Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 5

Artikel: Die Bebauung des "alten Tonhalle-Areals" in Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-83034

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: 27.12.2025

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

Abb. 11. Flussbad Rheinfelden, Blick flussabwärts auf Badisch-Rheinfelden.

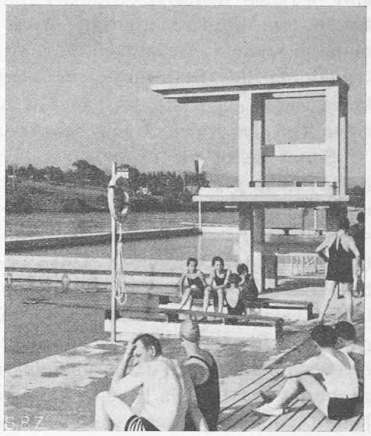


Abb. 12. Sprungturm.

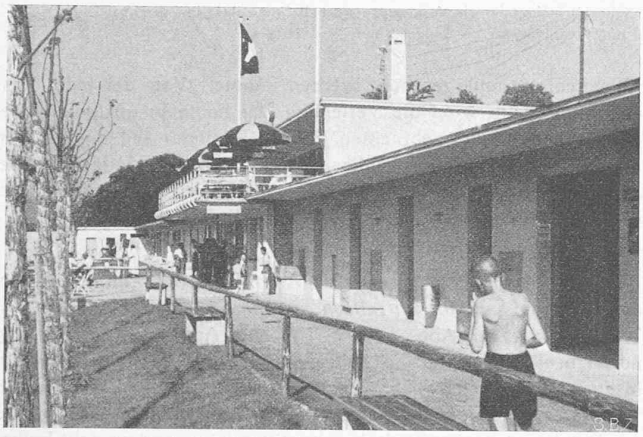


Abb. 10. Kabinen und Eingangsbau mit Restaurant. — Arch. H. Liebetrau.

vor der Verlegung der Balken einbetoniert wurden. Die Bodenplatten haben Mittelrippen zur Gewichtverminderung.

Die aus Kies und Lehm bestehende Ueberlagerung des Felsuntergrundes hat eine Mächtigkeit von nur 0,5 bis 1,2 m, ist also für die Verankerung von Pfählen ungenügend, sodass keine Rammpfähle in Frage kamen. Die eisernen Dip-Stützen wurden deshalb in Bohrlöcher versenkt (Abb. 13) und zwar wurde der Fels durch Rohre von 30 cm, die Ueberlagerung durch solche von 60 cm Durchmesser durchdrungen. Das Einbetonieren der Eisenstützen erfolgte (nach Vorschlag von Ing. K. Mengis in Luzern, der Unternehmer für die eigentlichen Wasserbauten war) innerhalb von Vianiniröhren, die für die Balken ein sehr günstiges Auflager boten. Die Eisenbetonteile, inbegriffen die fabrikmässige Herstellung der Balken und Platten, führte die Unternehmung Th. Bertschinger & Cie. in Lenzburg aus.

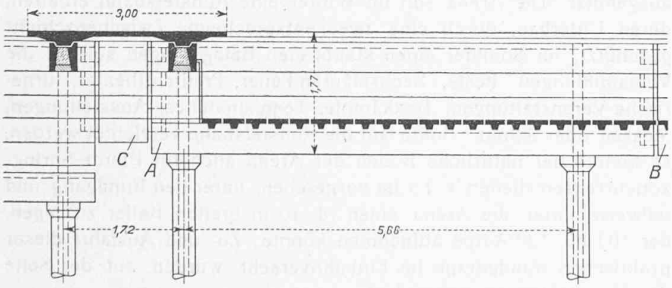


Abb. 15. Längsschnitt durch die Startbrücke und den Boden des Nichtschwimmer-Beckens, Ansicht der Balkenwände. Masstab 1 : 100.

Die Bebauung des „alten Tonhalle-Areals" in Zürich.

Zwischen Bellevueplatz und Stadttheater (vergl. Abb. 1) besitzt die Stadt Zürich seit dem Jahre 1896, als die alte Tonhalle dort abgebrochen wurde, einen freien Platz von 10000 m² Ausdehnung, der jahraus jahrein den verschiedensten Veranstaltungen dient und dazwischen oft lange Zeit unbenuzt, mit spärlicher Grasnarbe bewachsen, daliegt; jeden Winter bemüht sich die Stadtverwaltung um Herrichtung einer Eisbahn, die meist recht spät zu sich selber kommt und alsbald wieder in ihre flüssige Form übergeht, wenn die ersten Vorfrühlingstage nahen. Zu diesen hat wohl der Platz eine grössere Affinität, weil er beim Sechseläuten-Frühlingsfest dem Aufmarsch der Zünfte dient; sodann stellt alljährlich die Heilsarmee zum Auffahrtstag ein Riesenzelt hin für Massenbesuch, bald darauf ein Zirkus eins für wilde Tiere; weiter kommt alle paar Jahre neben diesen traditionell gewordenen Anlässen eine lokale Ausstellung für Koch- oder andere Künste an die Reihe. Was von all dem Treiben übrig bleibt, ist — nebst den Klagen der Anwohner über unerträgliche Störung — eine Mieteinahme für die Stadt, die in letzter Zeit zwischen 20000 und 85000 Fr. jährlich schwankt. Wenn man den Kaufwert des Platzes von schätzungsweise 5 Mill. Fr. in Betracht zieht, leuchtet es ohne weiteres ein, dass der Stadt an einer besseren Ausnützung dieses Geländes gelegen sein muss, und anderseits wird man ihr durchaus beipflichten in ihrem Bestreben, diese einzigartige Platzreserve in schönster Lage, im Zentrum und am See, nicht aus der Hand zu geben, bevor

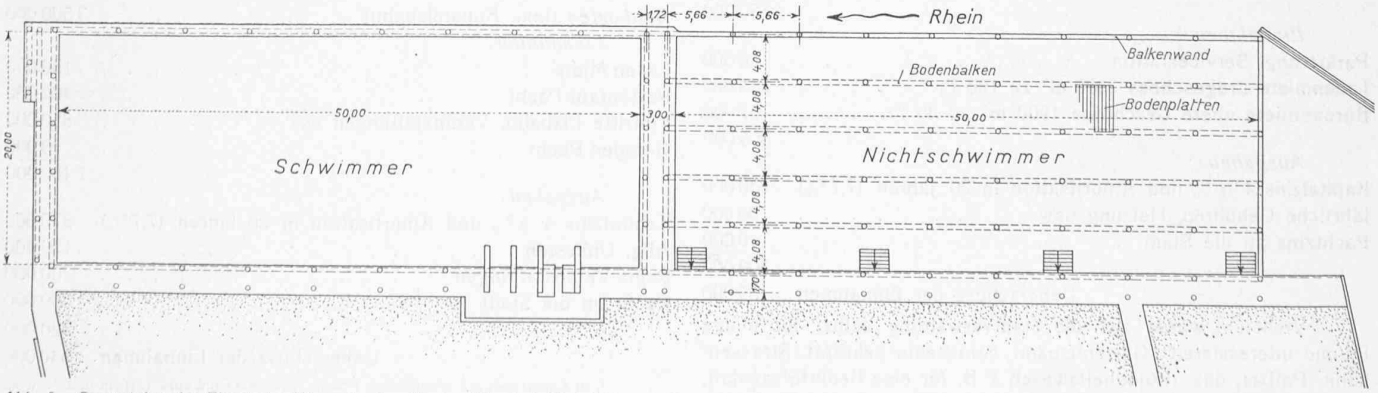


Abb. 9. Gesamtplan der Eisenbeton-Wasserbauten für das Flussbad Rheinfelden. — Ing. M. Schnyder, Burgdorf. — Masstab 1 : 600.

eine wirklich aussergewöhnliche Aufgabe den Einsatz der letzten Mittel rechtfertigt. Auch steht einer, was man so nennt „definitiven Lösung" die zukünftige Gestaltung des Bellevueplatzes entgegen, die noch keineswegs abgeklärt ist, aber sehr wahrscheinlich einen Teil des freien Areals beanspruchen wird.

Somit bleibt die *Frage einer vorläufigen Lösung.* Es bestehen hierfür zahlreiche Vorschläge, von denen wir die beiden neuesten hier wiedergeben in der Absicht, die Diskussion in die breitere Fachwelt zu tragen. Beide Anregungen sehen von einem Ausbau des Platzes zu einer Grünanlage ab aus der Ueberlegung, dass in den Quaianlagen für diesen Zweck genügend Raum in nächster Nähe zur Verfügung steht; beide stimmen auch darin überein, dass sie die Verpachtung des Platzes für eine Zeitdauer von 20 bis 30 Jahren vorschlagen und den Finanzierungsplan ihrer Projekte auf diese beschränkte Zeit aufbauen, damit der Stadt für die endgültige Verwendung des Platzes völlig freie Hand gelassen ist. Trotzdem rechtfertigt die oft viel längere Lebensdauer solcher Provisorien ein gründliches Studium der Ueberbauungsprojekte.

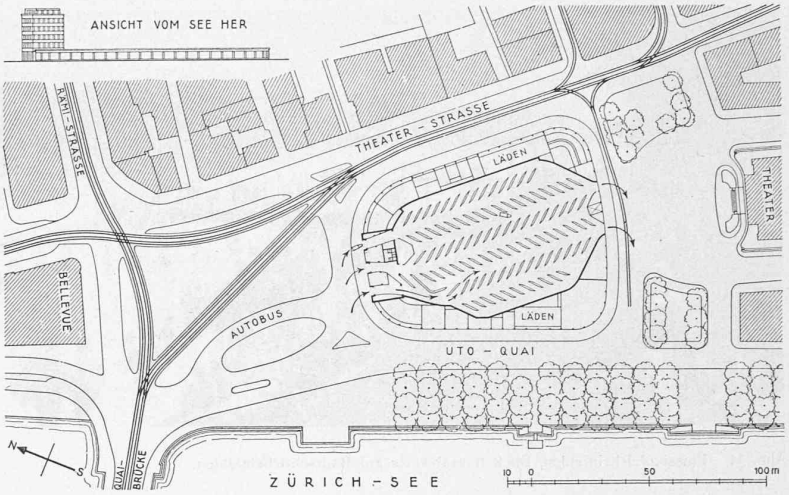


Abb. 1. Skizze Schneebeli-Naef für ein Autozentrum am Bellevueplatz in Zürich, Lageplan 1 : 3000 mit Vorschlag für die Umgestaltung des Platzes.

I

Der Vorschlag der Initianten C. H. Schneebeli und Arch. Hans Naef geht auf die Schaffung eines *Auto-Zentrum* (Abb. 1): der Platz würde am Rande mit Läden und andern in erster Linie den Automobilisten dienenden Geschäftsräumen umbaut, und erhielte im Innern einen grossen, überdachten Auto-Einstellraum für rd. 100 Wagen; an der Seite gegen den Bellevueplatz könnte ein mehrstöckiges Geschäftshaus Platz finden. Der Bau soll auch gewissermassen den Kopf der schon in starkem Masse im Seefeld einquartierten Automobil-Industrie bilden. Der Parkierungsraum soll weniger der Dauergaragierung dienen, als dem vorübergehenden Einstellen von Automobilen, einmal solchen die von auswärts kommende Geschäfts- und Ferienreisende, Laden-, Börsen- und Theater-Besucher bringen, dann solchen von im Umkreis oder in den äussern Quartieren der Stadt wohnenden, in der Umgebung des Bellevue beruflich tätigen Einwohnern. Anschliessend wären, gleich wie in einem Bahnhof, alle Bedürfnisse der von auswärts Zureisenden zu befriedigen: Auskunftstelle, Aufenthaltsraum, Telephonkabinen, Toiletten, Wasch- und Baderäume, Geldwechsel, Coiffeur, Bar, Reiseproviant, Tabak, Zeitungen usw. Grössere und kleinere Räume für Konferenzen, Versammlungen, Ausstellungen und dergl. dürften sich als nützlich erweisen; sodann wäre den speziell automobilistischen Anforderungen Genüge zu leisten mit Wagenwäsche, kleiner Werkstatt (alle grösseren Reparaturen sollen von hier an die Spezialwerkstätten im Seefeld verwiesen werden), Füllstationen für Benzin, Oel, Strom, Luft; Chauffeur-Unterkunft (Schlafstätten), Zubringerdienst usw. Dem Automobilhandel und der Automobilzubehör-Industrie wäre Gelegenheit zu geben, hier ihre Neuheiten auszustellen oder sogar ihre Geschäfte zu betreiben.

Das Finanzprogramm für dieses Auto-Zentrum ist folgendermassen skizziert worden:

Baukosten:	Fr.
Parkierungsraum 15700 m³ zu 20 Fr.	314000
Laden- und Geschäftsräume 11900 m³ zu 50 Fr.	595000
Mehrstöckiger Eingangsbau 9500 m³ zu 70 Fr.	665000
Verschiedenes	106000
	1680000
Einnahmen:	
Parkierung, Servicestation	60000
Ladenmiete Erdgeschoss 2380 m² zu 100 Fr.	238000
Bureaumiete obere Geschosse 1900 m² zu 30 Fr.	57000
	355000
Ausgaben:	
Kapitalzins 4 1/2 % und Amortisation in 20 Jahren (7,7 %)	130000
Jährliche Gebühren, Heizung usw.	30000
Pachtzins an die Stadt	140000
	300000
Ueberschuss der Einnahmen	55000

Vielleicht würde sich die Stadtverwaltung selbst für einige Räume interessieren: Gartenbauamt, Strasseninspektorat, Strassenbahn, Polizei, das Gesundheitswesen z. B. für eine Bedürfnisanstalt, die hier billiger, als in einem Sondergebäude auf der Platzmitte (Bellevueplatz) untergebracht werden könnte. Von der eidg. Postverwaltung wäre wohl die Verlegung der heute in unzureichenden Räumlichkeiten untergebrachten Filiale „Rämistrasse" zu erwägen. Sehr zu begrüssen wäre schliesslich auch die Niederlassung des Automobil-Club an dieser Stelle. Erst damit würde sich eigentlich der Zweck des Baues „Auto-Zentrum" ganz erfüllen.

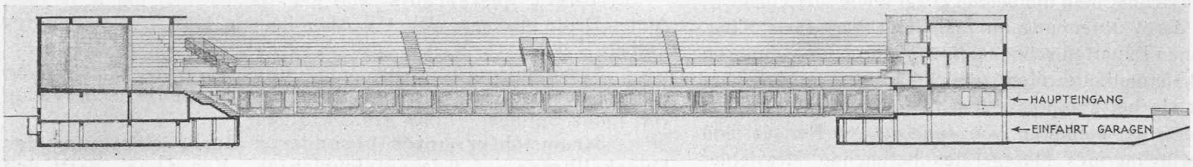
II

Die Initianten J. Herner und Arch. G. A. Bellorini legen Pläne vor für einen *amphitheatralisch disponierten Fest-, Sport- und Versammlungsbau*, Abb. 2 bis 5. Um eine Arena von 75 m Länge und 55 m Breite zieht sich ein 3,5 m breiter Rundgang, und um diesen schliesst sich der eigentliche Bau, der auf der Seeseite Restauranträume, an der Theaterstrasse Läden enthalten soll. Ueber dem Rundgang liegen die drei ersten Sitzreihen, weitere acht Reihen über dem Hauptbauring, sodass im ganzen fast 5000 Sitzplätze in 11 Reihen zur Verfügung stehen. Der Haupteingang liegt gegenüber dem Stadttheater (vergl. für die Situation Abb. 1), an der Bellevue-Seite erhebt sich ein Podium, das als Bühne oder Musikpavillon Verwendung finden kann. Unter dem Podium befinden sich Douchen-, Garderobe- und gymnastische Uebungsräume; die nötigen Dienst- und Bureauräume finden ihre Stelle im Eingangsbau und der Raum unter den Stufenreihen ist für die untergeordneten Magazine usw. ausgenutzt. Die Arena soll im Winter eine Kunsteisbahn erhalten, deren Unterbau, durch eine zweckentsprechende Zwischenschicht geschützt, im Sommer einen staubfreien Belag tragen soll für die Versammlungen, Feste, Sechseläuten-Feuer, Freilichttheater, turnerische Veranstaltungen, Boxkämpfe, Tennismatches, Ausstellungen, Messen oder Salons. Sollte auf die Kunsteisbahn verzichtet werden, so könnte der natürliche Boden der Arena auch für Pferde-Springkonkurrenzen dienen.[1]) Es ist vorgesehen, unter den Rundgang und teilweise unter die Arena einen rd. 10 m breiten Keller zu legen, der 100 bis 120 Autos aufnehmen könnte; Zu- und Ausfahrt dieser praktischen Rundgarage im Einbahnverkehr würden auf der Seite des Haupteingangs angeordnet.

Die rohe Schätzung der Rendite dieser Unternehmung stellt sich folgendermassen:

	Fr.
Baukosten (inkl. Kunsteisbahn)	3500000
Einnahmen:	
Laden-Miete	150000
Restaurant-Pacht	400000
Eintritte Eisbahn, Veranstaltungen usw.	850000
Garagen-Pacht	60000
	1460000
Ausgaben:	
Kapitalzins 4 1/2 % und Amortisation in 20 Jahren (7,7 %)	270000
Allg. Unkosten	150000
Regie-Veranstaltungen	200000
Pacht an die Stadt	300000
	920000
Ueberschuss der Einnahmen	540000

[1]) In Anbetracht der sorgfältigen Pflege, deren ein Concours-Terrain bedarf, wird diese Verwendung den Platz unwirtschaftlich lange Zeit in Anspruch nehmen. Red.



Vorschlag Herner-Bellorini für ein Amphitheater am Bellevueplatz in Zürich.

Abb. 5. Längsschnitt 1 : 800, links das Podium mit Nebenräumen (Seite Bellevue), rechts der Eingangsbau (Seite Theater) mit Bureaux und Wohnungen.

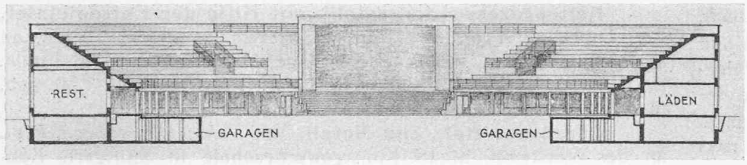


Abb. 4. Querschnitt 1 : 800 mit Blick gegen Podium, links Seeseite.

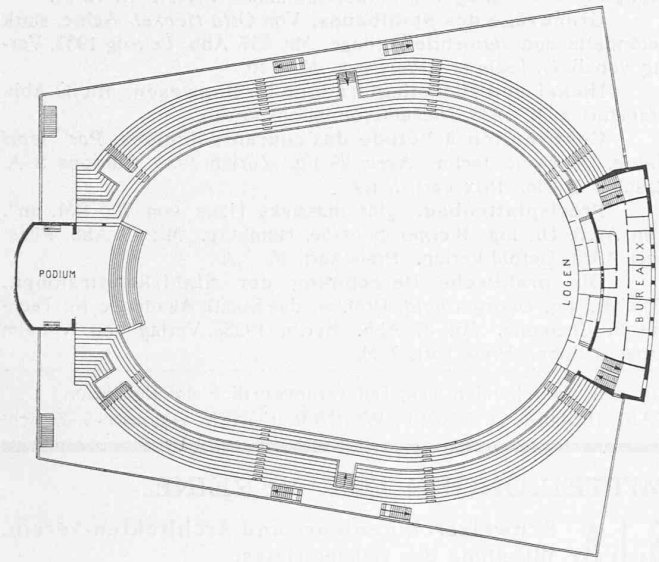


Abb. 3. Grundriss der Tribünen. — Masstab 1 : 1200.

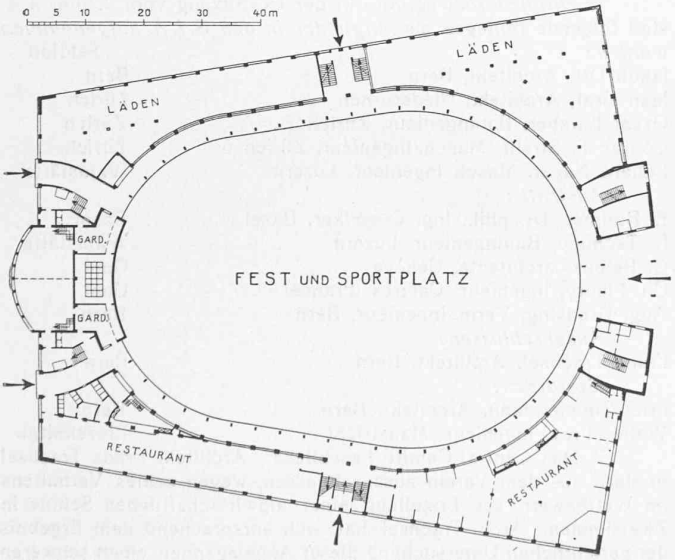


Abb. 2. Grundriss des Erdgeschosses. — Masstab 1 : 1200.

Die Gesamtanlage soll hauptsächlich öffentlichen Zwecken dienen: die Verbrennung des „Böögg" am Sechseläuten könnte stattfinden, an Wochentagen stünde die Arena der Schuljugend als Turn- und Spielplatz zur Verfügung, und schliesslich wäre die Benutzung des Baues als Kongresshalle (auf die Zürich ja immer noch harrt) zu prüfen, indem die Verwendung eines gut gebauten, demontablen Zeltes studiert würde; auch eine teilweise verschiebbare Glasüberdachung wird erwogen.

III

Den drei Haupteinwänden gegen den heutigen Zustand: finanzielles und ästhetisches Ungenügen und Lärmbelästigung der Anwohner begegnen die beiden Vorschläge in recht verschiedenem Masse.

Finanziell: II bietet mit mehr als doppelt so grossem Aufwand wie I selbstverständlich grössere Möglichkeiten, es erfasst ein ungleich breiteres Publikum und lässt einen entsprechend fetteren Brocken für den Fiskus abfallen. Die Rendite des so vielseitig verwendbaren und in dieser Lage konkurrenzlosen Arenabaues steht wohl ausser Zweifel, wogegen die Bedürfnisfrage beim Autozentrum schwieriger zu beantworten ist.

Aesthetisch: der in der Hauptsache einstöckige Bau I bedeutet wohl einen weniger spürbaren Eingriff ins Stadtbild als das dreistöckig erscheinende Amphitheater, doch muss man sich fragen, ob nicht trotzdem ein den weitesten Volkskreisen und den aussergewöhnlichen und traditionellen Festen gewidmeter Bau hier besser am Platz ist als ein Autobahnhof, der auch anderswo stehen kann. Bedauerlich ist vielleicht, dass die Arena auf die Seelage keinen Bezug nimmt, dass künftig die Feste hinter Mauern stattfänden statt wie heute verbunden mit der freien Seeatmosphäre.

Lärmplage: Sicher wird das festliche Getöse durch die rund 11 m hohen Mauern wesentlich an der Ausbreitung nach den umgebenden Quartieren gehindert, doch eine ganze Lärmdämpfung wird auch die ummauerte Arena nicht bringen. Anderseits erzeugt der Betrieb eines Autozentrums einen wohl weniger intensiven, so doch umso andauernderen Lärm; die Wahl zwischen I und II dürfte in diesem Punkte eine Geschmacksfrage sein.

Bei einem Blick auf die Gesamtheit der vielen skizzierten Funktionen des alten Tonhalleplatzes scheint es uns, dass der Vorschlag II nicht künstlich etwas Neues pflanzen will, sondern in glücklicher Weise die langjährig eingelebten Bedürfnisse des Volkslebens verschiedenster Kreise befriedigt und damit bereits entwickelte Aeste eines lebenskräftigen Stammes in eine Form fasst, die dem gesamten Zürich dient. Möge einem weitern Studium der Sache gedeihliche Entwicklung beschieden sein.

MITTEILUNGEN.

Ein neuer Indikator für schnellaufende Motoren ist in der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt erprobt worden. Einem Berichte von F. Schmidt (Berlin-Grünau) in der „VDI-Zeitschrift" vom 8. Juli 1933 entnehmen wir, dass es sich um einen Glimmlampen-Indikator handelt, bei dem eine Membran, die auf der einen Seite dem Innendruck im Motorzylinder, auf der andern Seite dem regelbaren Gegendruck von Druckluft ausgesetzt ist, sich beim Durchbiegen an einen Kontaktsitz anlehnt, sodass ein elektrischer Stromkreis geschlossen wird, der eine Glimmlampe zum Aufleuchten bringt. Der Kontakt und damit auch das Aufleuchten der Lampe dauert so lange, als der Druck im Motorzylinder höher ist, als der Druck auf der Luftseite. Ueber ein Objektiv wird der Lichtpunkt der Lampe auf eine mit der Motorwelle umlaufende, mit lichtempfindlichem Papier bespannte Trommel geworfen, wobei während jedem Umlauf auf die Trommel ein Strich gezeichnet wird, dessen Länge durch die Zeitdauer des elektrischen Kontakts bestimmt ist. Die Lage des Strichs in der Axe und in der Querlage der Trommel, bezw. des Diagramms wird, je nach dem Druckgleichgewicht der Membran, durch einen Lenkspiegel des Lichtstrahls festgelegt. Bei einer Dauer des Indiziervorgangs von 15 bis 60 sec bilden die, je mit einem Strich indizierten Hunderte bis Tausende Arbeitsspiele des Motors auf dem Diagramm eine geschwärzte Fläche; sie geben die Darstellung des Kolbendrucks über der Zeit in einem Durchschnittdiagramm für die Indizierzeitdauer. Neben dem eigentlichen Arbeitsdiagramm kann auch das Kompressionsdiagramm aufge-