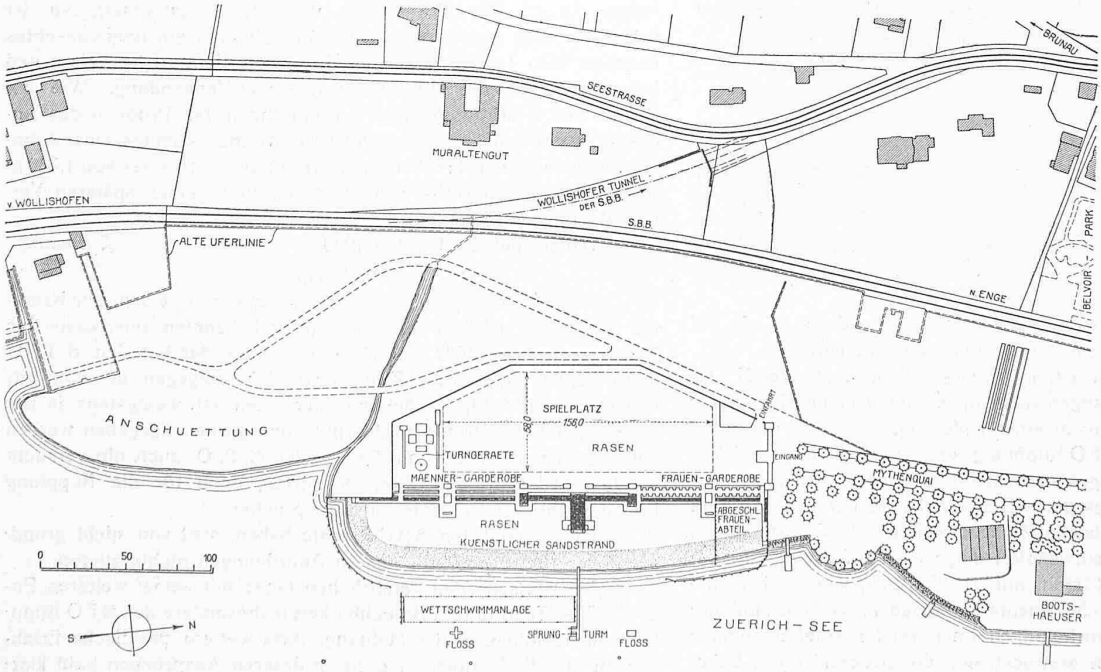


Abb. 1. Das erweiterte Zürcher Strandbad und seine Umgebung. — Lageplan 1 : 4000.

Damit ist Gewähr geboten, dass durch diese anscheinend „halbpermanente" Strandbad-Erweiterung die würdige Quai-Ausgestaltung tatächlich nicht präjudiziert wird, dies um so weniger, als ja das Strandbad sich selbst erhält, jedenfalls keine wesentliche Belastung des Stadt-Haushaltes bedeutet.

Anderseits ist, gerade im Hinblick auf die definitive Quaigestaltung, von Bedeutung, dass dieses Provisorium gezeigt hat, in welch *unerwartet* hohem Mass

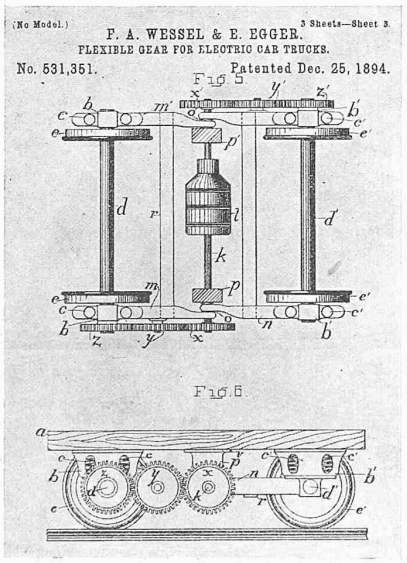
das *Bedürfnis* nach freier Seeuferbenutzung zu Badezwecken in der Bevölkerung vorhanden ist. In diesem Zusammenhang sei erinnert an den „Wettbewerb Gross-Zürich", bei dem die zielbewusste Seeufer-Ausgestaltung für *Volksgesundheitspflege* im Entwurf Nr. 8 von Rittmeyer & Furrer in unserer Berichterstattung hervorgehoben worden war.[1]) Es hat sich nun gezeigt, *wie* wichtig dieses Moment für die endgültige Projektierung sein wird.

Korrespondenz.

In der Erwiderung auf meine Einsendung über neue Motorwagen der B. T. B. auf Seite 68 bis 70 dieses Bandes (10. Februar) der „Schweiz. Bauzeitung" sagt Herr Laternser: „Der unbefangene Leser wird darunter wohl nichts anderes verstehen, als dass die Art dieser Kraftübertragung, wobei ein einziger Motor in bisher nicht bekannter Weise mit Zwischenrädern und Kugellagern, unter Ausschluss des dafür bis anhin üblichen Parallelkurbelgetriebes zwei Triebräder antreibt, *eben neu* ist, gleich wie im besonderen die Ausbildung der Kupplung zwischen Trieb- und Zahnrad ....."

Wie weit die Berechtigung besteht, diese Antriebsanordnung von Oerlikon als neu zu bezeichnen, zeigt die nachstehende Wiedergabe einer Zeichnung aus der amerikanischen Patentschrift vom Jahre 1894. Die dort geschützte Anordnung enthält das Merkmal, das Herr Laternser als neu bezeichnet, nur mit dem Unterschied, dass die Kugellager nicht erwähnt sind.

Vielleicht wird man mir erwidern, dass es sich beim Oerlikon-Antrieb um einen *hochgelagerten* Motor handelt, der über Zwischenräder und allseitig bewegliche Kupplung mit Federung die Triebräder des Fahrzeuges antreibt. Aber auch diese Neuheit ist im schweizerischen Patent Nr. 75121, Klasse 127 I von BBC im Jahre 1916 angegeben worden. Die in die Gelenkstangen eingebaute Federung ist ebenfalls durch die schweizerische Patentschrift 75803, Klasse 96 c vom Jahre 1916 von BBC unter Schutz gestellt. Unter gesetzlichem Schutz steht diese auch in Frankreich. Trotzdem soll dort nach Mitteilung des Herrn Laternser eine Lokomotive unter Mitbenützung dieses Merkmales der Federung, wie aus der Zeichnung des „Bulletin Oerlikon", Nr. 9 vom Jahre 1922 hervorgeht, ausgeführt werden. Es bleibt also schliesslich noch die Kupplung übrig, die der Verfasser selbst nur als „bedingt neu" bezeichnet. Auch die BBC-Kupplung will er nur als bedingt neu gelten lassen, obgleich diese in allen Staaten mit Vorprüfung auf Neuheit unter Patentschutz gestellt worden ist. Er selbst hat der ganzen Antriebs-Anordnung mit *aussenliegendem* Zahnrad immerhin dadurch implicite Anerkennung gezollt, dass er sie bei den B. T. B.-Motorwagen zur Anwendung gebracht hat.



Es wird von Herrn Laternser zugegeben, dass die MFO-Kupplung mit starren Stangen nicht auskommen kann. In der Tat können nur durch den Einbau einer Federung, die durch den kinematischen Fehler der MFO-Kupplung entstehenden innern Kräfte auf ein praktisch zulässiges Mass herabgemindert werden. Damit sind nun aber keineswegs diese Kräfte auf Null herabgesetzt und aus den Torsiogrammen (siehe Mai-Nummer der BBC-Mitteilungen vom Jahre 1922), die an einwandfrei eingestellten Triebwerken aufgenommen wurden, zeigt sich nur zu deutlich, wie sehr kleine periodisch auftretende Drehmomentänderungen im Stande sind, unzulässig grosse Ankerschwingungen im Bereiche einer Resonanzzone zu erzeugen. Leider erstreckt sich die Drehzahl eines Lokomotiv-Triebwerkes über einen so grossen Bereich, dass sie immer eine Resonanz-Zone bestreicht. Es klingt ausserordentlich optimistisch, wenn Herr Laternser behauptet, dass man in der Lage sei, solchen auftretenden Resonanzschwingungen zu begegnen. Entschieden vorteilhafter scheint mir zu sein, kinematisch einwandfreie Kupplungen zu bauen, d. h. solche, die in keiner Lage von sich aus Pendelungen erzeugen können.

Der Vergleich mit einem ungefederten Tramantrieb ist deswegen nicht stichhaltig, weil die durch die Oerlikon-Kupplung bei exzentrischen Lagen (und die treten leider im Betrieb immer auf) in Funktion der Radumdrehung hervorgerufenen Drehmomentänderungen hier nicht vorhanden sind. Auch der Vergleich mit Stangenlokomotiven ist unglücklich gewählt. Der Charakter dieser Antriebart ist gerade durch den periodischen Kraftwechsel in den Triebstangen gekennzeichnet und dadurch kann das Zapfenspiel die bei Schrägstangen auftretenden grossen Fehler zum Teil kompensieren. Gerade um diesen Kraftwechsel zu vermeiden, baut man Kupplungen nach dem System MFO oder Ganz und BBC. Herr Laternser scheint ganz übersehen zu haben, dass das Zapfenspiel bei der MFO-Kupplung nur zur Wirkung kommt, wenn das Uebertragungsdrehmoment durch 0 hindurchgeht. Das Zapfenspiel kann somit zum Ausgleich des kinematischen Fehlers der MFO-Kupplung nichts beitragen.

Im weitern halte ich auch jetzt noch meine Behauptung aufrecht, dass die MFO-Kupplung für ständige exzentrische Lage von Zahnrad und Triebrad unbrauchbar sei, denn die Angabe, dass bei dem B. T. B.-Motorwagen die Kupplung absichtlich exzentrisch dargestellt ist, bestärkt mich in meiner Auffassung und zwar aus folgendem Grunde: Die in der Abbildung 9, Seite 257 der „S. B. Z." vom Dezember 1922 nur mit der Lupe festzustellende exzentrische Einstellung der Kupplung nach oben (sie dürfte in Wirklichkeit einige mm betragen) hat doch offensichtlich keinen andern Zweck, als dafür zu sorgen, dass durch das Einsenken der Triebradfedern bei Belastung des Wagens die Exzentrizität möglichst verschwindet, wenn auch dem unbefangenen Leser bei der von Herrn Laternser gewählten Darstellungsweise dieser Zusammenhang gänzlich verschlossen bleiben muss. Denn die Absicht bei dieser Anordnung ist offenbar, die Einstellung so zu treffen, dass die Kupplung im Betrieb möglichst unter dem günstigsten Verhältnis, d. h. mit der Exzentrizität 0 läuft. Wenn dagegen der Konstrukteur der MFO-Anordnung beabsichtigt hätte, durch die exzentrische Anordnung der Kupplung den Raum für die Kupplung und für das Zahnrad zu vergrössern, so hätte er sicherlich die Exzentrizität nicht nach wenigen mm bemessen. Ausserdem würde er sich alsdann der Gefahr aussetzen, dass seine Anordnung trotz Verwendung eines Zwischenrades in den Schutzbereich des BBC-Patentes Nr. 75208 fällt.

Was schliesslich das Zwischenrad anbetrifft (vergl. den zweitletzten Absatz der Erwiderung von Herrn Laternser), so ist und bleibt nach meiner Ansicht das Zwischenrad ein unerwünschtes Element. Herr Laternser scheint dies auch nicht zu bestreiten und betont lediglich die Notwendigkeit seiner Verwendung. Wie auf Grund von BBC-Patenten und Erfahrungen das Problem des Antriebs zweier Radsätze durch einen Motor und dasjenige einer Zahnradübersetzung von 1:4 bei einem Triebraddurchmesser von 1,230 m *ohne* Zwischenrad gelöst werden kann, bleibt einer späteren Veröffentlichung vorbehalten.

Baden, den 22. Februar 1923. *J. Buchli.*

Erwiderung.

Aus der vorstehenden Zuschrift, insbesondere dem zur Kenntnis gebrachten und mir bis anhin nicht bekannten amerikanischen Patent vom Jahre 1894 entnehme ich, dass der bei den B. T. B.-Motorwagen angewandte *Zweiachsantrieb,* entgegen der von mir vertretenen Ansicht, tatsächlich nicht neu ist, wenigstens in der grundsätzlichen Form, was hiermit nun gerne zugegeben werden soll. Es ist übrigens von Seiten der M. F. O. auch nie versucht worden, weder für den Zweiachsantrieb, noch für die Kupplung irgendwelche Schutzrechte zu beanspruchen.

Die angeführten BBC-Patente haben, weil von nicht grundsätzlicher Bedeutung, mit unsern Anordnungen nichts zu tun.

Ich wünsche den verehrlichen Leser mit keiner weiteren Polemik über Theorie und Brauchbarkeit insbesondere der MFO-Kupplung zu bemühen, in der Meinung, dass weitere praktische Erfahrungen ihre Bedeutung auch bei grösseren Ansprüchen bald klarstellen werden.

[1]) Vgl. Pläne und Text in Bd. 76, Seite 136/138 18. Sept. 1920).