Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 24

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

mittels städtischer oder staatlicher Anleihen gebaut, die in 20 bis 30 Jahren zurückzuzahlen sind, worauf die Brücken oder Tunnel abgabefrei werden sollen. Die Frage, ob Tunnel oder Brücke, scheint eher zu Gunsten der Brücke beantwortet zu werden. So kosten: die Philadelphia-Camden-Brücke 180 Mill. Fr., die Betriebsausgaben für den Uebergang eines Wagens 20 Rp., alles inbegriffen; der Hollandtunnel 240 Mill. Fr., die Betriebsausgaben für den Durchgang eines Wagens 110 Rp., alles inbegriffen.

Bei der Louisville-Municipalbrücke dagegen wurde der Bau durch ein Bankhaus finanziert. Den Betrieb besorgt die Stadt, die die Einnahmen dem Bankhaus für Verzinsung und Amortisation abzuliefern hat, bis das Anleihen getilgt ist. Die Brückengelder betragen zumeist bei den grossen Brücken: ein Automobil 2,50 Fr., ein Autobus 3,75 Fr., jeder Fussgänger 0,25 Fr., ein Motorrad 1,25 Fr., Lastautomobile 3,75 bis 5,0 Fr., je nach Gewicht. (Schluss folgt.)

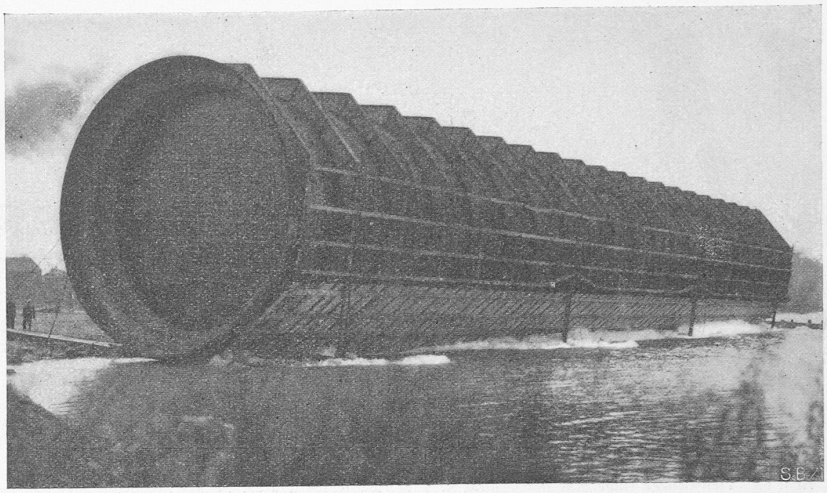


Abb. 65. Stapellauf eines Röhrenabschnittes für den Strassentunnel unter dem Detroit River.

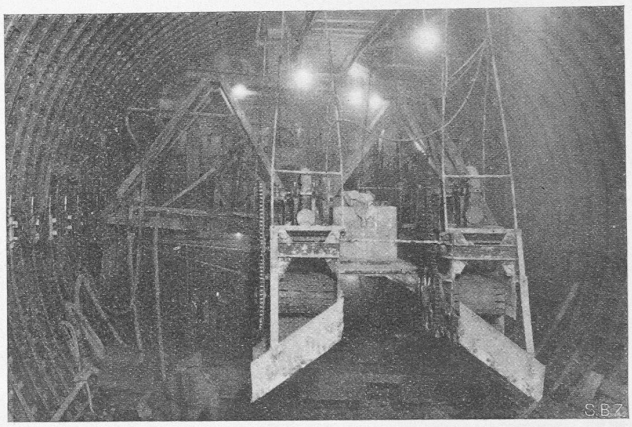


Abb. 66. Schildvortrieb ohne oder mit Druckluft für den Detroit-Tunnel.

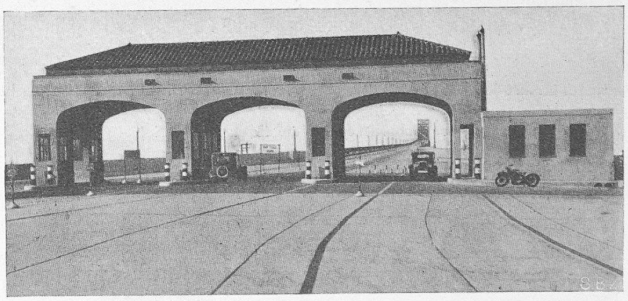


Abb. 67. Goethals-Brücke über den Arthur Kill zwischen Richmond und New Jersey in New York. — Gebäulichkeiten zur Erhebung der Brückengelder.

Wettbewerb für die Seeufer-Gestaltung in Zollikon (Zürich).

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Dienstag den 28. April 1931, nachmittags 2 Uhr, ist die Jury zur ersten Sitzung im Gemeindehaus Zollikon zusammengetreten, wo die Pläne übersichtlicher Weise aufgehängt sind. Es sind in der im Programm vorgeschriebenen Frist 15 Projekte rechtzeitig eingegangen. Ingenieur Ochsner hat sie vorgeprüft. Es wird festgestellt, dass alle Projekte den Programmbedingungen entsprechen.

Nach einem ersten orientierenden Rundgang wird eine Uferbegehung vorgenommen; in einem zweiten Rundgang werden alle Projekte ausgeschieden, deren Ausführung zu grosse Mittel beanspruchen würden oder in ihrer Planung in ästhetischer oder praktischer Beziehung hinter den im dritten Rundgange besprochenen Projekten stark zurückstehen. Es sind dies insgesamt acht Entwürfe.

Im dritten Rundgange werden die verbleibenden sieben Projekte eingehend studiert und besprochen. [Ueber die prämiierten Projekte entnehmen wir dem Bericht des Preisgerichts die folgenden Ausführungen. Red.]

Nr. 3 „Pappeln". Die Haabe zürichwärts ist in ihrem heutigen Zustande gelassen und wird lediglich durch eine Rampe und einen Wellenbrecher ergänzt und verbessert. Auch die bestehende Ufermauer am Ländeplatz ist beibehalten. In klarer zweckmässiger Weise ist die alte Haabe vergrössert. Die gedeckten Bootunterstände sind in einem Terrassenbau der Seestrasse entlang einfach und zweckdienlich angeordnet; die Abstände zwischen den Tragsäulen sind jedoch zu eng. Unter Beibehaltung der bestehenden architektonischen Formen ist die Erweiterung der Badeanstalt geschickt gelöst. Das Schiffstationsgebäude enthält die verlangten Räumlichkeiten; besser wäre, wenn es mit der Ufermauer in Verbindung und in Beziehung zum Landungsteg gebracht worden wäre. Hervorzuheben ist, dass der architektonisch nicht ganz erfreuliche Hintergrund durch eine mächtige Pappelallee verschnitten wird. Die ganze Aufgabe ist klar und in grosszügigen Linien gelöst und lässt sich im Vergleich mit andern Projekten mit nicht zu grossem Kostenaufwand ausführen.

Nr. 4 „Zürisee". Der grundlegende Gedanke dieses Projektes ist in den wesentlichen Teilen der selbe wie bei Projekt „Pappeln". Die Baukosten werden hier ungünstig beeinflusst durch das Erstellen einer neuen Seeufermauer am Ländeplatz. Nicht günstig inbezug auf Besonnung ist die Erweiterung der Badanstalt, indem die bestehenden Seitenflügel beibehalten sind. Auch bei diesem Projekt ist die Lage des Schiffstationgebäudes, das im übrigen in seiner architektonischen Durchbildung dem Zwecke angepasst ist, ohne gute Beziehung zur Platzgestaltung.

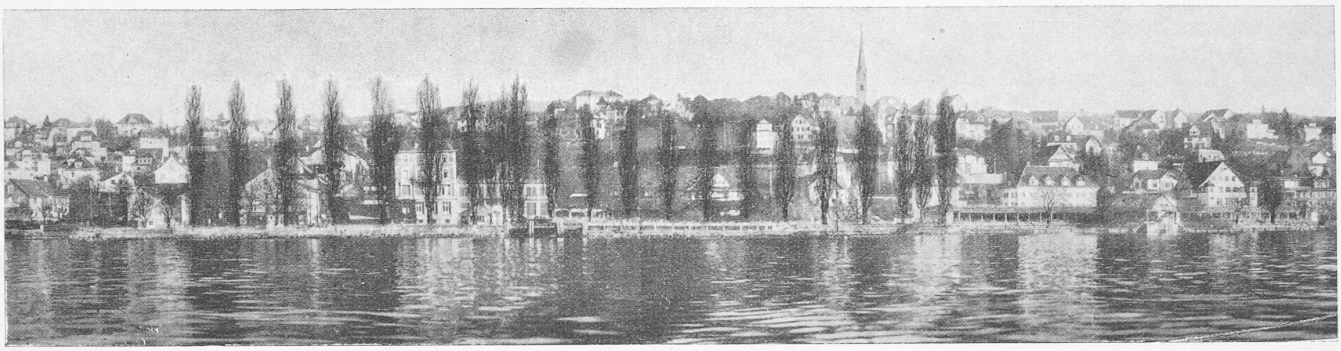
Nr. 2 „Schattenpromenade". Die gedeckten Bootschuppen in der Haabe zürichwärts (im Anschluss an die Liegenschaft Aebi) sind in konstruktiver und architektonisch einfacher Weise eingebaut. Die Breitenabmessungen des Hafens sind jedoch zu gering, als dass die beidseitige Anordnung der Schuppen im Hinblick auf einen reibungslosen Bootverkehr als zweckmässig bezeichnet werden kann. Der Schifflände-Platz ist in seinen heutigen Umrissen beibehalten, ebenso der alte Haabhaken, was die Baukosten günstig beeinflusst. Die anschliessende offene Haabe ist in einfacher Weise durch Wellenbrecher geschützt. Zweckmässig ist die Anordnung der Erweiterung der Badanstalt mit Sonnenbad, richtig die Fortsetzung im Sinne der vorhandenen Architektur. Grosszügig wirkt die Uferpromenade durch die doppelte Baumallee zwischen Badanstalt und Ländeplatz. Der Gedanke, das Schiffstationsgebäude mit der Ufermauer in Verbindung zu bringen ist schön, architektonisch ungünstig wirkt der runde Ausbau. Die Anordnung eines Planschbeckens ist überflüssig.

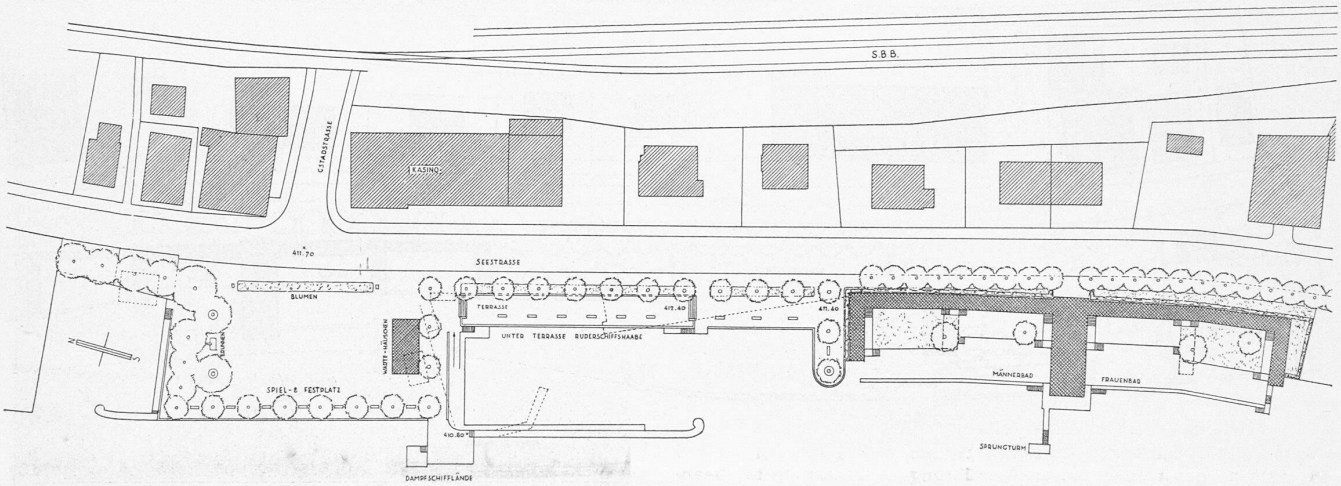
Am 30. April werden die Projekte nochmals überprüft. Als Rangfolge wird aufgestellt: Nr. 3, 4, 2 und 12.

Das Preisgericht beschliesst die zur Prämiierung zur Verfügung stehende Summe von 2000 Fr. wie folgt zu verteilen und

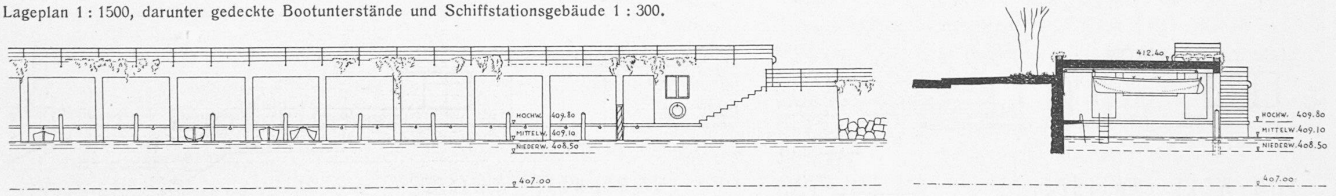
WETTBEWERB FÜR DIE SEEUFER-GESTALTUNG IN ZOLLIKON, KANTON ZÜRICH.

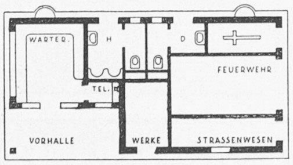
I. Preis (1000 Fr.), Entwurf Nr. 3. — Verfasser Fred Sommerfeld, Architekt, Zollikon.





Lageplan 1 : 1500, darunter gedeckte Bootunterstände und Schiffstationsgebäude 1 : 300.





das mit dem ersten Preis bedachte Projekt zur Ausführung zu empfehlen.

I. Preis: 1000 Fr.
II Preis: 600 Fr.
III. Preis: 400 Fr.

Nach Verlesung und Genehmigung des vorstehenden Protokolles werden die Briefumschläge zu den prämiierten Entwürfen geöffnet. Es ergibt sich:

I. Preis (1000 Fr.), Nr. 3 „Pappeln". Verfasser Fred Sommerfeld, Architekt, Zollikon.

II. Preis (600 Fr.), Nr. 4 „Zürisee". Verfasser Otto Pfleghard jun., Architekt, Zollikon.

III. Preis (400 Fr.), Nr. 2 „Schattenpromenade". Verfasser Max Locher, Architekt, Zollikerberg.

Zollikon, den 30. April 1931.

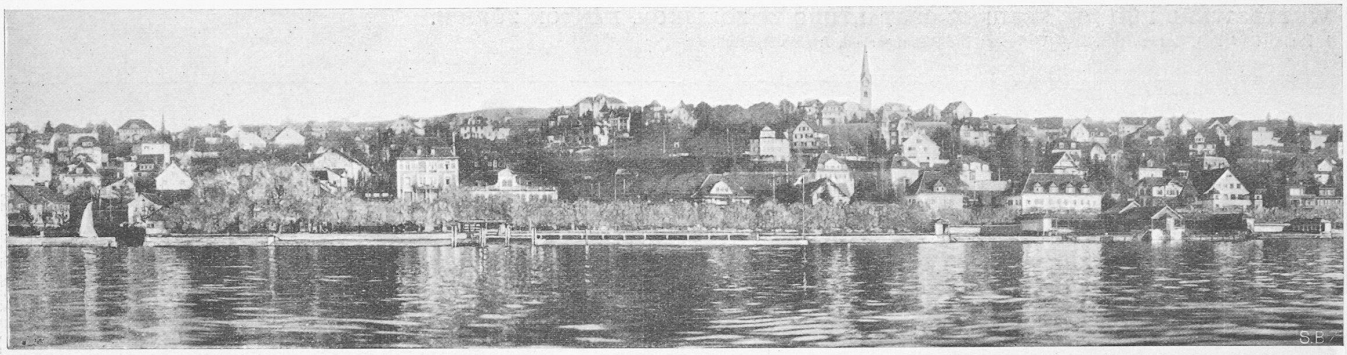
Die Preisrichter:
Dr. Utzinger, Werner Pfister, Arch., Karl Knell, Arch.

2. Sitzung des Ständigen Ausschusses der Internat. Vereinigung für Brückenbau und Hochbau in Zürich.

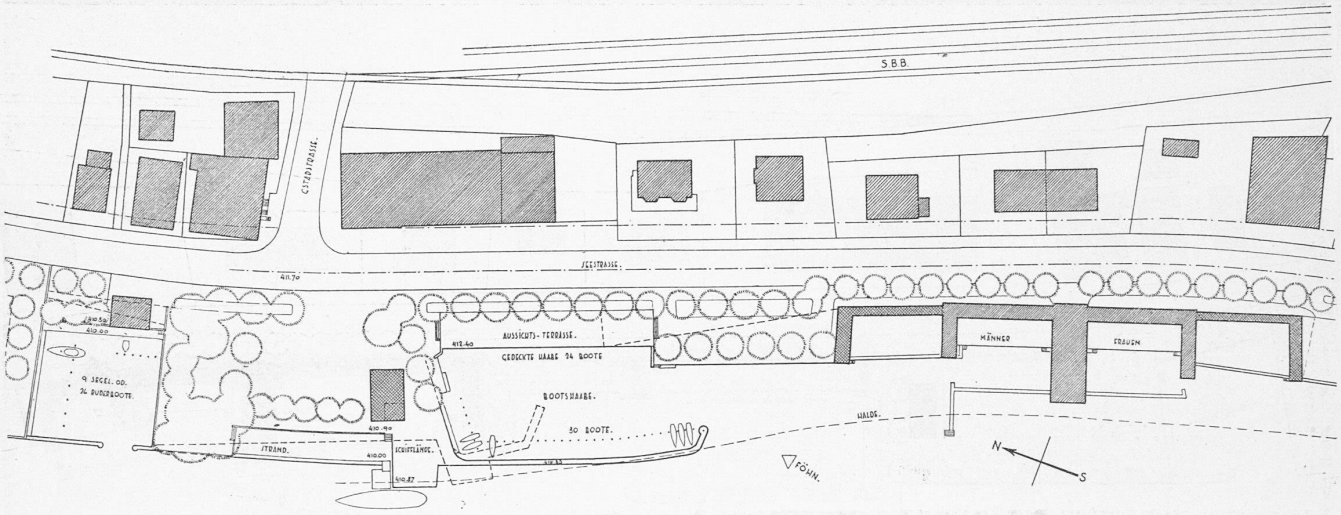
Vom 9. bis 11. April 1931 fand in Zürich die 2. Tagung des Ständigen Ausschusses der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau unter dem Vorsitz ihres Präsidenten, Prof. Dr. A. Rohn, statt. Der Vorstand, der sich bereits einen Tag vorher zu einer Vorstandsitzung eingefunden hatte, war, mit Ausnahme des leider vor kurzem verstorbenen Vize-Präsidenten, J. Mitchell Moncrieff C.B.E., M. Inst. C. E., London, vollzählig erschienen, insbesondere waren auch die beiden Vize-Präsidenten, Dr. Klönne (Deutschland) und Prof. Pigeaud (Frankreich) anwesend. Neben den Vorstandsmitgliedern waren 35 Delegierte von 16 Staaten erschienen. Die Sitzung war von besonderer Bedeutung, weil sie sich insbesondere mit den Vorarbeiten für den *ersten Internationalen Kongress* beschäftigte, der von der Vereinigung *im Jahre 1932 in Paris* abgehalten werden wird.

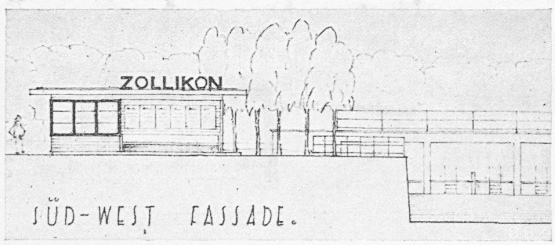
ORGANISATIONSFRAGEN.

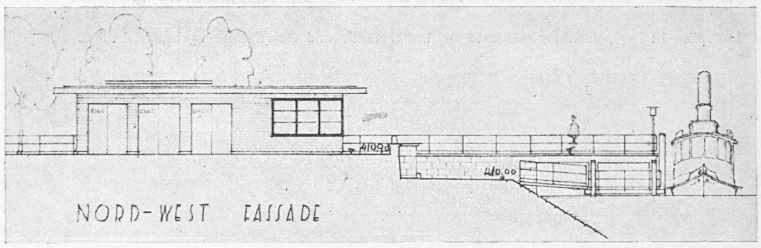
Im einleitenden Teil der Verhandlungen beschäftigte sich der Ausschuss mit dem Rückblick über das vergangene erste Geschäftsjahr der jungen Vereinigung, über ihre Entwicklung und über die Aufnahme der internationalen technisch-wissenschaftlichen Gemeinschaftsarbeit. Die Mitgliederzahl und damit das Interesse für die Vereinigung sind im ständigen Steigen begriffen, und es haben sich bereits in den verschiedensten Staaten teilweise recht kräftige nationale Gruppen zur Förderung der internationalen Zusammenarbeit gebildet. Die Zahl der persönlichen Mitglieder und die Zahl

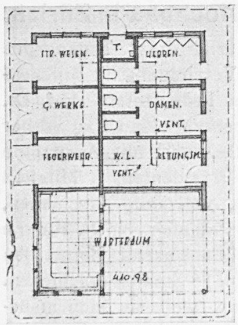


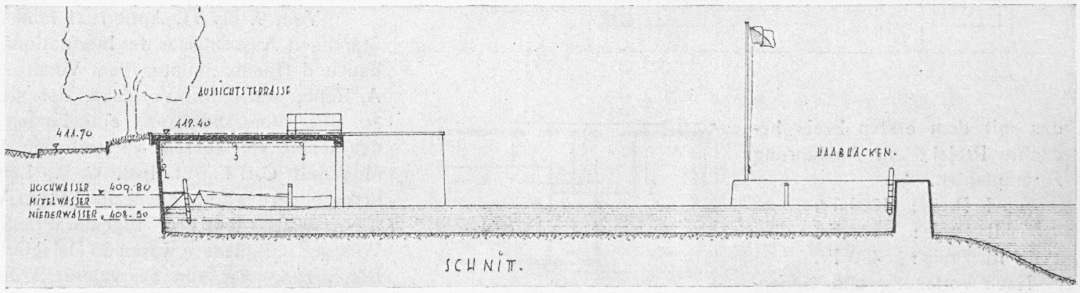
II. Preis (600 Fr.), Entwurf Nr. 4. — Verfasser Otto Pfleghard jun., Arch., Zollikon. — Lageplan 1 : 1500, darunter Schiffstationsgebäude 1 : 300.





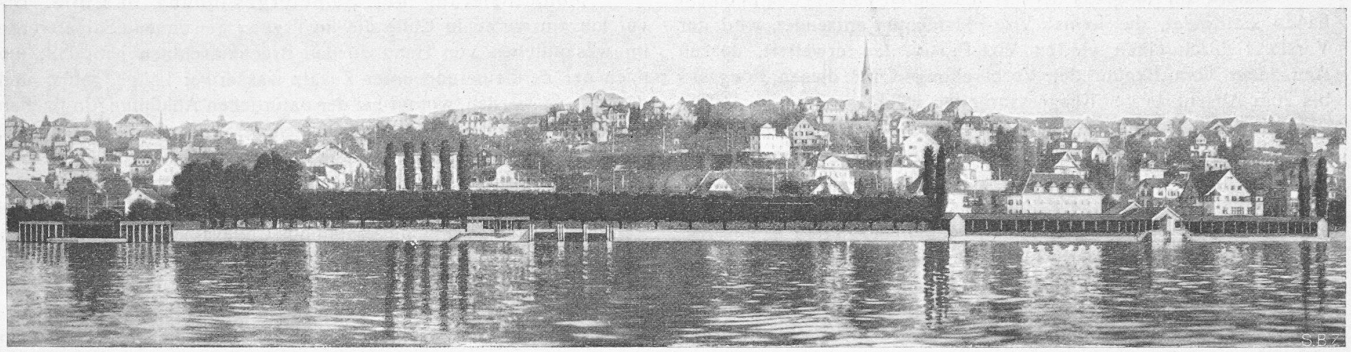




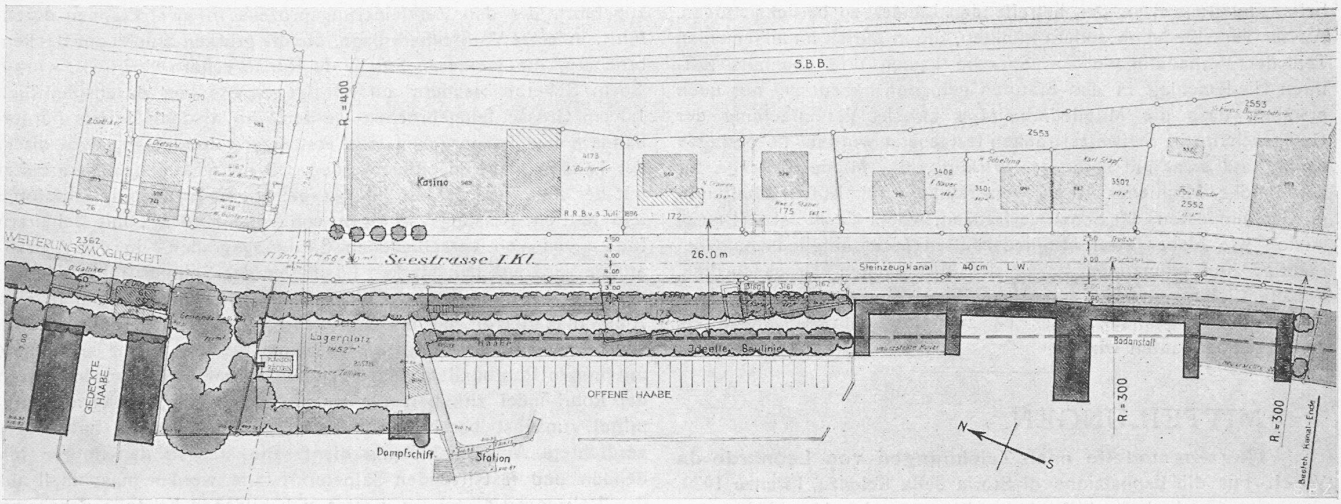


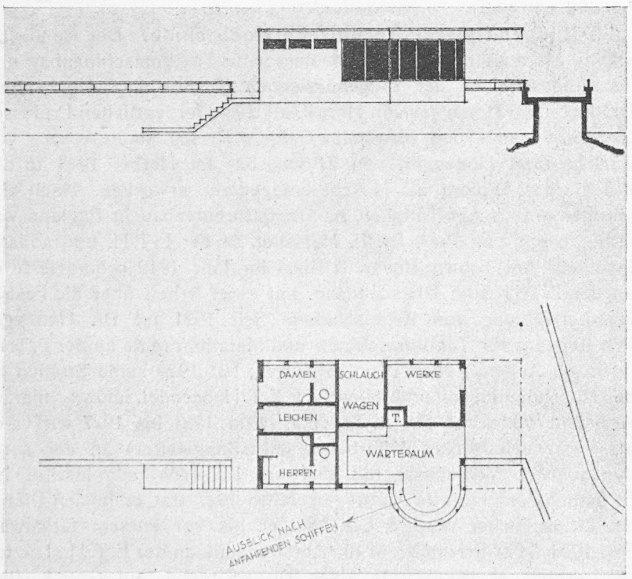
der Mitgliedschaften der Körperschaftsmitglieder (im Sinne der Statuten) hat bereits das erste Tausend überschritten, und es ist zu erwarten, dass einerseits mit Rücksicht auf den nahen Kongress in Paris, andererseits infolge der Entwicklung der Landesgruppen in einzelnen grossen, z. T. überseeischen Ländern gerade für die nächste Zeit eine erhebliche Steigerung der Mitgliederzahl erwartet werden darf.

Die Erfahrungen des ersten Geschäftsjahres erforderten eine teilweise Aenderung der Organisationsgrundlagen der Vereinigung, insbesondere ergab sich die Notwendigkeit, dafür zu sorgen, dass in der Zusammensetzung des Vorstandes des Ausschusses und bei der Durchführung der Arbeiten Gewähr dafür geboten wird, dass die zwei wichtigsten Bauweisen, mit denen sich die Vereinigung beschäftigt, nämlich der Stahlbau und der Eisenbetonbau, in gleicher Weise berücksichtigt werden. Zu diesem Punkt waren von verschiedenen Ländern Anregungen eingegangen; insbesondere hatten die Erfahrungen auf den Kongressen in Lüttich, bei denen die beiden Bauweisen in getrennten Kongressen behandelt worden waren, die Notwendigkeit gezeigt, für eine durchaus paritätische Behandlung der Fragen des Eisenbetonbaues und des Stahlbaues zu sorgen. Diese Parität ist dabei durchaus im Sinne einer Zusammenarbeit aufzufassen, um den Interessenten für die eine Bauweise die Möglichkeit zu bieten, sich mit den Fortschritten der andern Bauweise zu beschäftigen und insbesondere auch jene



III. Preis (400 Fr.), Entwurf Nr. 2. — Verfasser Max Locher, Arch., Zollikerberg. — Lageplan 1 : 1500, Schiffstationsgebäude 1 : 300.





Fragen richtig zu behandeln, die die Gemischtbauweise betreffen, da diese in letzter Zeit erheblich an Bedeutung gewinnen.

Des weitern hat sich die bisherige Organisation in der Arbeitsweise des Vorstandes als schwierig erwiesen, da die örtliche Entfernung der einzelnen Vorstandsmitglieder bei der Behandlung der technisch-wissenschaftlichen Arbeiten sich stark behindernd auswirkte. Es wurde daher die Forderung ausgesprochen, die eigentliche Geschäftsleitung am Sitze der Vereinigung zu verstärken, um von da aus die internationale Zusammenarbeit mit den übrigen Vorstandsmitgliedern, den Delegierten und Mitarbeitern der einzelnen Länder straffer organisieren zu können. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, seien die nachfolgenden wichtigsten Organisationsänderungen, die gleichzeitig zu einer Aenderung der Statuten geführt haben, kurz angeführt.

Das Generalsekretariat, das bisher von Prof. Dr. L. Karner, Zürich, allein verwaltet wurde, wird erweitert durch den Eintritt von Prof. Dr. M. Ritter (Zürich) als Generalsekretär und von Dipl. Ing. P. Soutter (Zürich) als Sekretär des Vorstandes.

Der Vorstand besteht nunmehr aus einem Präsidenten, drei Vize-Präsidenten, zwei General-Sekretären, vier Mitgliedern und einem Sekretär. Gleichzeitig tritt in der Arbeitsweise des Vorstandes eine Aenderung ein, die sich wie folgt umschreiben lässt:

Der Präsident, die beiden Generalsekretäre und der Sekretär des Vorstandes wohnen am Sitze der Vereinigung und bilden die eigentliche Geschäftsleitung der Vereinigung; sie werden durch drei Vize-Präsidenten in diesen Aufgaben unterstützt. Die beiden General-Sekretäre, von denen einer besonders die Fragen des Stahlbaues, der andere jene des Eisenbetonbaues bearbeiten wird, beschäftigen sich in der Hauptsache mit der Organisation der technisch-wissenschaftlichen Arbeit der Vereinigung, insbesondere auch mit den Vorbereitungen der technisch-wissenschaftlichen Arbeit für die Kongresse. Sie werden dabei von den vier Mitgliedern des Vorstandes unterstützt.

In der Sitzung des Ständigen Ausschusses wurde auch gleichzeitig, nachdem der Präsident in überaus ehrenden Worten des verstorbenen Vize-Präsidenten, Colonel J. Mitchell Moncrieff, C. B. E., M. Inst. C. E., London, gedacht hatte, die Ersatzwahl vorgenommen. Die englischen Kollegen schlugen Prof. Sir Thomas Hudson Beare B. A., B. Sc., D. L., M. Inst. C. E., M. I. Mech., M. I. Struct. E., vom Engineering Department, The University, Edinburgh vor, ein Vorschlag, der durch einstimmige Wahl gutgeheissen wurde.

In den geänderten Statuten wird weiterhin zum Ausdruck kommen, dass die Korrespondenz- und Verhandlungssprachen der Vereinigung deutsch, französisch und englisch sind. Für den Fall jedoch, dass ein Kongress in einem Lande abgehalten wird, in dem keine dieser Sprachen gebräuchlich ist, wird für die gesamten Vorbereitungsarbeiten für den Kongress, sowie als vierte Kongresssprache die Sprache des betreffenden Landes zugelassen.