

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 26

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

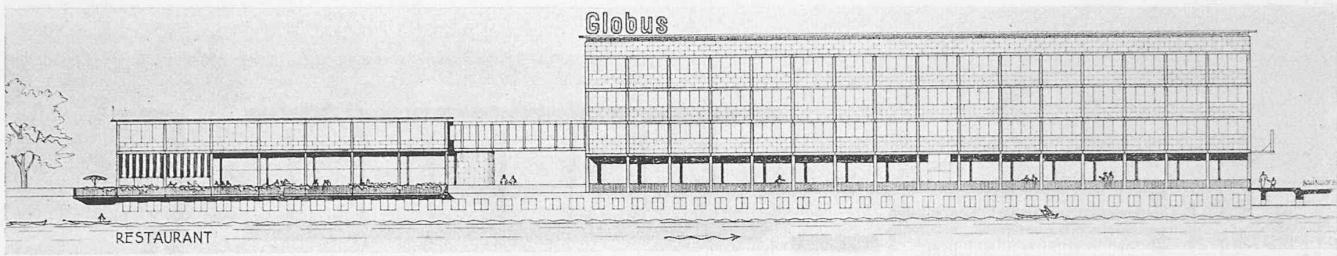
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 28.01.2026

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



1. Rang (4500 Fr.), Entwurf Nr. 7. — Dipl. Arch. ROBERT LANDOLT, Zürich. — Limmatfront (umgekehrt orientiert wie die Grundrisse), 1 : 800

Wettbewerb für das Warenhaus Globus, Zürich

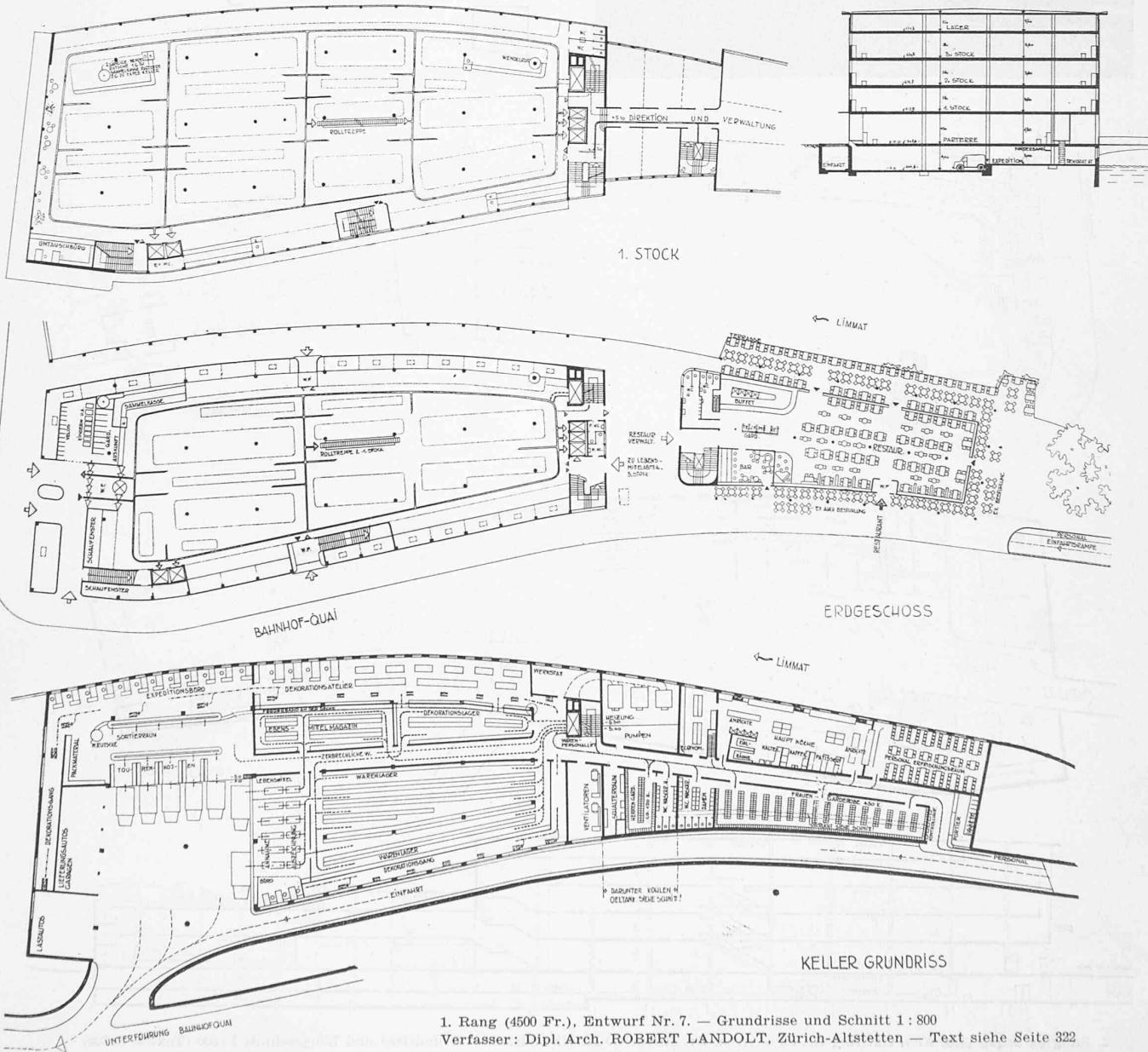
Ueber die städtebaulichen Grundlagen für den Entwurf dieses Neubaues ist auf S. 12* lfd. Bds. das Nötige gesagt. Der Plan auf S. 318 unten rechts zeigt nun auch die städtischerseits geplante Ausbildung der Verkehrswege auf dem Bahnhofplatz mit der Unterführung des Bahnhofquai unter dem durch die Bahnhofbrücke verursachten Querverkehr. Diese Unterführung ist auch für die Verkehrsbedienung des Warenhauses und damit für die Gestaltung seines Untergeschosses von Bedeutung, doch verlangte das Programm eine von dieser Unterführung unabhängige Lösung. Ueber Waren-, Personal- und Kundenverkehr enthält das Programm (noch erhältlich beim Globus, Löwenstr. 37, Zürich) interessante Einzelheiten, die hier wiederzugeben leider

zu weit führen würde, doch ist ihre Kenntnis zum gründlichen Studium der Entwürfe unerlässlich.

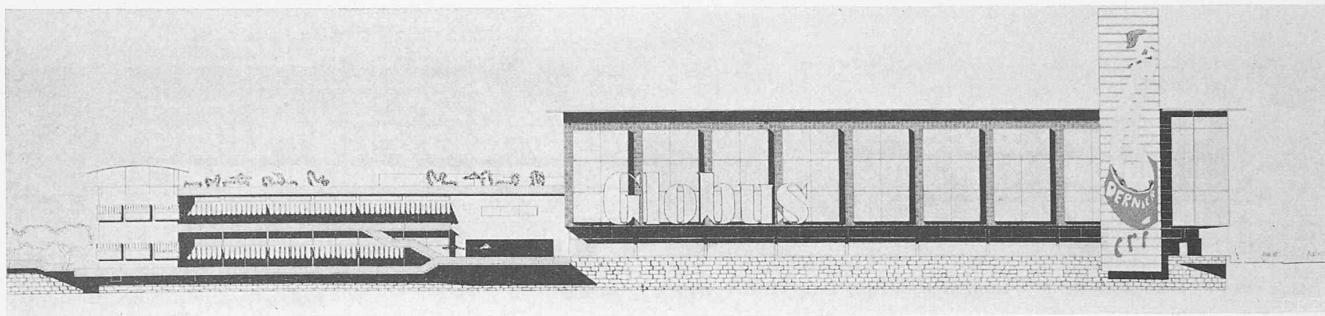
*

Aus dem Bericht des Preisgerichts

Es sind 38 Entwürfe abgegeben worden; alle wurden durch den Techn. Arbeitsdienst einer Vorprüfung unterzogen. Die Preisrichter versammelten sich Montag, den 8. November 1937. Anstelle des verstorbenen Herrn Oscar Guhl trat Stadtrat Ing. E. Stirnemann, Zürich. Arch. R. Steiger nahm als Ersatzmann an den Beratungen ebenfalls teil. Drei Entwürfe wurden wegen verspäteter Einlieferung von der Beurteilung ausgeschlossen. Nach einem orientierenden Rundgang in der Planausstellung nahm das Preisgericht eine Besichtigung des Bauplatzes vor.

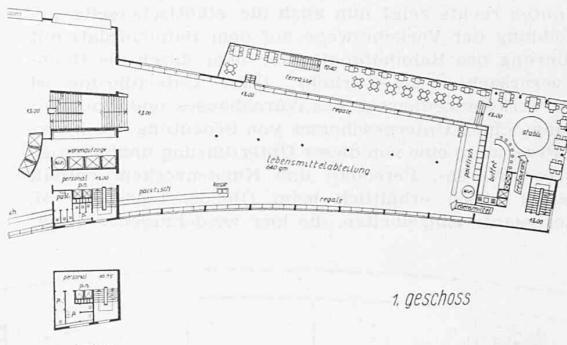
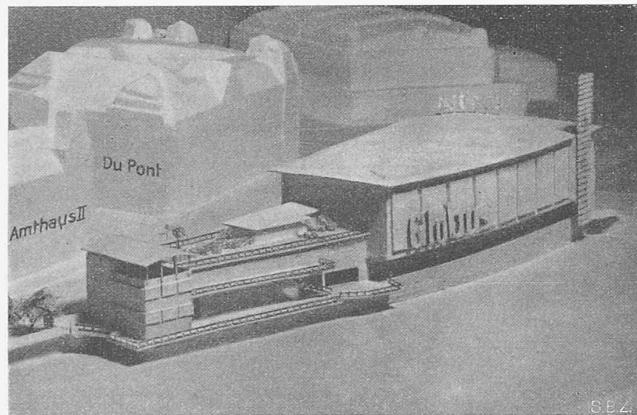


1. Rang (4500 Fr.), Entwurf Nr. 7. — Grundrisse und Schnitt 1 : 800
Verfasser: Dipl. Arch. ROBERT LANDOLT, Zürich-Alstetten — Text siehe Seite 322

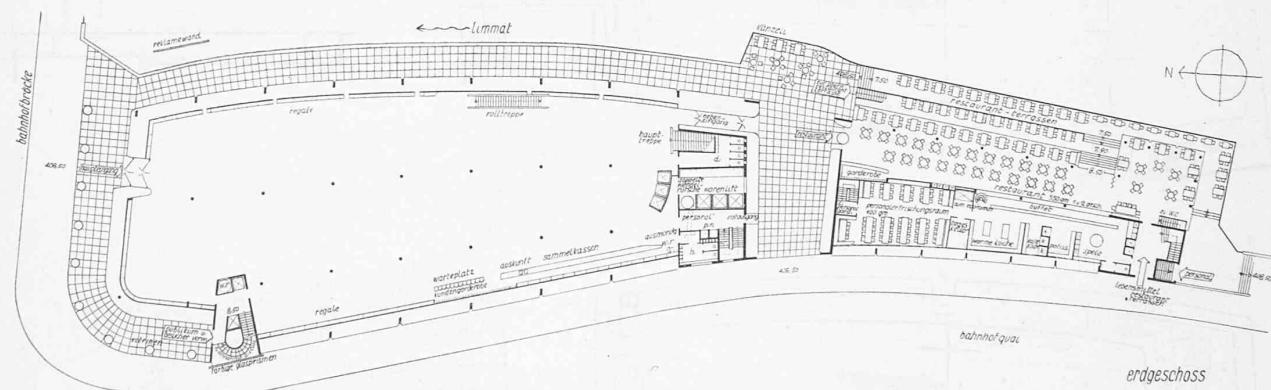


2. Rang ex aequo, Entwurf Nr. 15, Limmatfront 1:800 (umgekehrt orientiert wie untenstehende Risse)

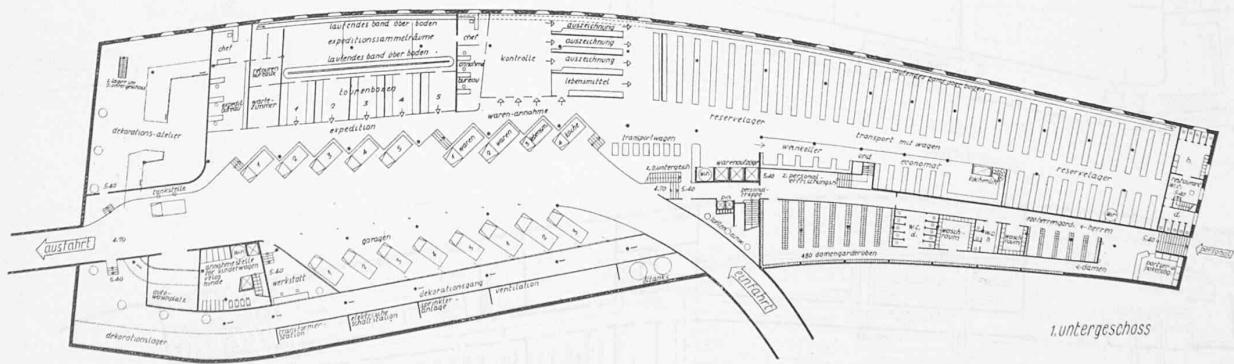
Modellbild (aus Norden beleuchtet)



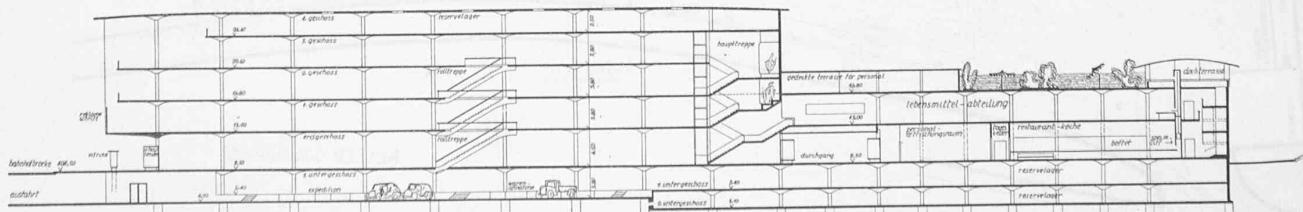
1. geschoss



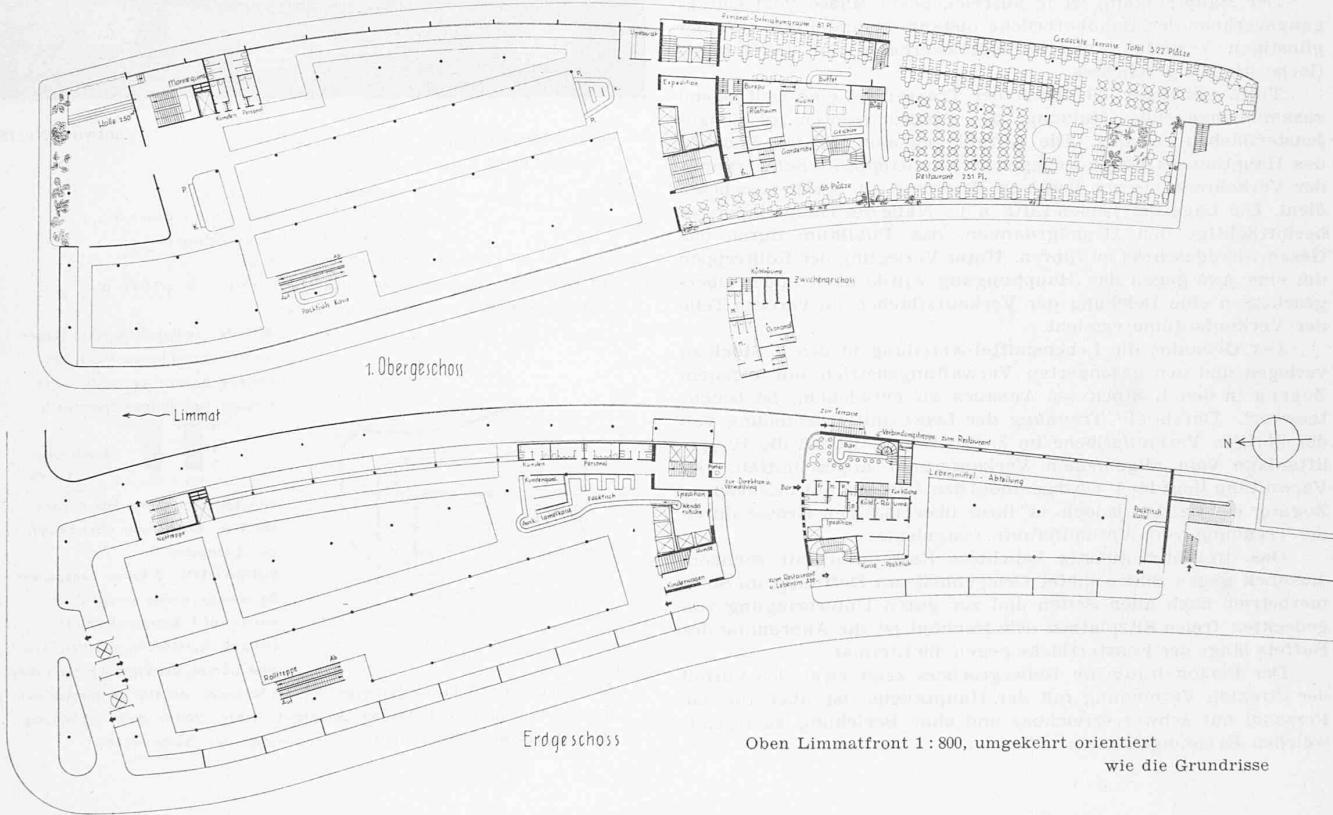
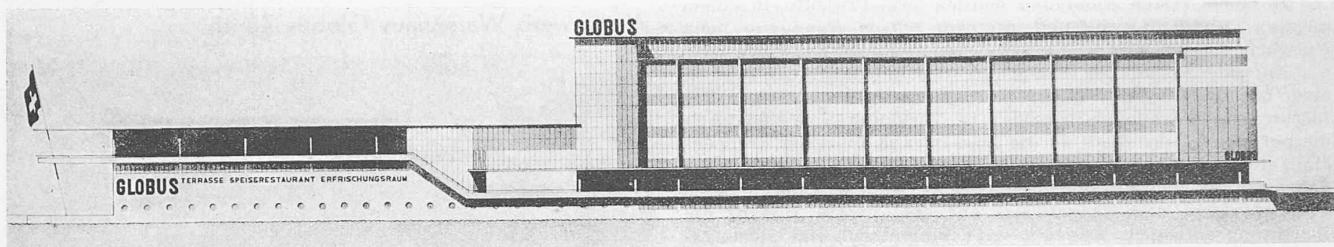
erdgeschoss



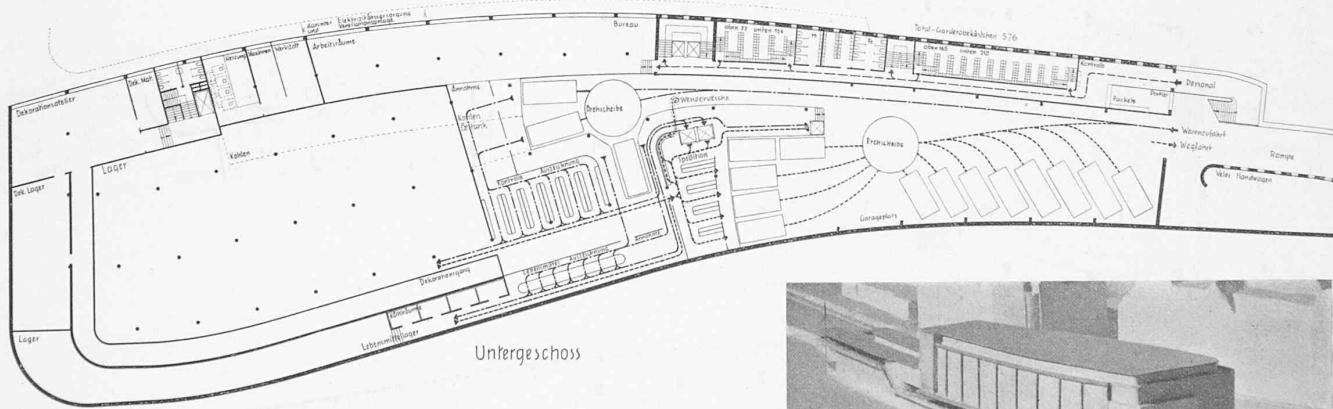
1. untergeschoss



2. Rang ex aequo (3500 Fr.), Entwurf Nr. 15. — Arch. Dr. ROLAND ROHN, Zürich. — Grundrisse und Längsschnitt 1:800 (Text s. S. 323)

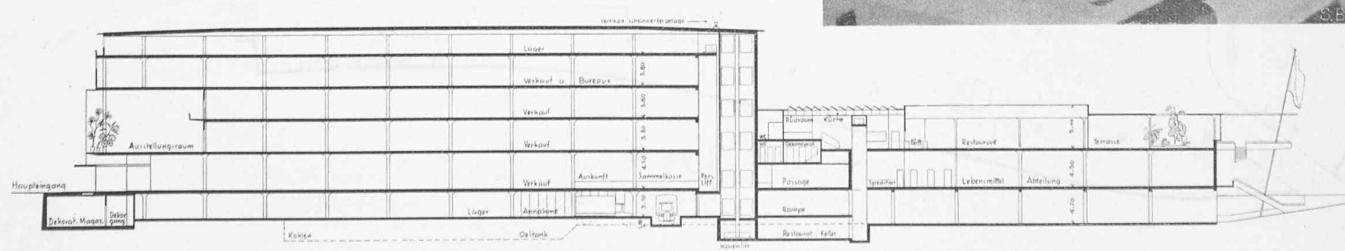
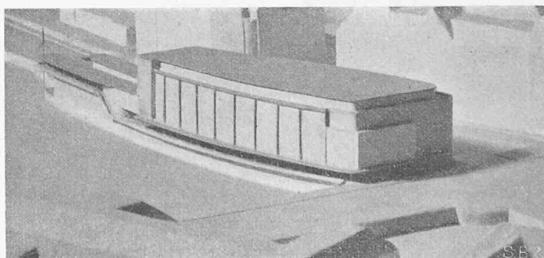


Oben Limmatfront 1:800, umgekehrt orientiert
wie die Grundrisse



Grundrisse und Längsschnitt 1 : 800

Modellbild aus Nord-Ost gesehen



2. Rang ex aequo (3500 Fr.), Entwurf Nr. 30. — Architekt W. HENAUER, Mitarbeiter ARMIN HARTUNG, Zürich (Text siehe Seite 323)

In einem ersten Rundgang wurden zwei Projekte, in einem zweiten Rundgang zwölf und in einem dritten Rundgang neun Entwürfe ausgeschieden. Es verblieben somit 12 Entwürfe.

Entwurf Nr. 7. Der Hauptwert des Baugedankens liegt in einer organischen Entwicklung und grundsätzlich richtigen Erfassung des Warenhaus-Prinzips. Die Verkaufsäume sind durch die peripheren und flach an die Außenwand gelegten Treppeneinbauten zu einheitlichen, beliebig verwendbaren und übersichtlichen Nutzflächen zusammengefasst. Allerdings ist durch dieses Treppensystem dem Erdgeschoss auf eine grosse Distanz die Belichtung entzogen. Dagegen wird linnmatseits eine störungsfreie Belichtung in allen Geschossen erzielt.

Der Haupteingang ist in ausreichendem Masse vom Durchgangsverkehr der Bahnhofbrücke distanziert und führt zu einer günstigen Verteilung des Publikumsverkehrs auf die Gesamtfläche des Erdgeschosses.

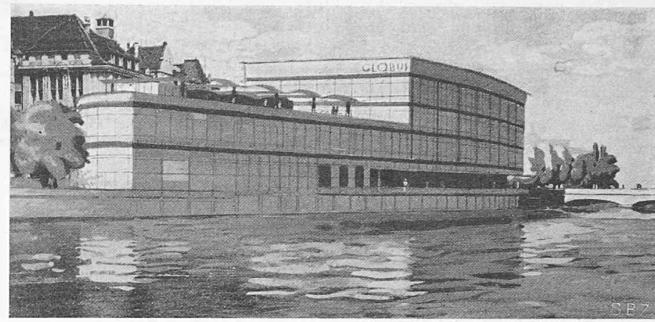
Trotz günstiger Abstände der Treppen ist eine weitgehend zusammenhängende Nutzung der Straßenfronten zu Schaufensterflächen gewahrt. Die Liftanlagen sind an das Südende des Haupthauses gelegt, wogegen eine Rolltreppe im Schwerpunkt der Verkehrsäume zur besseren Belebung der oberen Geschosse dient. Die Lage der beiden Lifts in der Nähe des Haupteinganges beeinträchtigt den Grundgedanken, das Publikum durch das Gesamt-Erdgeschoss zu führen. Unter Verlegung der Rolltreppen um eine Axe gegen den Haupteingang würde auch in den Obergeschossen eine Belebung der Verkaufsflächen im vordern Teile der Verkaufsäume erreicht.

Der Gedanke, die Lebensmittel-Abteilung in den 3. Stock zu verlegen und den gesonderten Verwaltungsbetrieb mit eigenem Zugang in den 1. Stock des Anbaues zu entwickeln, ist beachtenswert. Durch die Trennung der Lebensmittel-Abteilung von der übrigen Verkaufsfläche im 3. Stock wird jedoch die Hauptliftanlage vom allgemeinen Verkaufsraum abgeschnitten. Die Verwaltung liegt im 1. Obergeschoss des Anbaues mit besonderem Zugang richtig, ist jedoch in ihrer übermässigen Grösse durch die Trennung vom Verkaufsraum festgelegt.

Das dreiseitig günstig belichtete Restaurant mit schönem Ausblick gegen Süden bietet Gelegenheit zur Oeffnung im Sommerbetrieb nach allen Seiten und zur guten Unterbringung von gedeckten freien Sitzplätzen. Ein Nachteil ist die Anordnung des Buffets längs der Fensterfläche gegen die Limmat.

Der Personalraum im Kellergeschoss zeigt zwar den Vorteil der direkten Verbindung mit der Hauptküche, ist aber für das Personal nur schwer erreichbar und ohne Beziehung zu irgendwelchen Erholungsflächen.

Wettbewerb Warenhaus Globus Zürich



KONSTRUKTIONS — SCHEMA

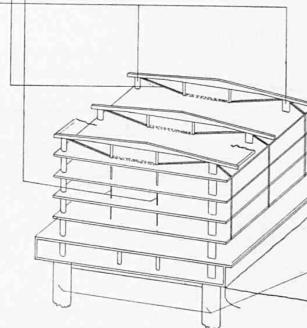
TRÄGERÜST: a) 2 Pfeilerreihen.

b) Vorgespanntes Hängewerk

Dischinger Träger, vergl. "Neues Bauen in Eisenbeton 1937" (Deutscher Betonverein)

c) Ummantelte Hängesäulen.

Die Kosten des vorgeschlagenen Trägerüstes sind nicht grösser als jene bei Verwendung durchgehender Säulen.



Entwurf Nr. 19

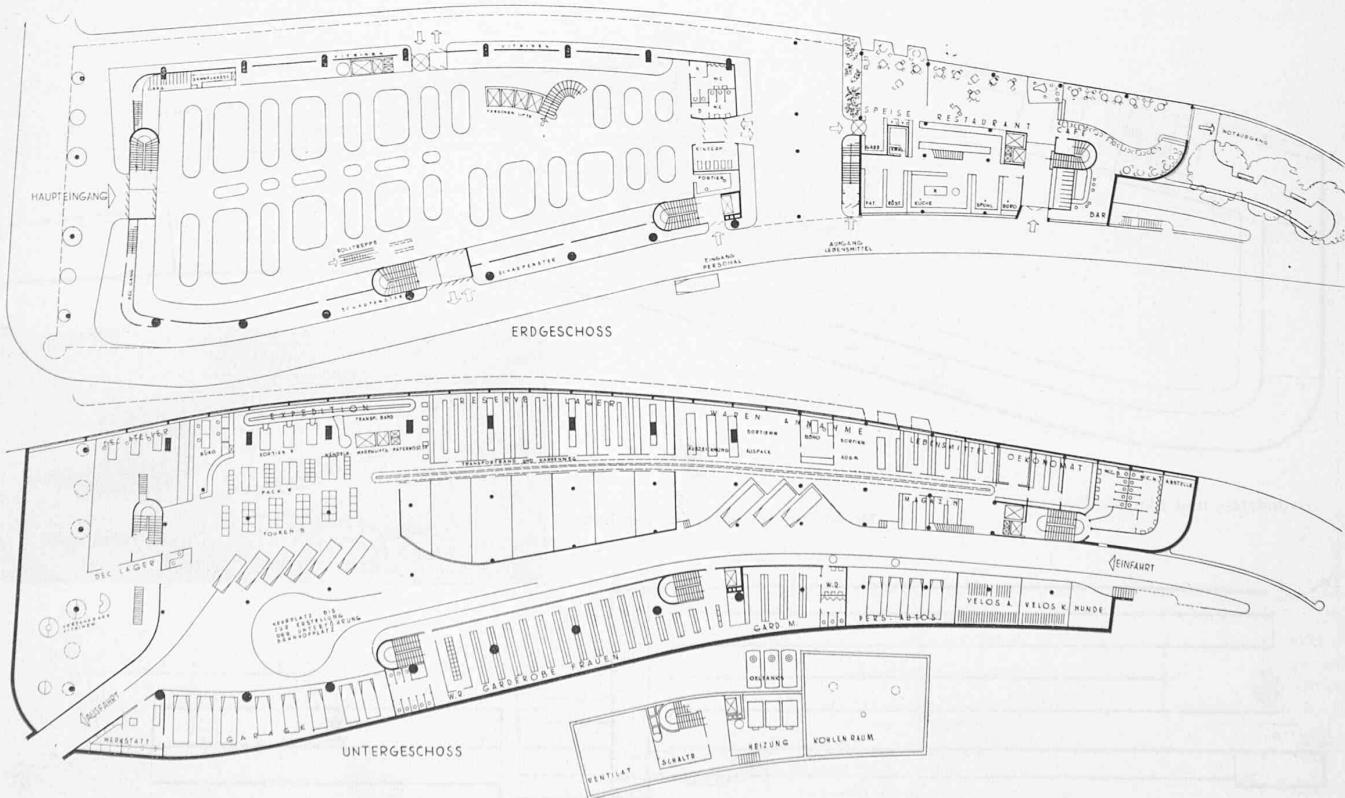
BÖDEN: Fertigbalkendecken. (Spannweite rd. 10 m). Bauart Freyssinet, kürzeste Bauzeit, geringste Durchbiegung, trotz grosser Spannweite

Armierung
 $\frac{1}{10}$ bis $\frac{1}{12}$ Armierung
 $y = 0.5\%$

Berechnet nach Formel Prof. A Paris und Eidg. Verordnung über Bauten aus Eisenbeton.

FUNDATION: 2 Reihen Senkbrunnen. Da wenige, grosse Einzellasten, wirtschaftl. Rohrdurchmesser. Einfache Ausführung, grössten Teils ohne Störung des Warenhausbetriebes.

BAUVORGANG: 1. Bis zur Fertigstellung des Rohbaues, anstelle der Hängesäulen provisorische Stützen. 2. Entlastung der provisorischen Stützen durch Spannung der Hängesäulen mittels Pressen. Vorspannung des Hängewerkes.



3. Rang ex aequo (3000 Fr.), Nr. 19. Verfasser Arch. FRITZ METZGER, Mitarbeiter Ing. UMBERTO BERNARDI, Zürich. — Grundrisse 1:800

Die Lastwageneinfahrt erfolgt unter Wahrung der Fußgängerverbindung am Bahnhofquai, aber unter Inanspruchnahme des Raumes unter dem Trottoir. Die Zufahrtsrampe ist zu kurz. Durch einen rd. 100 m langen Tunnel wird der Wende- und Parkierungsplatz mit Warenannahme und Expedition erreicht. Die Manövriertfähigkeit ist jedoch durch zu enge Stützenstellung behindert. Das Stützensystem zeigt Abstände von 9 bis 10 m, die für eine Möblierung geeignet erscheinen und noch durchführbar sind. Diese Abstände sind in den Fassaden zu Gunsten einer rationellen Schaufensterabmessung nochmals halbiert. Die Fassaden lassen das Bestreben des Verfassers erkennen, das Konstruktionssystem nach aussen hin zum Ausdruck zu bringen. Diese Gliederung ergibt masstäblich und auch im Hinblick auf einheitliche Durchbildung gewisse Vorteile, die aber in der Detailbehandlung noch nicht genügend zum Ausdruck gebracht sind.

Entwurf Nr. 15 zeigt in allen Geschossen eine gut zusammengefasste, übersichtliche Anordnung der Verkaufsräume, die durch ein rationelles Stützensystem noch gesteigert wird. Gewisse Einschränkungen sind trotz der zu knappen Anordnung von Treppen, besonders in dem tief einspringenden Treppenhaus Bahnhofqual, festzustellen. Der Haupteingang würde besser um eine Axe gegen den Hauptbahnhof verschoben, um die Verkaufsfläche in der Mitte zu erfassen und einen orientierenden Fernblick auf die Publikums-Aufzugs-Anlage zu erzielen. Die Rolltreppe würde zweckmässiger gegen den Haupteingang verschoben und in Verbindung mit einem dort zu schaffenden Nebeneingang gebracht.

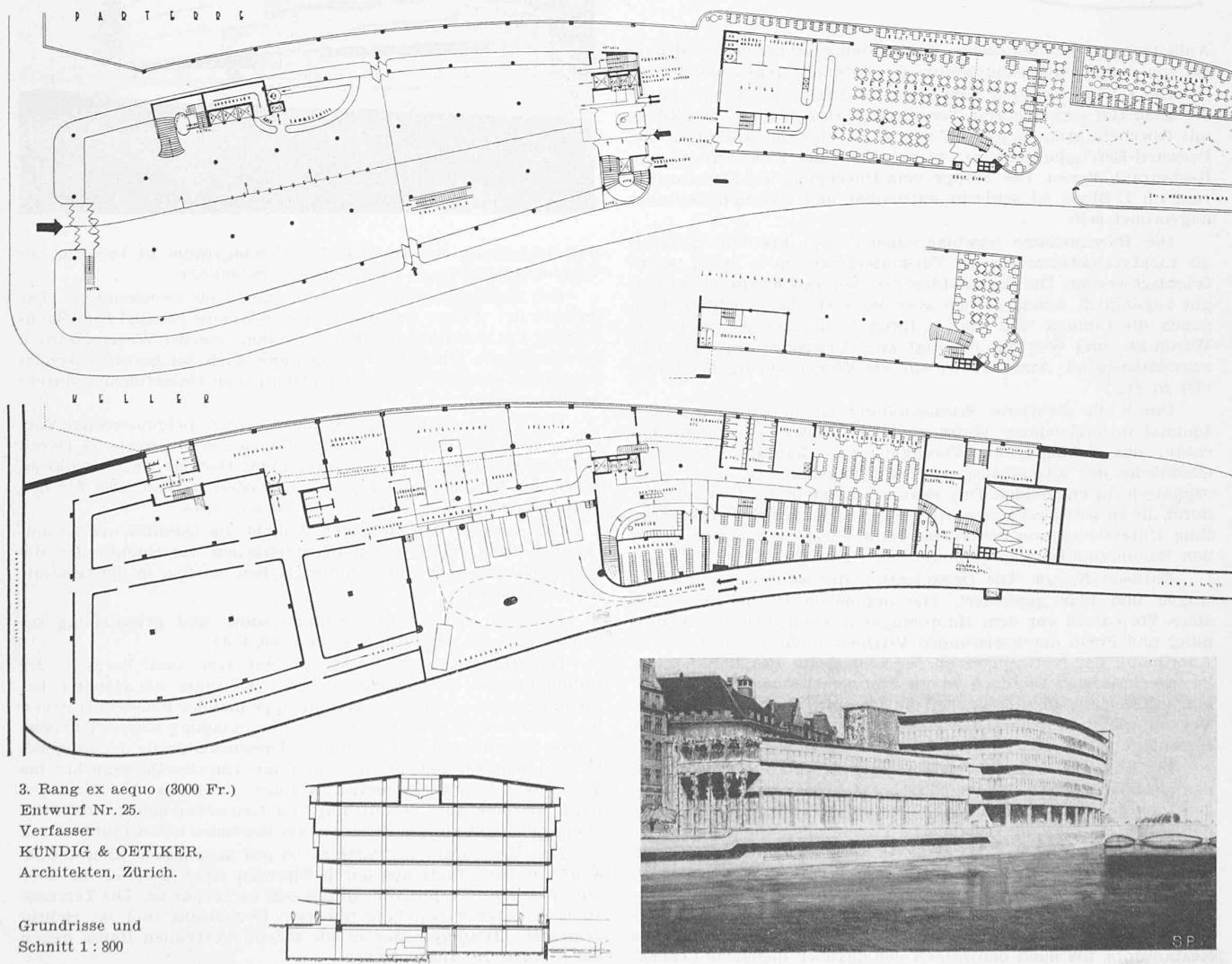
Die Lebensmittelabteilung steht in guter Verbindung sowohl mit den Verkaufsräumen im Erdgeschoss als auch mit den Verkaufsflächen im 1. Stock. Der direkte Zugang in Verbindung mit dem Restaurant-Zugang ist unerwünscht und zu knapp bemessen. Die Durchbildung des Restaurants in direkter Verbindung mit der Küche und den gestaffelten Sommerterrassen ist anerkennenswert. Die entschiedene Kopfbildung des gesamten Baues gegen Süden durch das vorkragende Restaurant in Verbindung mit der tiefergelegten Terrasse ist zu begrüßen.

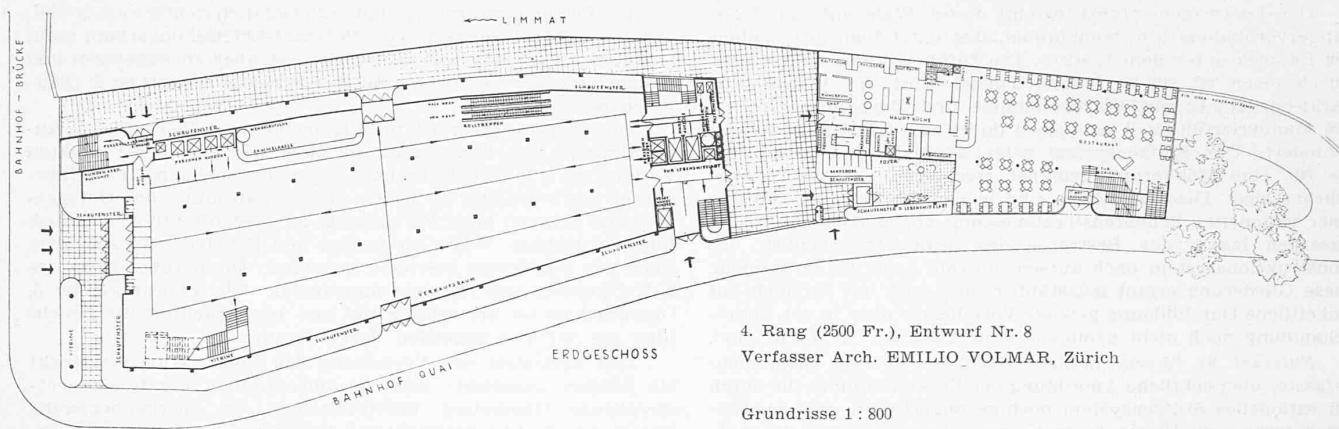
Die Personalgarderoben sind grundsätzlich richtig angeordnet, aber zu knapp bemessen. Der Personal-Erfrischungsraum steht in guter Verbindung mit der Küche, ist aber zu abgelegen und in ungenügender Verbindung mit der Personalterrasse im 2. Obergeschoss.

Der Warenverkehr ist im allgemeinen gut überlegt. Die Anfahrtsrampe vom Beatenplatz her bietet den Vorteil der direkten Verbindung mit dem Hauptbau, wäre aber auf ihre Durchführbarkeit noch genauer zu prüfen. Die Organisation des Untergeschosses ist auch ohne Verbindung mit der öffentlichen Unterführung denkbar. Warenlift-Anlage und Paketrutsche sind dem Blick des Publikums geschickt entzogen. Die geringe Höhe des 2. Kellergeschosses ist nicht annehmbar. Die Verwaltung im 3. Obergeschoss ist übermäßig tief und beeinträchtigt die Belichtung des dahinter liegenden Verkaufsraumes.

Das Bestreben des Verfassers, den hohen Warenhaustrakt als solchen gegenüber dem Restaurantbau durch eine entsprechende Gliederung hervorzuheben, ist anerkennenswert. Ebenso ist die kleinmasstäbliche Auflösung des Anbaues zu begrüßen. Die strukturelle Fortsetzung der Ufermauer längs des Baues mit nur kleinen Oeffnungen ist für die Gesamtwirkung von grosser Bedeutung. Dagegen ist die völlige Auflösung des Kopfes des Hauptbaues in Glas abzulehnen, umso mehr als der organische Zusammenhang der Glaswand mit der innern räumlichen Durchbildung fehlt. Störend sind die in verschiedenem Material durchgebildeten Aussenwände der Treppen und Nebenräume. Durch die masstäblich übertriebene Reklame (Schrift und Tafeln) geht außerdem ein wesentlicher Teil der architektonischen Vorteile des Projektes verloren.

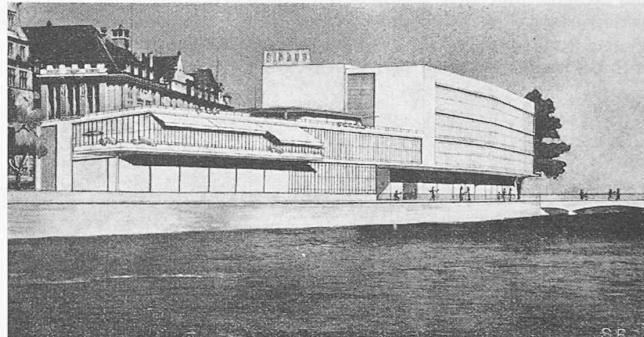
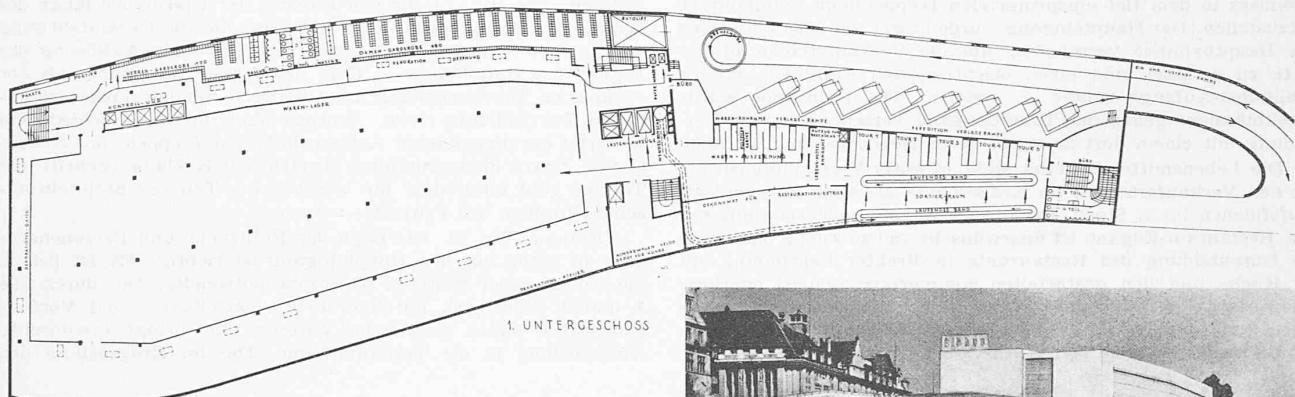
Entwurf Nr. 30. Die Lage der Rolltreppe und Personenaufzüge in bezug auf den Haupteingang ist richtig. Es ist jedoch die Anlage einer weiteren Notstiege notwendig. Der durch das 1. und 2. Stockwerk durchgeföhrte Ausstellungs- und Vorführungsraum bietet praktische Vorteile und bringt erwünschte Abwechslung in die Verkaufsäume. Die im Erdgeschoss des





4. Rang (2500 Fr.), Entwurf Nr. 8
Verfasser Arch. EMILIO VOLMAR, Zürich

Grundrisse 1 : 800



Anbaues angeordnete Lebensmittelabteilung hat den Nachteil, dass sie von den Hauptverkaufsräumen vollständig abgeschlossen ist.

Die schöne Aussicht vom Restaurant im 1. Stock wird durch die allzu tief vorgelagerten Terrassen stark behindert. Die Küche mit Oberlicht steht in guter Verbindung mit dem Restaurant und Personal-Erfrischungsraum; dieser kann als Erweiterung zum Restaurant dienen. Die Treppe vom Durchgang aus zum Restaurant im 1. Stock ist schlecht auffindbar und könnte praktischer angeordnet sein.

Die Bureauräume beschlagnahmen zwei Fronten, wodurch die Lichtverhältnisse für die Verkaufsräume im 3. Stock beeinträchtigt werden. Die Personal-Garderoben im Untergeschoss sind gut zugänglich, beanspruchen aber die wertvolle, belichtete Seite gegen die Limmat und sind in ihren Ausmassen zu klein. Die Waren-Zu- und Wegfuhr benötigt zwei Drehscheiben, was nicht zweckmässig ist. Auch ist der für die Wagen verfügbare Raum viel zu eng.

Durch die sichtbare Stützenteilung ist die Fassade an der Limmat in angenehmer Weise gegliedert. Dies bringt den Charakter des Gebäudes als Warenhaus zur Geltung. Die grosse Glasfläche der zweistöckigen Vorführungshalle ist noch nicht organisch durchgebildet. Das Restaurant ist in der Limmatfront durch die äussere Freitreppe und die Terrassen gut charakterisiert. Zum Unterschied von der Wasserfront wirkt die Fassade gegen den Bahnhofswall etwas monoton.

Entwurf Nr. 19. Die Organisation des Baues ist gut abgewogen und klar gegliedert. Hervorzuheben ist die Schaffung eines Vorplatzes vor dem Haupteingang, wenn auch die Anordnung und Form der kreisrunden Vitrinen nicht befriedigt. Die Anordnung der Nottreppen an der Längsseite des Bahnhofquai ist zweckmäßig. Dagegen ist die Nottreppe neben dem Haupteingang deshalb ungünstig, weil sie den vordersten Teil der oberen Verkaufsräume abtrennt. Die Haupttreppe in Verbindung mit der Liftanlage gibt dem Parterreraum einen erwünschten Akzent.

Die Lage der Lebensmittelabteilung in guter Verbindung zu den Verkaufsflächen des ersten Obergeschosses ist zweckmäßig. Dagegen ist die Zugangsmöglichkeit von der Strasse durch die neben dem Durchgang disponierte Treppe nicht genügend.

Das Restaurant im Parterre des Annexbaues ist reizvoll durchgebildet, aber zu klein, um wirtschaftlich betrieben werden zu können. Die Küche mit ihren Nebenräumen beansprucht dagegen eine zu grosse Fläche. Der Aufgang zur Restaurant-Terrasse im 2. Stock zerschneidet unglücklich sowohl den Raum des Restaurants, als auch denjenigen der darüber liegenden Lebens-

mittelabteilung. Der Personal-Erfrischungsraum ist inmitten der Verkaufsräume im 2. Obergeschoss undenkbar.

Der Personalzugang am Bahnhofquai ist zweckmässig. Die Zufahrt der Waren erfolgt durch eine Rampe parallel zum Bahnhofquai. Die Trennung der Warenannahme von der Warenexpedition ist vorteilhaft. Diese Anordnung kann auch bei geringer Aendung ohne Beanspruchung der öffentlichen Unterführung durchgeführt werden.

Das Projekt bringt einen interessanten prüfenswerten Vorschlag für die konstruktive Durchbildung des Tragsystems. Durch Aufhängen der Stockwerkdecken an eine Dachbinderkonstruktion sollen die Stützen im Parterre vermieden werden, was für den Warenhausbetrieb zweifellos von Vorteil wäre.

Der äussere Aufbau erreicht nicht die Qualität der Grundrissgestaltung. Die grossen Fensterflächen des Hauptbaues, die sich auch über den Anbau hinwegziehen, wirken in der Gesamtheit schematisch.

Entwurf Nr. 25. Die Verkaufsräume sind grossflächig zusammengefasst. Das Pfeilersystem ist klar.

Der Haupteingang würde vorteilhafter vom Verkehr der Bahnhofbrücke etwas zurückverlegt. Es muss als Nachteil bezeichnet werden, dass die Haupttreppe und der Kundenlift gegen die Limmatseite und zu nahe am Haupteingang liegen. Die Not-treppe im vorderen Teil ist in ihrer Dimensionierung ungenügend. Der Zugang zur Lebensmittelabteilung von der Passage her ins Warenhaus ist zweckmässig. Er führt durch eine Vorführungs-halle, die eine gute Vermittlung bildet zwischen dem 1. Stock des Hauptgebäudes und dem etwas höher liegenden Lebensmittelraum.

Hauptgebäudes und dem etwas höher liegenden Lebensmittelraum. Das Restaurant im Parterre ist gut zugänglich. Es nützt die Südfront vorteilhaft aus durch Einlegen einer Galerie, die aber nur über eine Treppe vom Buffet aus bedienbar ist. Die Terrasse steht in guter Verbindung mit dem Restaurant und ist richtig bemessen. Hingegen nimmt die Küche wertvollen Raum gegen die Limmat in Anspruch.

Die Verwaltung ist längs dem Bahnhofquai untergebracht. Die Belichtung der dahinter liegenden Verkaufsräume im 3. Obergeschoss wird durch ein Oberlicht verbessert. Die Personalkantine im 1. Untergeschoss ist leicht zugänglich, aber deren Lage für das Personal wenig erfreulich. Die Rampe zum Keller ist an richtiger Stelle angesetzt. Die Verkehrsverhältnisse im Laderaum sind aber zu eng.

Die geschossweise Ueberkragung des Baues in Höhe der Fensterbänke widerspricht trotz des damit verbundenen Reklamedankens einer struktiven Entwicklung des Baues aus dem Warenhausbedürfnis. Das Kragsystem ergibt zwangsläufig Unstimmigkeiten mit Treppenanschlüssen und den Stützenabständen von der Aussenwand. Die städtebauliche Einordnung des Baues und seine organische Verbindung mit den Anbauten wird durch die Auskragung erschwert.

Entwurf Nr. 8. Die Anordnung von Haupt- und Nebeneingängen ist grundsätzlich richtig. Wenn auch dieses Projekt in anerkennenswerter Weise eine Zusammenfassung der Verkaufsfläche erstrebt, so ist doch die Disposition der Aufzugsanlage und Haupttreppe für das Publikum in unmittelbarer Nähe des Haupteinganges warenhaustechnisch nicht erwünscht. Die Abstände der Nottreppen sind zu gross. Die Lage der Restaurantküche im Parterre auf der Limmatseite ist nicht glücklich. Das vorgesetzte System der Warenzufuhr ist entwicklungsfähig. Der Verfasser ist bestrebt, den Bau in seiner äussern Gestaltung als Warenhaus zu charakterisieren, wobei jedoch die Durchführung der Fenster in ganzer Geschosshöhe auf allen Fassaden nicht zweckmässig ist.

Schlussfolgerungen.

Der Wettbewerb hat im Ergebnis der 35 rechtzeitig eingegangenen Entwürfe gezeigt, dass innerhalb des im Kubus beschränkten Bauvolumens die organische Entwicklung eines zeitgemässen Warenhauses mit den erforderlichen Abmessungen durchführbar ist.

In städtebaulicher Hinsicht wurde in den Entwürfen, abgesehen von der Durchbildung der Baumassen, der Bedeutung der Bauaufgabe zu wenig Wert beigemessen. Die prominente Lage wird durch die Niederlegung der Bauten am oberen und unteren Mühlesteg, durch die freie Uebersicht über den ganzen Limmatraum, der auch durch die Beseitigung des Altbaues noch mehr verbreitert wird, besonders hervorgehoben. Der Bau tritt dadurch umso mehr in Beziehung zur Altstadt. Dies bedingt bei aller Berücksichtigung der Zweckmässigkeit eine taktvolle Einordnung, die sowohl durch eine Gliederung der Baumassen als auch durch eine masstäbliche Verfeinerung erzielt werden kann. Wenn bei verschiedenen Entwürfen eine aufdringliche Grossreklame in Permanenz das Leitmotiv bildet, so muss dies abgelehnt werden. Lage und Grösse des Hauses gestatten einen Verzicht und eine vornehme Zurückhaltung in der Reklame, die sich wie im Programm vermerkt auf temporäre Anlässe beschränken kann. Eine gewisse Distanzierung des Haupteinganges vom Trottoir der Bahnhofbrücke ist erwünscht. Die verschiedensten Vorschläge haben gezeigt, dass die Durchführung der Arkaden längs der Limmat ein wesentliches architektonisches und verkehrstechnisches Moment ist, dem Rechnung getragen werden sollte.

Die verhältnismässig geringe Breite des Bauplatzes lässt die Anordnung eines Lichthofes aus organisatorischen Gründen als ungeeignet erscheinen. Lichthöfe mit geringer Abmessung bringen überdies erfahrungsgemäss nicht die erwünschte Belichtung. Sie schaffen nur ein störendes Zwielicht und bringen in feuerpolizeilicher Hinsicht grosse Nachteile.

Die Waren-Zu- und Wegfuhr erfolgt meistens über eine Rampe im Zuge des Bahnhofquais, während einige Lösungen die Einfahrt vom Beatenplatz aus vorsehen. Im weitern wird ein Vorschlag zur Nutzung des durch die Bahnhofplatzweiterung unter der Fahrbahndecke gewonnenen Raumes gemacht. Alle diese Vorschläge sind prüfenswert.

Rangfolge, Preise, Ankäufe.

Das Preisgericht hat auf Grund nochmaliger Prüfung folgende Rangordnung und Verteilung der Preissumme beschlossen:

1. Rang (4500 Fr.): Entwurf Nr. 7, Verfasser Robert Landolt, Dipl. Arch., Zürich-Altstetten.
2. Rang ex æquo (3500 Fr.): Entwurf Nr. 15, Verf. Dr. Roland Rohn, Dipl. Arch., Zürich.
- Entwurf Nr. 30, Verfasser W. Henauer, Arch., Zürich, Mitarbeiter Armin Hartung, Zürich.
3. Rang ex æquo (3000 Fr.): Entwurf Nr. 19, Verfasser Fritz Metzger, Arch., Mitarbeiter Umberto Bernardi, Ing., Zürich.
- Entwurf Nr. 25, Verfasser Kündig & Oetiker, Arch., Zürich.
4. Rang (2500 Fr.): Entwurf Nr. 8, Verfasser Emilio Volmar, Arch., Zürich.

Von den übrigen Entwürfen werden die folgenden Projekte mit den nachgenannten Summen zum Ankauf empfohlen:

5. Rang (1200 Fr.): Entwurf Nr. 36, Verfasser Dr. L. Parnes, Dipl. Arch., Zürich.
6. Rang (1000 Fr.): Entwurf Nr. 2, Verfasser Leuenberger & Flückiger, Arch., Zürich.

Ferner:

- Entwurf Nr. 29 (1000 Fr.): Prof. Friedr. Hess, Arch., Zürich.
- Entwurf Nr. 4 (1000 Fr.): Walter Niehus, Arch., Zürich.
- Entwurf Nr. 24 (800 Fr.): K. Scheer sen. u. jun., Arch., Zch.

Das Preisgericht beschloss, von der Erteilung eines I. Preises abzusehen, da kein Projekt eingeliefert wurde, das sich ohne wesentliche Umarbeitung als Grundlage für die Ausführung eignet. Sollte der im I. Rang befindliche Projektverfasser nicht zur Mitarbeit herangezogen werden, so wird die in Aussicht genommene Entschädigung von 50% seiner Preissumme trotzdem ausgerichtet.

Zürich, den 12. November 1937.

Das Preisgericht:

Stadtpräsident Dr. E. Klöti, Zürich, Vorsitzender, K. Hippemeier, Chef des Bebauungs- und Quartierplanbureau der Stadt Zürich, E. Hans Mahler, Generaldirektor der Magazine zum Globus, Werner Pfister, Architekt, Prof. O. R. Salvisberg, Arch., A. Stalder, Direktor der Magazine zum Globus, R. Steiger, Arch., Stadtrat E. Stirnemann, E. Schaudt, Architekt, Berlin, H. Weideli, Architekt. — Der Sekretär: P. Kaufmann.

MITTEILUNGEN

Gyral-Getriebe für stufenlose Geschwindigkeitsänderung. In «Engineering» vom 10. Sept. 37 ist eine englische Konstruktion eines stufenlosen Getriebes wiedergegeben, die eine eigenartige Lösung darstellt. Bekanntlich haben wir beim Planetengetriebe — sei es mit Stern- oder Kegelräder aufgebaut — grundsätzlich drei umlaufende Teile, die beliebig für die Kraftzuführung oder -Wegleitung verwendet werden können. Sind Drehsinn und -geschwindigkeit zweier Teile gegeben, so sind sie auch für den dritten Teil festgelegt. Der eine Hauptbestandteil des Gyral-Getriebes ist ein solches Planetengetriebe, von dem zwei Teile durch eine Welle und konzentrische Hohlwelle angetrieben werden, während der dritte Teil mit der abgehenden Welle verbunden ist. Der andere Hauptbestandteil dient zur Erzeugung der Relativbewegung zwischen der eigentlichen, bis zum Planetengetriebe durchgehenden Antriebswelle und der Hohlwelle. Auf der Antriebs- und der Hohlwelle sitzen je eine Anzahl Klinken, die mit besonderen Gleit- und Sperrschuhen in entgegengesetztem Sinn so in einen innenverzahnten Ring greifen, dass von der Antriebswelle auf die Hohlwelle ein Drehmoment übertragen werden kann. Der Ring ist auf einem Schlitten gelagert und kann aus der Mittellage verschoben werden. Nehmen wir eine Verschiebung nach rechts an, so weitet sich auf der rechten Seite der Radius des Eingriffspunktes zwischen Schuh und Kranz, d. h. die Umfangsgeschwindigkeit des Schuhes auf der Antriebswelle, die mit konstanter Geschwindigkeit rotiere, nimmt zu und der Ring rotiert rascher; auf der linken, engeren Seite dagegen nimmt die Umfangsgeschwindigkeit des Schuhes ab, der Ring gleitet über den Schuh. Der gleiche Geschwindigkeitsunterschied tritt natürlich auch bei den Schuhen der Hohlwelle auf. Nur ist hier die Eingriffsrichtung eine entgegengesetzte, und die erhöhte Umfangsgeschwindigkeit des Ringes wird durch den inneren Schuh mit kleinem Radius auf die Hohlwelle übertragen, während der äussere Schuh unter dem Ring weggleitet. Die Hohlwelle läuft also mit höherer Drehzahl als die Antriebswelle. Bei entgegengesetztem Drehsinn (oder umgekehrt montiertem Sperrwerk) wird die Drehzahl der Hohlwelle erniedrigt. Die Drehzahl ist kontinuierlich veränderlich innerhalb der durch die Übersetzungsverhältnisse gegebenen Grenzen. Die durch die endliche Anzahl der Klinken bedingte Ungleichförmigkeit scheint sich nicht störend bemerkbar zu machen, ebensowenig ein Geräusch durch das Sperrwerk. Von den behandelten Beispielen ist eines ausgeführt für 1000 U/min der Antriebswelle und 0 ± 250 U/min der abgehenden Welle bei einem übertragenen Drehmoment von 400 mkg, ein anderes für 720 U/min antriebseitig und 0 ± 40 U/min abgehend bei 23 mkg übertragenem Drehmoment.

Vom Elektrizitätswerk der Stadt Zürich. Heft 1/1937 der Zürcher statistischen Nachrichten (herausg. vom statist. Amt der Stadt, Napfstrasse 6. Jährl. 4 Hefte, Abonnementspreis 3 Fr. Einzelheft 1 Fr.) zeigt wiederum, dass Zahlen und statistische Mitteilungen, ins richtige Licht gerückt, gar keine trockene Materie sind. Wie üblich sind die Zahlen durch textliche Beiträge über irgend ein Gebiet der städtischen Verwaltung bereichert. So wie in früheren Heften Berichte über das Gaswerk, die

Vereinbarung in der schweizerischen Maschinen- und Metall-Industrie vom 19. Juli 1937

Im Bestreben, den im Interesse aller an der Erhaltung und Fortentwicklung der schweizerischen Maschinen- und Metallindustrie Beteiligten liegenden Arbeitsfrieden zu wahren, verpflichten sich

der Arbeitgeberverband schweizerischer Maschinen- und Metall-Industrieller einerseits,

und die vier nachstehenden Arbeitnehmerverbände, nämlich: der Schweizerische Metall- und Uhrenarbeiter-Verband, der Christliche Metallarbeiter-Verband der Schweiz, der Schweizerische Verband evangelischer Arbeiter und Angestellter, der Landesverband freier Schweizer Arbeiter anderseits, wichtige Meinungsverschiedenheiten und allfällige Streitigkeiten nach Treu und Glauben gegenseitig abzuklären, nach den Bestimmungen dieser Vereinbarung zu erledigen zu suchen und für ihre ganze Dauer unbedingt den Frieden zu wahren. Infolgedessen gilt jegliche Kampfmassnahme, wie Sperre, Streik oder Aussperrung als ausgeschlossen, dies auch bei allfälligen Streitigkeiten über Fragen des Arbeitsverhältnisses, die durch die gegenwärtige Vereinbarung nicht berührt werden.

In diesem Sinne wird weiter vereinbart:

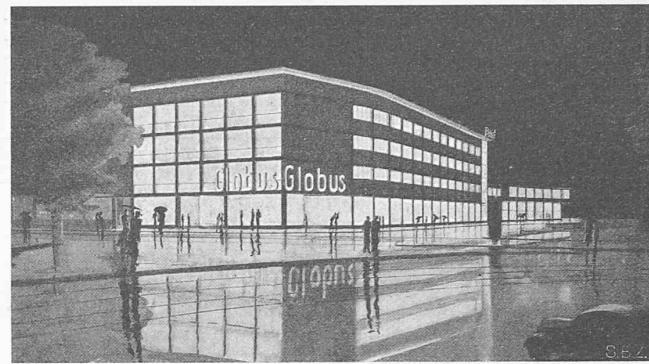
Art. 1. Meinungsverschiedenheiten und allfällige Streitigkeiten sind in erster Linie im Betrieb selbst zu behandeln und zu lösen zu suchen. In allen Betrieben werden, soweit möglich, entsprechend der bisherigen Uebung in der Maschinen- und Metallindustrie, Arbeiterkommissionen bestellt.

Art. 2. Strittige Fragen, die sich auf nachstehende Gebiete des Arbeitsverhältnisses beziehen und über die zwischen den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern keine gültige Verständigung erfolgt ist, werden den Verbandsinstanzen zur Abklärung und Schlichtung unterbreitet: a) Allgemeine Lohnänderungen (unter Ausschluss der Lohnformen und der Lohnverabredung nach Art. 330 OR, die nach bisheriger Uebung in der Maschinen- und Metallindustrie weiterhin auf dem Wege des individuellen Dienstvertrages, d. h. ohne Zuhilfenahme von Mindest-, Durchschnitts- oder Tariflöhnen geregelt werden); b) Die Mehrarbeit; c) Die allfällige Einführung des Bedaux-Systems in den Betrieben. — Im Einverständnis beider Parteien können weitere Fragen, die eine Änderung der derzeitigen allgemeinen Arbeitsbedingungen in der Maschinen- und Metallindustrie bewirken, und die nach Ansicht beider Parteien einer Abklärung bedürfen, von den Verbandsinstanzen gemeinsam besprochen werden und allfällig Gegenstand besonderer Verabredung bilden.

Art. 3. Können die Verbandsinstanzen keine Einigung herbeiführen, so werden die in Art. 2 vorgesehenen strittigen Fragen einer Schlichtungsstelle unterbreitet, deren Zweck darin besteht, Kollektivstreitigkeiten nach Möglichkeit im Entstehen beizulegen und tunlichst eine Einigung zu erzielen. Ebenso werden die Streitigkeiten über die Auslegung dieser Vereinbarung der Schlichtungsstelle unterbreitet.

Art. 4. Die Schlichtungsstelle setzt sich zusammen aus einem mit richtlicher Unabhängigkeit ausgerüsteten Vorsitzenden und zwei Unparteiischen. Der Vorsitzende wird von Fall zu Fall gemeinsam von den Parteien bestellt. Die unparteiischen Mitglieder der Schlichtungsstelle werden vom Vorsitzenden auf Grund getrennter Vorschlagslisten, die von den Parteien jeweils eingereicht werden, bestimmt.

Art. 5. Kommt eine Einigung nicht zustande, d. h. lehnt eine der Parteien den Vermittlungsvorschlag der Schlichtungs-



1. Rang, Entwurf Nr. 7. — Nachtbild vom Bahnhofplatz aus

stelle ab, so ist diese befugt, im Rahmen dieser Vereinbarung einen Schiedsspruch zu fällen, sofern beide Parteien vorher ausdrücklich erklärt haben, sich einem solchen zu unterwerfen.

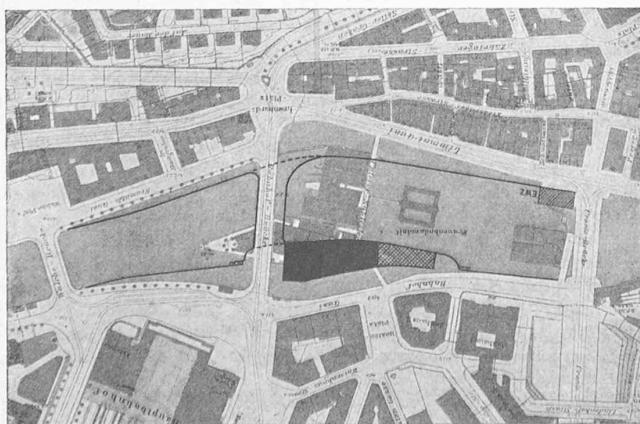
Art. 6. Bei allgemeinen Lohnänderungen nach Art. 2, lit a) soll, sofern keine Einigung vor der Schlichtungsstelle erfolgt ist, bei ernsten Schwierigkeiten und auf Antrag einer Partei ein Schiedsspruch auch ohne vorherige Zustimmung beider Parteien von einer besondern Schiedsstelle gefällt und verbindlich erklärt werden. Es darf sich dabei nur um Ausnahmefälle handeln, für deren Erledigung kein anderer Weg zu finden ist. — Die Schiedsstelle setzt sich zusammen aus einem mit richtlicher Unabhängigkeit ausgerüsteten Vorsitzenden, der von Fall zu Fall gemeinsam von den Parteien bestellt wird, und zwei sachverständigen Richtern, die vom Vorsitzenden auf Grund getrennter Vorschlagslisten, welche beide Parteien jeweils erreichen, bestimmt werden. Die Schiedsstelle hat sich eine Geschäftsordnung zu geben und ein Protokollbuch über die erfolgten Schiedssprüche anzulegen. Vor dem Schiedsspruch ist jede Auseinandersetzung in der Presse zu unterlassen.

Art. 7. Durch die Vereinbarung soll die Koalitionsfreiheit (Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit zu einem Berufsverband) nicht beeinträchtigt werden.

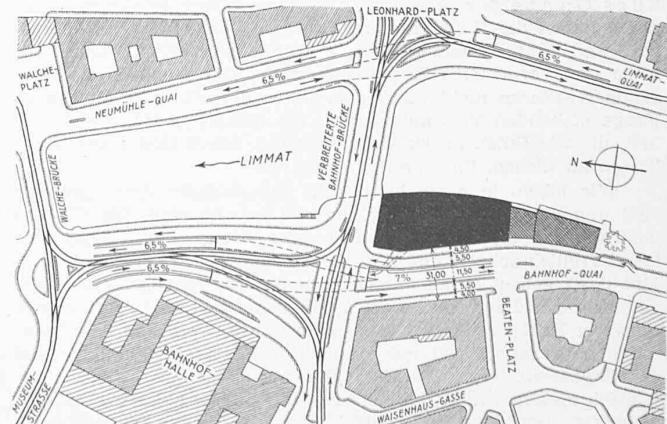
Art. 8. Die Parteien übernehmen die Verpflichtung, ihre Mitglieder zur Beachtung der Bestimmungen dieser Vereinbarung anzuhalten, widrigfalls die schuldige Partei vertragsbrüchig wird. — Von jeder Partei wird eine Kautions für die Einhaltung der Vereinbarung und als Sicherheit für allfällige Konventionalstrafen bei der Schweizerischen Nationalbank hinterlegt. — Bei Vertragsverletzung durch eine Partei hat ein näher zu vereinbarendes Schiedsgericht gegen die fehlbare Partei eine Konventionalstrafe auszusprechen, deren Höhe der Bedeutung der Verletzung angemessen sein muss. Die Konventionalstrafe und die auferlegten Kosten sind innert Monatsfrist nach Zustellung des Urteils zu leisten, andernfalls die obsiegende Partei den Betrag der von der andern Partei geleisteten Kautions bei der Schweizerischen Nationalbank entnehmen kann. Die betroffene Partei hat alsdann den Fehlbetrag innert Monatsfrist zu ersetzen.

Art. 9. Diese Vereinbarung tritt mit dem Tag ihrer Unterzeichnung in Kraft und dauert bis zum 19. Juli 1939.

Zürich, den 19. Juli 1937.



Lageplan 1:6000 der Limmat-Korrektion bei der Bahnhofbrücke unter Aufhebung von Mühlesteg und linksufrigem Nebenarm



Lageplan 1:4000 zum Entwurf Nr. 7, mit projektierten Strassen-Unterführungen am Bahnhof- und am Leonhard-Platz