Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 2

Wettbewerbe

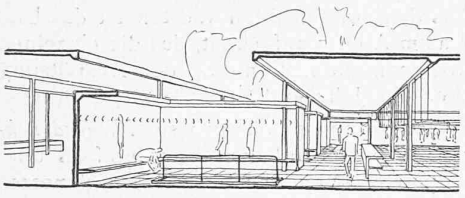
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 08.08.2025

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



innenansicht garderobe

Anlage ohne Bereitstellung anderer Mittel ermöglichen.

Der Vollständigkeit halber ist noch beizufügen, dass bei der in Aussicht genommenen Erweiterung der Anlage durch Zuschalten neuer Behälter, der das Aufsetzen eines weitern Teleskopteiles bei der Niederdruckanlage entsprechen würde, keine Verschiebung der gegenseitigen Lage der Kurven der Abb. 9 eintritt, die wirtschaftliche Ueberlegenheit der Hochdruck-Speicherung also erhalten bleibt.

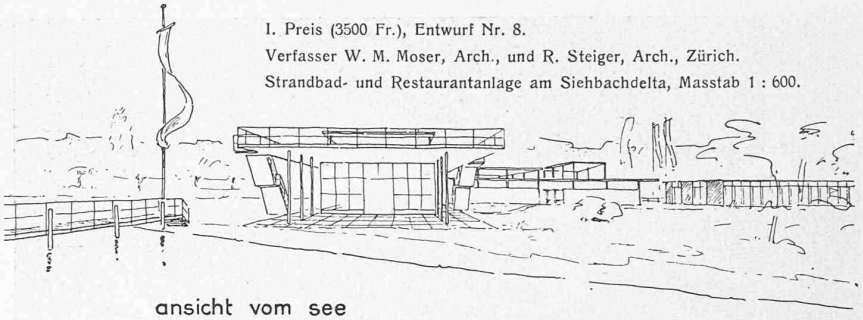
Wettbewerb für die Seeufer-Gestaltung der Stadt Zug.

Die Einwohnergemeinde beschäftigt sich schon seit längerer Zeit mit der Erstellung einer neuen Strandbadanlage, nachdem sich die bestehende als ganz ungenügend erwiesen hat. Da die Gemeinde in der glücklichen Lage ist, am See noch viel öffentliches, zum vorwiegenden Teil unbebautes Land zu besitzen, so hat sie sich entschlossen, an die Frage der Ausgestaltung des ganzen Seeufergebietes im Bereiche der eigentlichen Bebauungszone heranzutreten und die Disposition des vorgesehenen Strandbades nur als Teilaufgabe zu betrachten.

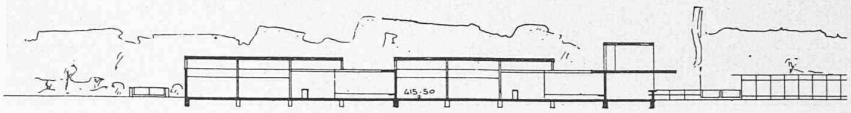
Dieser Auffassung musste umso eher stattgegeben werden, als auch noch andere Einzelbauten, die im Laufe der nächsten Jahre zur Ausführung gelangen sollen, entweder ihrer Natur nach oder aus Zweckmässigkeitsgründen im Seeufergelände angeordnet werden müssen. Es handelt sich dabei um folgende Objekte: Eine städtische Schiffshütte für Motor-, Ruder- und Faltboote; eine Bootshütte für den Seeklub; ein öffentliches Freibad für die Schulen; eine neue Frauenbadanstalt (auf dem Terrain der bestehenden Anlage); eine neue Turnhalle für das Neustadtschulhaus und schliesslich zwei Tennisplätze und ein Sportplatz.

Die vom Preisgericht bereinigten Programmbestimmungen besagen, dass der Hauptzweck des Wettbewerbes in der Ausgestaltung des Seeufers vor dem alten und neuen Stadtteil zu suchen ist, unter Einordnung der vorstehend erwähnten Einzelobjekte in das Gesamtprojekt. Neben Angaben über die Bemessung der Grösse dieser Einzelobjekte gaben die Vorschriften des Programms den Wettbewerbteilnehmern noch gewisse allgemeine Richtlinien, von denen die wichtigsten nachstehend kurz angeführt seien:

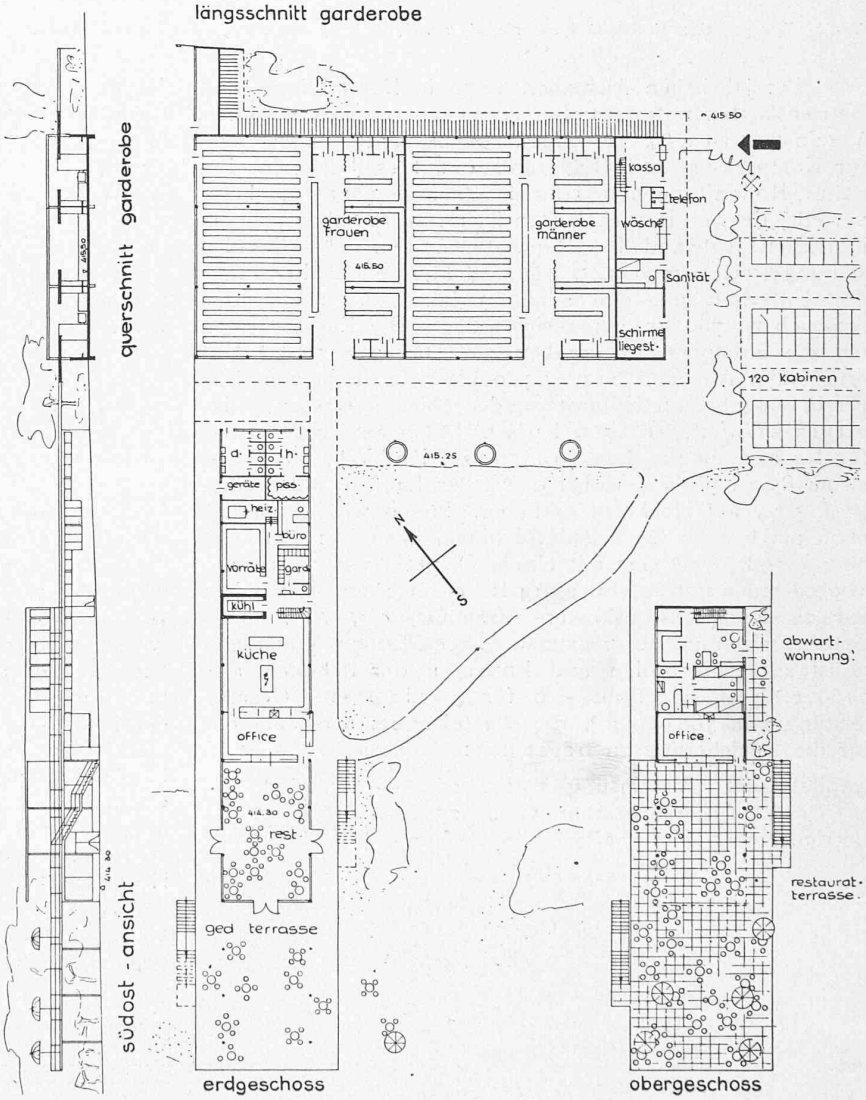
I. Preis (3500 Fr.), Entwurf Nr. 8.
Verfasser W. M. Moser, Arch., und R. Steiger, Arch., Zürich.
Strandbad- und Restaurantanlage am Siehbachdelta, Masstab 1 : 600.

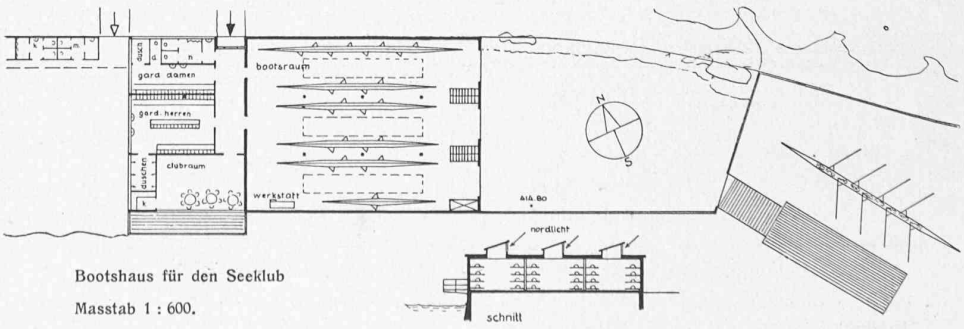


ansicht vom see



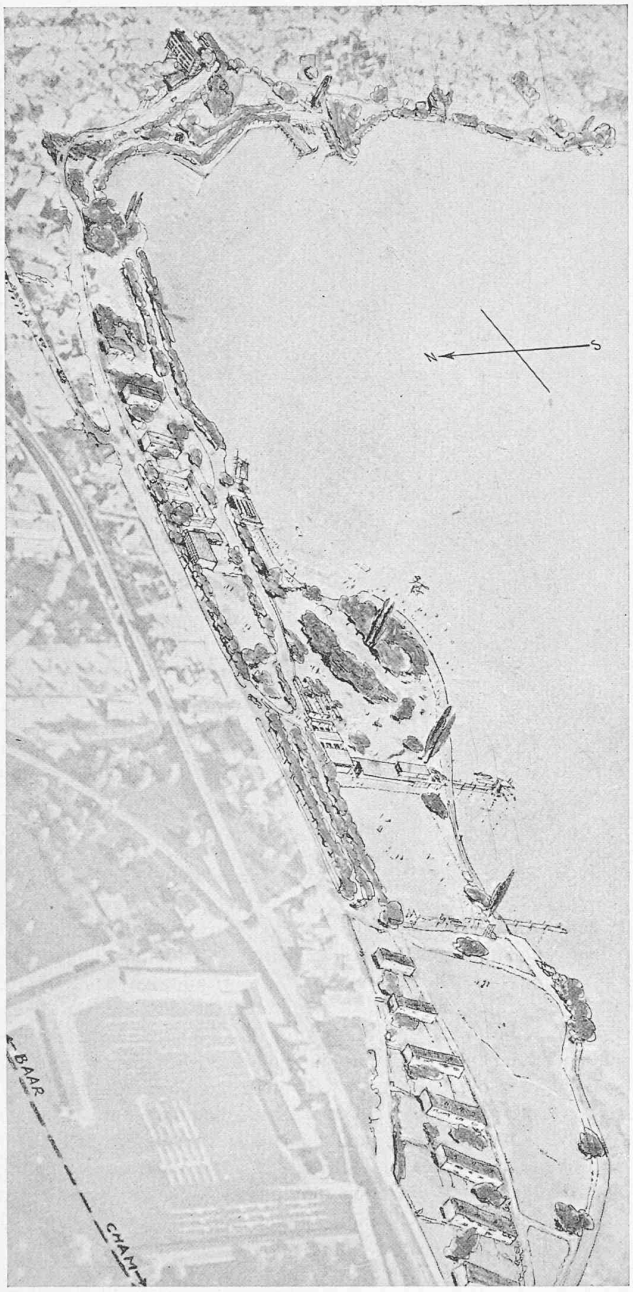
längsschnitt garderobe



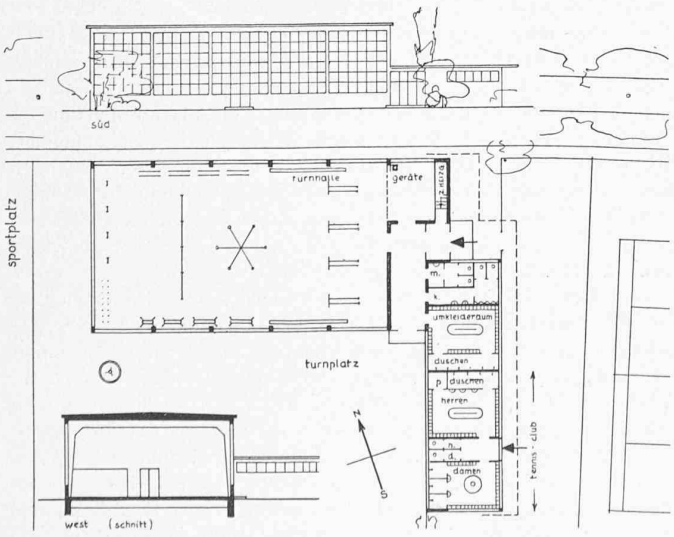


Bootshaus für den Seeklub

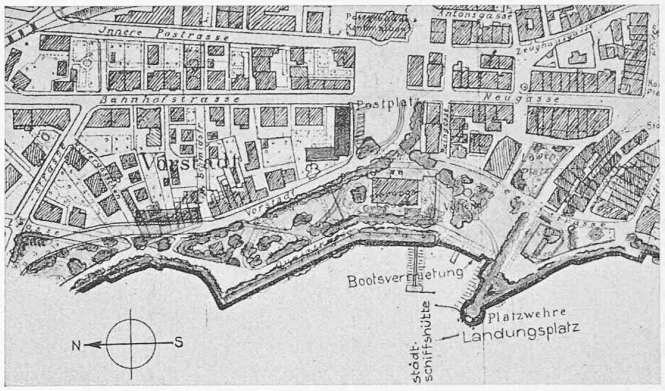
Masstab 1 : 600.



I. Preis (3500 Fr.). Entwurf Nr. 8. — Arch. W. M. Moser und R. Steiger, Zürich.



I. Preis, Entwurf Nr. 8. — Turnhalle. — Masstab 1 : 600.



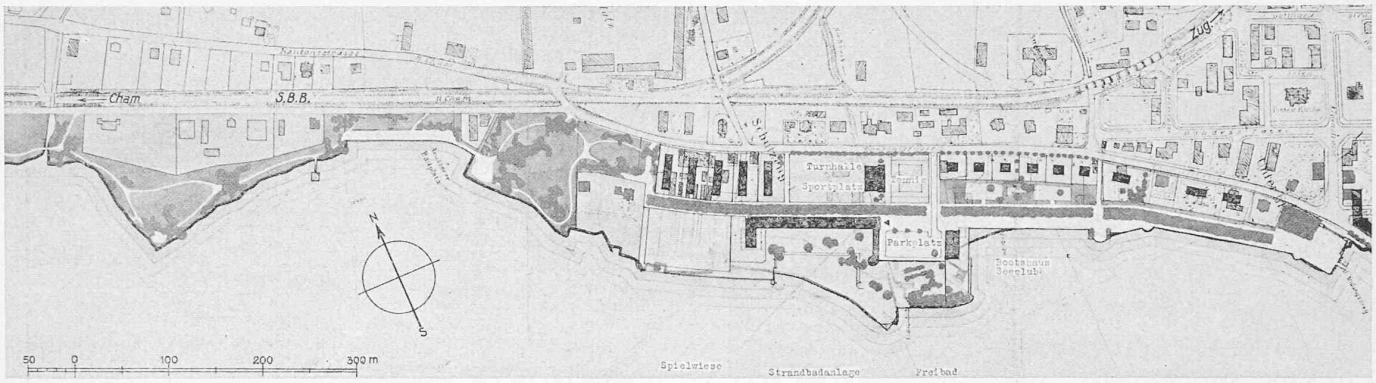
I. Preis, Entwurf Nr. 8. — Städtisches Ufer und Postplatz. — 1 : 5000.

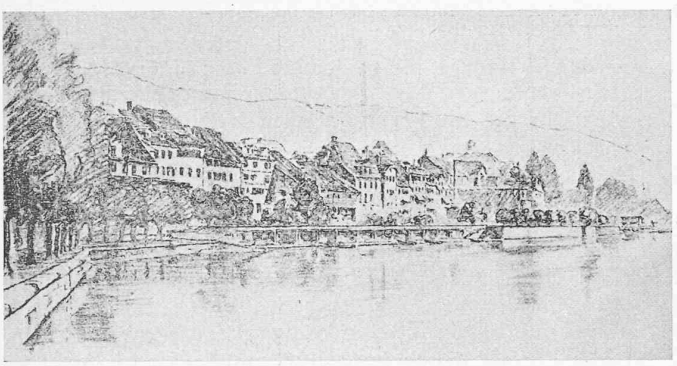
1. Vor der Altstadt ist lediglich eine Fussgängerverbindung vorzusehen derart, dass die bestehenden Schiffslandungsstellen für die Fischerboote nach Möglichkeit erhalten bleiben.
2. Die Quaianlagen sind vom Durchgangsverkehr freizuhalten.
3. Die gartenbautechnische Behandlung der Anlagen hat sich dem Charakter der einzelnen Stadtteile unterzuordnen.
4. In der Nähe der Anlagen sind geeignete Wagen-Parkplätze vorzusehen.
5. Es sind bestimmte Teilzonen des Seeufergebietes, die in den Plänen näher bezeichnet sind, für private Bebauung zu reservieren.
6. Die topographischen und geologischen Untergrundverhältnisse sind zu berücksichtigen und rutschverdächtiges Gebiet ist zu vermeiden. (Diese Vorschrift ist mit Hinsicht auf die im Jahre 1887 erfolgte Katastrophe, wobei anlässlich einer Quaimauerbaute ein Teil der Stadt in den See abrutschte, aufgenommen worden.)

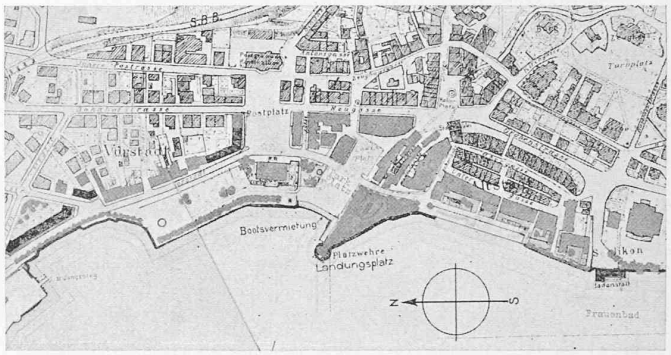
E. Derron, Stadting., Zug.

Aus dem Bericht des Preisgerichts.

Entwurf Nr. 8, Kennzahl „33“. Dieses Projekt zeigt im Gesamten wie im Einzelnen eine empfindsame Einfühlung in die Aufgabe. Sowohl in der Erhaltung der landschaftlichen Besonderheit des zugerischen Seeufers, als auch in der Innehaltung des bedingten Masstabes lassen sich hier vorzügliche Qualitäten erkennen. Die Uferpartie vor der Altstadt bleibt in ihrer Behandung hinter derjenigen der übrigen Teile zurück, denn hier fehlt der Mut, zu gestalten. Die Zweckbestimmung dieser Uferpartie als Landungsplatz kommt nicht zum Ausdruck. Die Unterkunftmöglichkeiten für die Fischerboote fehlen. Das Kasino wird unter Fortsetzung des alten Baumbestandes in geschickter Weise städtebaulich gefasst. Die Auflassung von zwei Gebäuden in der vordersten Häuserreihe ist für das Innere der Altstadt hygienisch wertvoll, für die Seeseite hingegen eine unerwünschte Unterbrechung. Die Partie zwischen Platzwehre und Vorstadt wird hier im Gegensatz zu den meisten andern Projekten unter Einbeziehung des Postplatzes geregelt. Der Grünplatz am Regierungsgebäude lässt zwar eine Auseinandersetzung mit den Niveauverhältnissen vermissen, dafür aber bringt der Verfasser einen bemerkenswerten Vorschlag für die Regelung des Postplatzes. Die Parkierungsverhältnisse sind gut gelöst. Die Zurückverlegung der Vorstadtstrasse ist durch den Abbruch einer ganzen Häuserzeile zu teuer erkauft. Die Anlage der städtischen Schiffshütte ist der Seeverhältnisse wegen unzweckmässig. Begrüssenswert ist die Begehbarkeit des Schifflände platzes. Im Interesse der freien Seesicht vom Bahnhof aus wäre eine Lockerung des Baumbestandes wünschenswert. Die Promenade ist hier ihrem Zwecke als Erholungsraum gemäss ungezwungen behandelt. Die Wegkurven schmiegen sich überall an die natürlichen Uferlinien an. Die Partie am Siehbach wird durch Vorlegen eines Strandes sehr schön ergänzt und entspricht dank ihres alten Baumbestandes aufs beste den Anforderungen eines Strandbades. Im engen Anschluss an dieses, aber stadtseitig, befindet sich das Schülerfreibad. Im Gegensatz zu andern Lösungen wird hier das Bootshaus des Seeklubs so gelegt, dass es neben den Vorzügen einer günstigen





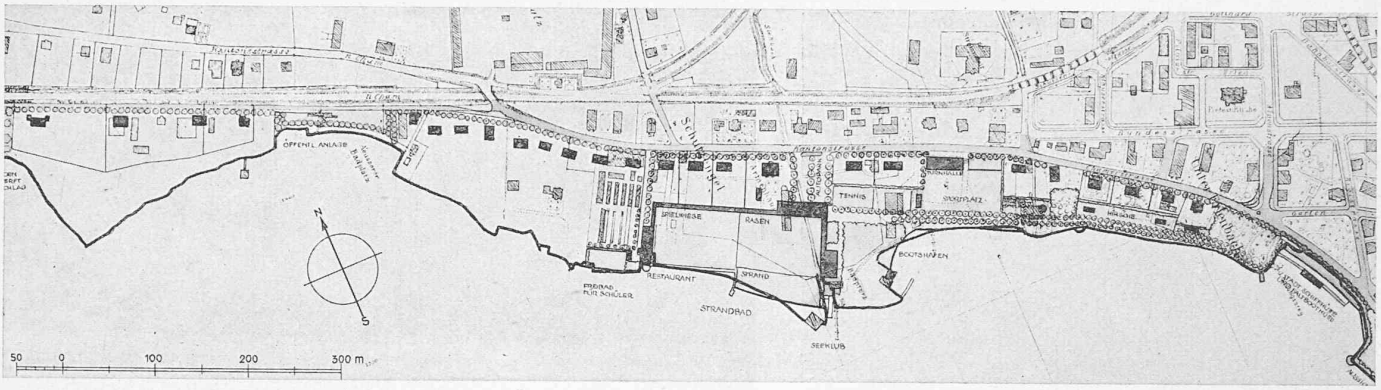


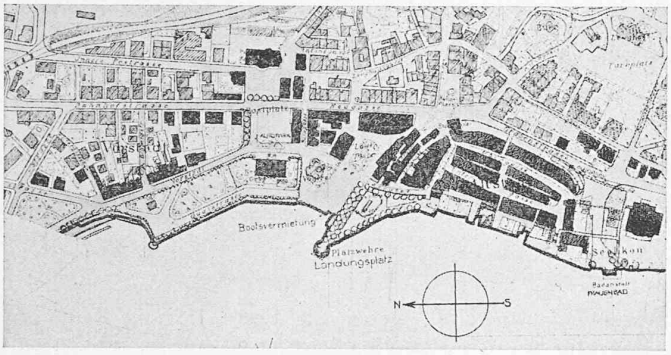
II. Preis (2000 Fr.), Entwurf Nr. 5. — Verfasser W. Henauer, Arch., Zürich. — Bebauungspläne, Masstab 1 : 7500.

Einfahrt keineswegs die Aussicht beeinträchtigt. Die Turnhalle mit Turn- und Sportplatz mit richtig gelegenen Tennisplätzen ist gut. Die vorgeschlagene Unterführung der neuen Bundesstrasse kommt jedoch praktisch nicht in Frage. Die funktionell begründete, überaus lockere Gruppierung und innere Organisation von Strandbad und Restaurant vereinigt den Vorzug grosser Konzentration mit einem liebevollen Verständnis für die Landschaft. Der gut gelegene Parkplatz könnte in nordwestlicher Richtung verschoben werden, womit das Bürgerasyl erhalten bliebe. Wertvoll ist hier die Anregung eines beschatteten Parkplatzes. Die Weiterführung der gesamten Anlage in nordwestlicher Richtung ist ebenfalls gelungen. Die senkrecht zur Hauptstrasse angeordnete private Bebauung unterstützt die freie Behandlung des Festwiesenplatzes. Das Wohnhaus Kaspar Landis könnte unbeschadet der Gesamtwirkung erhalten bleiben. Den verkehrstechnischen Anforderungen hat der Projektverfasser Genüge getan. Bemerkenswert ist der Parkplatz am Kasino, während die Frage der Zufahrt zum Löwenplatz der weitern Abklärung bedarf. Die Einführung des Chamerfussweges in die Hauptstrasse ist zweckmässig.

Entwurf Nr. 5, „Sonne und Wasser". Dieses Projekt zeichnet sich durch eine gewisse Konsequenz in der Durchführung aus. Die Ufergestaltung der Altstadt bringt den Gedanken des Fischereigewerbes zum Ausdruck. Ein auf die ganze Länge des Altstadtufers durchgeführter Leist würde der landesüblichen Trockenlegung der Boote besser entsprechen. Bemerkenswert ist der Vorschlag, wonach die Boote unter dem höher geführten Fussweg untergebracht werden. Schifflandungsstelle und Fussweg sind zu breit und stehen in keinem Verhältnis zum Vorgelände. Dieser Vorschlag, dem eine entwicklungsfähige Idee zu Grunde liegt, sollte aber der Altstadt in einer weniger starren Form angepasst werden. Die Absicht, den Platz beim Regierungsgebäude nicht rein gärtnerisch zu gestalten, ist erfreulich. In diesem Sinne geht das Projekt aber zu weit und der notwendigen Beschattung des Platzbelages ist zu wenig Beachtung geschenkt. Eine bessere organische Verbindung mit dem Löwenplatz wäre von Vorteil. Nicht befriedigen kann die Ausbildung der nähern Umgebung des Regierungsgebäudes und des Postplatzes. Die Ueberbauung der Anlage bei der Vorstadt ist programmwidrig und unerwünscht. Die Freilassung der Dampfschiffstation in der Verlängerung der Alpenstrasse ist sehr zu begrüssen. Die monumentale Allee gegen Nordwesten und ihr unvermittelter Abschluss befriedigen in keiner Weise. Die Anordnung von linearen Quaimauern an Stelle der natürlichen Uferlinien ist unverständlich. Dagegen wirkt die Erhaltung des alten Baumbestandes am Siehbach wohltuend. Ihre Schönheit wird aber durch die Anlage von Parkplatz und Seeklubhaus stark beeinträchtigt. Als nicht gelungen muss die Kreuzung der Allee durch die Einfahrt in den Parkplatz zum Strandbad erwähnt werden. Das Strandbad liegt richtig, bedarf jedoch in seiner innern Organisation des weitern Studiums. Eine Trennung zwischen Strand und Freibad wäre wünschenswert. Nachteilig sind die vom Schulhaus weit entfernte Turnhalle und Sportplatz sowie die in diesem Zusammenhang bedingte Entfernung des Bürgerasyls. Die Bebauung und die Anlage von Volière und Hirschpark stehen zu der Quaigestaltung in angemessenem Verhältnis. Die verkehrstechnische Verbesserung an der Alpenstrasse ist zweckmässig, dagegen ist die Einführung des Chamerfussweges bei der Bahnunterführung vernachlässigt worden.

Entwurf Nr. 1, „Im Zug der neuen Zeit". Programmgemässes Projekt, erfüllte Anforderungen in durchführbarem Rahmen. Die einzelnen Teile weisen jedoch starke qualitative Differenzen auf. Gut ist die Uferbehandlung vor der Altstadt. Die Gestaltung des Raumes zwischen Kasino und Liebfrauenkapelle ist beachtenswert. Die Terrassierung und die Einführung der Altstadt-Obergasse in die Grabenstrasse können jedoch nicht befriedigen. Der Verfasser legt in zielbewusster Weise den Promenadenweg unmittelbar vor die Häuser der Altstadt und durchbricht die Fischbrutanstalt mit einer Arkade. Die Vorgärten werden bei möglichster Schonung des Bestehenden am Wasser belassen. Das neuprojektierte Bootshaus kann in masstäblicher Beziehung keine Verbesserung des bestehenden Zustandes bedeuten. Im ganzen bietet die vorgeschlagene Anordnung ein gutes Verständnis für die Eigenart des alten Stadtteiles und lässt sich ohne allzu grosse Kosten durchführen, trotz der notwendigen Beseitigung des Aklin'schen Hauses. Die Grünanlage um das Regierungsgebäude lässt den Zusammenhang mit der Platzwehre und dem Postplatz vermissen und trägt den Niveauunterschieden zu wenig Rechnung. Interessant ist der Versuch zur Trennung des obern vom untern Postplatz. Die Anordnung der städtischen Schiffshütte in der Vorstadtbucht ist begrüssenswert, sie bedarf aber im Hinblick auf die unzulänglichen Dimensionen und die konstruktive Durchbildung weitern Studiums. Die Allee von der Schifflände zum Strandbad wird einer sinnvollen Quai-Gestaltung in keiner Weise gerecht. Der vorzeitige Abschluss derselben beim Strandbad ist nicht begründet und vor allem zu eng und ohne Be-





III. Preis (1500 Fr.), Entwurf Nr. 1. — O. Dreyer, Arch., Luzern. — Pläne 1 : 7500.

ziehung zum schönen Siehbachgelände. Die Korrektion der Uferlinie wäre besser unterblieben. Die Situierung des Strandbades in Verbindung mit dem Hause des Seeklubs wirkt im Gelände zu starr. Die Organisation dieser Bauten ist nicht überzeugend und namentlich in der Eingangspartie des Strandbades schwach. Das Schülerbad ist nur durch die stark befahrene Chamerstrasse zu erreichen und ist zu abgelegen. Die Lage des Autoparkes führt zu verkehrstechnischen Nachteilen. Die Bebauung längs der Chamerstrasse und die Anordnung einer öffentlichen Anlage am Chamerfussweg wirken unsicher. Gut ist die Korrektur des Chamerfussweges bei der Unterführung und die verbesserte Einfahrt vor Alpenstrasse und Chamerstrasse.

Das Preisgericht, das sich am 5., 6. und 8. Mai mit der Prüfung und Beurteilung der neun eingegangenen Entwürfe zu befassen hatte, konnte nach reiflicher Ueberlegung und Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Projekte drei Entwürfe prämiieren. Da für die Prämiierung insgesamt 10 000 Fr. zur Verfügung standen, und das Preisgericht den Verfassern der sechs nichtprämiierten Entwürfe mit Rücksicht auf die grosse geleistete Arbeit je einen Trostpreis von 500 Fr. zugesprochen hat, gelangten noch 7000 Fr. für die drei prämiierten Entwürfe zur Verteilung:

I. Preis, Projekt Nr. 8: „Kennzahl 33", 3500 Fr.
II. Preis, Projekt Nr. 5: „Sonne und Wasser", 2000 Fr.
III. Preis, Projekt Nr. 1: „Im Zug der neuen Zeit", 1500 Fr.

Die Oeffnung der Umschläge ergab folgende Verfasser:

Entwurf Nr. 8: Werner M. Moser, Arch. (Zürich) und Rudolf Steiger, Arch. (Zürich).
Entwurf Nr. 5: W. Henauer, Arch., in Fa. Henauer & Witschi (Zürich).
Entwurf Nr. 1: Otto Dreyer, Arch. (Luzern).

Das Ergebnis des Wettbewerbs war, was die Gesamtanlage anbetrifft, nicht allgemein befriedigend. Einzelne Wettbewerbteilnehmer haben eine Einfühlung in die gestellten Aufgaben vermissen lassen. Ueber der Behandlung der Einzelobjekte ist verschiedentlich der Blick für das Gesamte verloren gegangen. Der Wettbewerb hat deshalb wohl sehr gute Teillösungen, aber keine auch nur in allen wesentlichen Punkten zufriedenstellende Gesamtlösung gezeitigt.

Das Preisgericht:
E. Weber, Baupräsident; Dr. A. Lusser, Stadtrat;
A. Meili, Arch., Luzern; K. Egender, Arch., Zürich;
E. Klingelfuss, Gartenbau-Architekt, Zürich;
Sekretär: E. Derron, Stadtingenieur (mit beratender Stimme).

Anmerkung der Redaktion. Im Programm dieses Wettbewerbs waren für Erteilung „von drei bis vier Preisen" 10 000 Fr. in Aussicht gestellt. Nach den auch hier massgebenden Wettbewerbs-Grundsätzen des S. I. A. muss die für Preise ausgesetzte Summe *unbedingt* an die relativ besten Entwürfe verteilt worden. Abweichungen hiervon dürfen nur geschehen, wenn diese Befugnis im Programm vorbehalten wurde. — Darnach stellt obige Verteilung der Preissumme eine Programm-Verletzung und einen Verstoss gegen die Grundsätze dar. Eine bezügliche Beschwerde ist bei der ausschreibenden Behörde anhängig gemacht worden; die Erledigung steht noch aus.

Technische Gesichtspunkte zur Beurteilung schweizerischer Verkehrsfragen.

(Fortsetzung von Seite 228 letzten Bandes.)

DIE RAPPERSWILER SEEDAMM-PROJEKTE.

Am rd. 40 km langen Zürichsee schiebt sich, etwa 30 km von Zürich, vom linken Ufer bei Pfäffikon (Kt. Schwyz) nach Nordosten, gegen Rapperswil (Kt. St. Gallen) die flache Landzunge von Hurden vor, deren Spitze die Seebreite von rd. 2,5 km auf etwa 800 m verschmälert. Dies, und die dortige geringe Seetiefe haben hier eine feste Verbindung der beiden Ufer ermöglicht, eine von 1358 bis 1360 erbaute damals „4732 Schuh" lange Pfahljochbrücke von Hurden nach Rapperswil, die später durch einen am 26. August 1878 in Betrieb genommenen festen Damm ersetzt wurde. Ueber diesen wurden eine rd. 5 m breite Strasse und eine Eisenbahnlinie geführt (Abb. 1, Seite 20), während der schiffbaren Verbindung und dem Wasserdurchfluss vom Obersee zum eigentlichen Zürichsee (im Mittel 230 m³/sec, max. 600 m³/sec, v_{max} 1,3 m/sec) zwei eiserne Balkenbrükken dienen, in deren rechtsufrige eine Drehbrücke mit 2 × 12,7 m freier Durchfahrtsweite eingebaut ist, die gelegentlich grösseren Schiffen Durchlass gewährt. Die lichte Durchfahrtshöhe unter der festen Brücke bei Hurden beträgt 2,3 m über mittlerem Hochwasser, die lichte Weite zwischen den Jochen der Durchfahrten 7,0 m. Die Baukosten des Seedammes betrugen 1 531 000 Fr.

Im Verlauf der Zeit und besonders seit dem Anwachsen des Automobilverkehrs — an schönen Sonntagen bis 900 Autos — erwies sich die Strasse als zu eng und staubig, die eisernen Brücken für Bahn und Strasse als zu schwach, anderseits aber auch die Schiffahrtsöffnungen als für den immer reger werdenden Schiffsverkehr nicht mehr genügend. Aus dem Obersee werden in Motorkähnen jährlich ungefähr 200 000 m³ Kies und Formsteine nach Zürich und den Seeuferorten befördert, was während der Bausaison eine Durchfahrt von 15 bis 20 Schiffen im Tag bedeutet. Dazu wurden auch stets grössere Kähne gebaut (z. B. „Saturn" der Kiesbaggergesellschaft „Kibag" mit 40 m Länge, 7 m Breite, 2,4 m Höhe über Wasser leer, bezw. 2,6 m Tiefgang beladen mit 350 t), die das Oeffnen der Drehbrücke begehren. Solchen Begehren muss aber die Bahn (S. O. B.), die gegenwärtig täglich 16 Zugspaare über den Seedamm führt, nur bei bestimmten Hochwasserständen (im 20 jährigen Jahresmittel nur an rd. acht Tagen im Jahr) und nur für Schiffe bezw. Ladungen mit 3 m über Wasser entsprechen;