

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65 (1947)  
**Heft:** 10

## 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:** 21.02.2026

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

ermitteln, sowie die Böschungsneigung — alles Faktoren, die Dr. Stauber für die Erstellung seiner Wasserrinnen nur summarisch oder überhaupt nicht berücksichtigt. Bei den Vorschlägen von Stauber besteht zudem die Gefahr, dass bei zu flachen Gefällen viel Bachwasser wieder in den Boden versickert und ihn neuerdings versumpft. Auf Strecken mit geringem Gefälle müsste man das Wasser in Betonrinnen legen oder bei kleineren Wassermengen sog. Wildbachschalen verwenden, um die Versickerung grösserer Wassermengen zu verhindern.

**3. Entwässerung mit Röhrensystem (Drainageleitungen).** Bereits im späten Mittelalter sind an Stelle von offenen Wassergräben sog. Wasserteichel, das sind hölzerne Entwässerungsrohre, in den Boden verlegt worden, und auch heute kommen unsere Kulturingenieure und Förster immer mehr dazu, den Boden mittels Drainageröhren aus gebranntem Ton zu entwässern. Dadurch wird eine zusammenhängende Oberfläche erhalten, die von keinen offenen Gräben durchzogen ist, die vom Vieh zertreten werden. An Grundstücksgrenzen findet man noch bisweilen offene Entwässerungsgräben. Kantonsförster Dr. M. Oechslin (Uri) weist darauf hin, dass der Unterhalt in offenen, von Grossvieh beweideten Alpgebieten viel zu teuer käme, da das Vieh die Gräben laufend eintreten würde, wenn die Grabenwände nicht gemauert oder rolliert sind. Das aber verteuert das «Grabnen».

**4. Quellfassungen.** Richtig ist, wenn H. Stauber immer wieder betont, die Wasser seien an den Quellen zu sammeln und in Rinnen talwärts zu leiten. Das Fassen von Quellwasser beim Austritt aus dem Berg und das Ableiten in Rinnen ist z. B. schon beschrieben vom Eisenbahnbauer L. Tiefenbacher 1882 [4] und L. Bendel [25]. H. Stauber ist darin zu unterstützen, dass er diesen wichtigen Grundsatz neuerdings in landwirtschaftlichen Kreisen in Erinnerung ruft.

**5. Ableitung von Brunnenwasser.** Ein wichtiges Kapitel bei der Sanierung von verwässerten Bergähnchen bildet die richtige Ableitung von Brunnenwasser. Der Verfasser beschreibt [30] ein Wassersystem, bei dem auf einer Höhe von 1320 m Sickerwasser aus einem Bachbett gefasst wird. Auf 1180 m Höhe wird alles Wasser in einen Brunnentrog laufen gelassen. Das Abwasser des Brunnens sickert in die Tiefe, wo es wieder als «Quellwasser» gefasst und zu einem neuen Brunnen geleitet wird. Als Abwasser sickert es wiederum talwärts und die gleiche Art «Quellfassung» wiederholt sich viermal. Zwischen Brunnenleitung und neuer Quellfassung war das Gelände teilweise stark versumpft. Durch richtige Wasserableitung könnten im oben beschriebenen Fall die Versumpfung behoben und namentlich die Stockfäule bei den Bäumen vermieden werden. Vgl. ferner: Oechslin [35] über Verbauungen bei Spiringen und Bürglen mit ähnlichen Beobachtungen.

**6. Ableitung des gesammelten Wassers.** Nach Stauber wird die Bachrinne sich selber überlassen. Er sieht höchstens eine bis zwei Talsperren vor. Das Wasser muss auf kürzestem Wege zu Tale geleitet werden. Wer schon mit Wildbächen zu tun hatte, wird die Verallgemeinerung dieses Vorschlags als gefährlich betrachten. Bei Diskussionen auf Exkursionen ergab sich, dass sich Dr. Stauber nicht mit den Bedingungen für eine geschiebelose Hochwasserabführung beschäftigt, die Beziehungen zwischen Niederschlag, Einzugsgebiet und Abflusskoeffizient nicht einberechnet, die Versuche zur Bestimmung des zulässigen Gefälles eines Wildbaches und die entsprechenden Naturgesetze nicht berücksichtigt. Kantsong. Abr. Schmid (Graubünden) fand daher, dass die Pläne für die Wasserableitung nur für kurze Hänge von Geologen allein entworfen werden können, bei Wasserableitungen mit starker Beanspruchung, bei grossen Hängen und besonderen Gefällsverhältnissen habe aber der Ingenieur mitzuwirken.

**7. Unterirdische Entwässerung.** Beim Plan Stauber wird lediglich vom Fassen von Wasser gesprochen, das offensichtlich an die Oberfläche tritt. Von Wasserzutritten zu den versumpften Bodenschichten aus den Felsklüften oder aus tiefliegenden Wasseradern (vgl. Bild 1) äussert er sich nicht. Das Aufsuchen der tiefliegenden Wasseradern ist aber von grosser Bedeutung und bildet die grosse Kunst des Ingenieur-Geologen. Die dazu verwendeten Mittel sind: Studium der Geologie, Hydrologie und Morphologie des fraglichen Geländes; das richtige Ansetzen von Hand- oder mechanischen Bohrungen, das Erstellen von Gräben, Schächten und in

schwierigen Fällen von Stollen, die modernen und zum Teil billigen geophysikalischen Verfahren, besonders die geoelektrischen und geoseismischen Methoden zur Bestimmung tiefliegender Wasser. Die Grabungen für Quellfassungen gehen oft sehr tief; Obering. E. Peter von der st. gallischen Rheinbauleitung gab anlässlich einer Exkursion hierfür mehrere Beispiele an.

#### Literaturverzeichnis

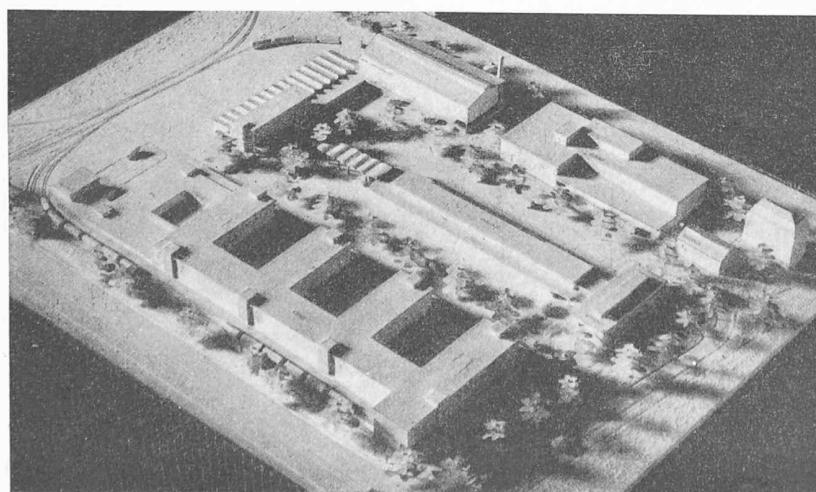
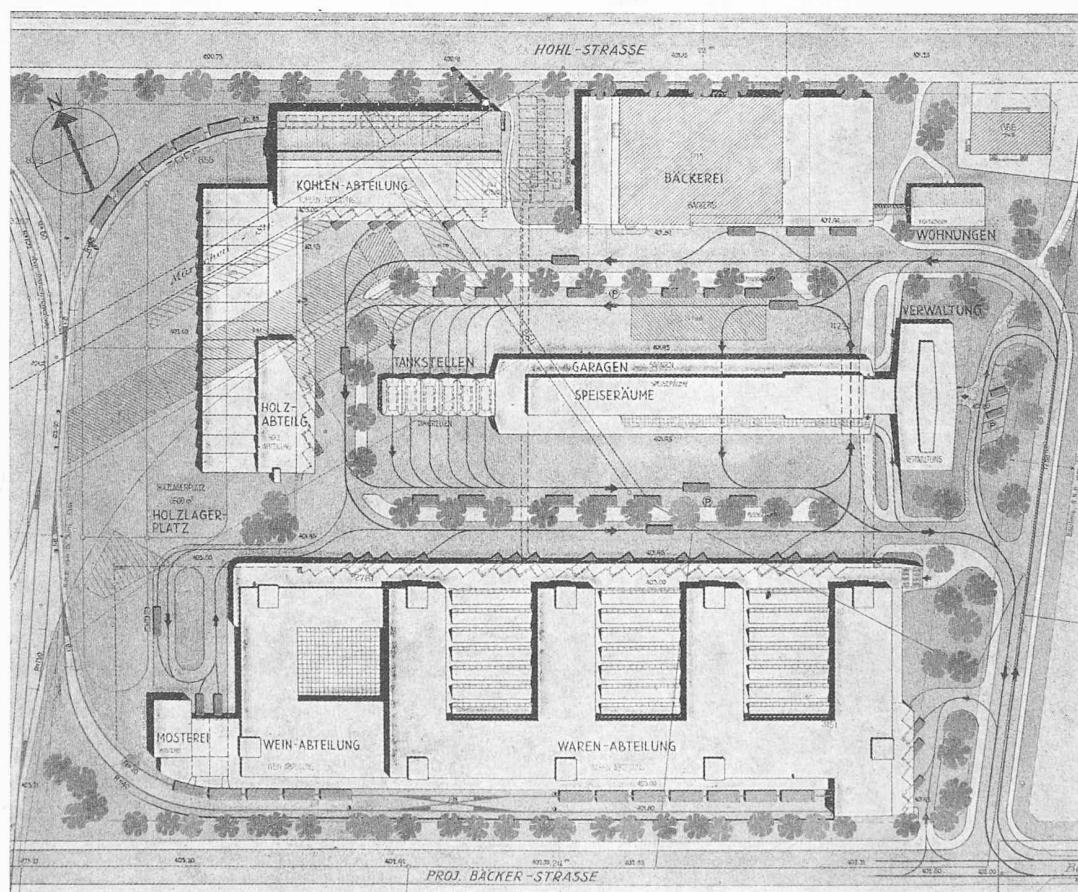
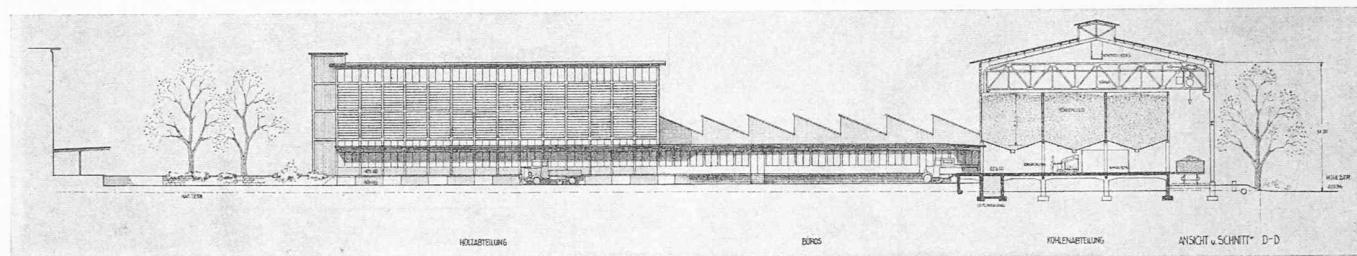
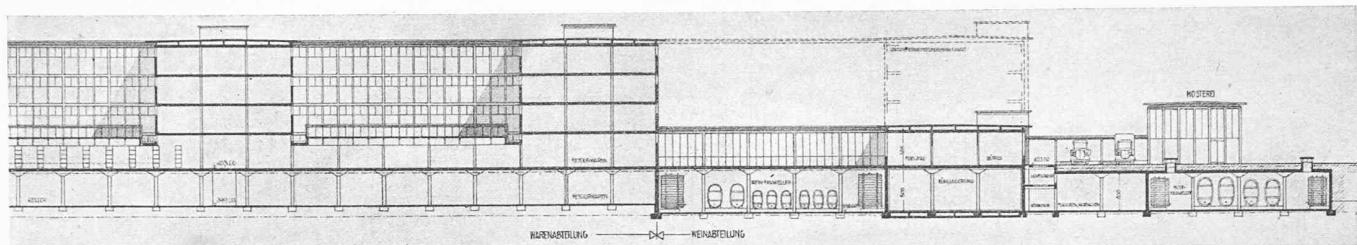
- [1] I. Br. Tscharner: Etwas über Bergstürze, Bergfälle, Erdstürze, Schlippe und Erdsinken. Chur 1807.
- [2] A. Collin: Recherches expérimentales sur les glissements spontanés des terrains argileux. Paris 1846.
- [3] A. Heim: Ueber Bergstürze. Zürich 1882.
- [4] L. Tiefenbacher: Die Rutschungen, Wirkungen und Behebungen mit zahlreichen Beispielen ausgeführter Massnahmen. Wien 1887.
- [5] E. Thieny: Restauration des montagnes, corrections des Terrains. 1891.
- [6] P. Thoulu: Wildbachverbauung. 1893.
- [7] F. Wang: Grundriss der Wildbachverbauung. Leipzig 1913.
- [8] B. Pivowar: Ueber Maximalböschung trockener Schuttkegel und Schuttalden. Zürich 1903.
- [9] G. Braun: Ueber Bodenbewegungen. XI. Jahresbericht der Geologischen Gesellschaft Greifswald. 1907.
- [10] C. Andreea: Rutschung bei Hohtenn auf der Südrampe der Lötschbergbahn. SBZ Bd. 61, S. 147\* (1913).
- [11] Eidg. Oberbauinspektorat: Die Wildbachverbauungen und Flusskorrekturen in der Schweiz. 1914.
- [12] G. Lüscher: Ueber Rutschungserscheinungen bei Stauseen. SBZ Bd. 74, S. 181\* (1919).
- [13] G. Lüscher: Einige Erfahrungen über Rutschungserscheinungen bei Stauseen. SBZ Bd. 75, S. 129\* (1920).
- [14] R. Moor: Der Uferabbruch am Davosersee. SBZ Bd. 82, S. 55\* (1923).
- [15] W. Versell und A. Schmid: Bericht über die Wildbachverbauungen im bündnerischen Rheingebiet. Chur 1928.
- [16] A. Heim: Bergsturz und Menschenleben. Zürich 1932.
- [17] J. Duhm: Die Gefällslehre für fließende, geschiebeführende Gewässer. «Allg. Forst-Z.» 1933, Heft 44/45, 1934, Heft 5/8.
- [18] Härtel und Winter: Wildbach- und Lawinenverbauung. Wien 1934.
- [19] G. Strele: Grundriss der Wildbachverbauungen. Berlin 1934.
- [20] J. Stiny: Zur Kenntnis der Rutschfläche. «Geologie und Bauwesen» 1935, S. 120.
- [21] J. Ivanoff: Stability conditions of earth bodies and the analysis of slides. Washington 1936.
- [22] L. Bendel: Uferbewegungen und Staubbetrieb am Lungernsee. SBZ Bd. 114, S. 246\* (1939).
- [23] L. Bendel und R. Ruckli: Die Erdrutsche von Emmenegg und Dallenwil. «Strasse und Verkehr» 1937, Nr. 15.
- [24] Migeli: Die Befestigung bergrutschgefährlicher Gelände. «Ann. Lav. publ.» 1938, Nr. 1.
- [25] L. Bendel: Rutschungen. «Schweiz. Techn. Zeitschr.» 1939.
- [26] R. Köhler: Ueber die Beziehungen zwischen der Rutschneigung von Böden und deren physikalischen und chemischen Eigenschaften. Preuss. Geol. Landesamt 1937.
- [27] G. Strele: Ueber die Verbauung von Rutschungen und Bodenabbrüchen. «Wasserkr. und Wasserwirtsch.» 1939, S. 153.
- [28] W. Fellenius: Erdstatische Berechnungen. Berlin 1940.
- [29] L. Bendel: Ingenieurgeologie. II. Hälfte, 1942.
- [30] T. A. Middlebrooks: Fort Peck slide. «Proc. A. S. C. E.» 1940, S. 1729/1748.
- [31] L. Bendel: Geologie und Hydrologie des Axentunnels. SBZ Bd. 119, S. 279\* (1942).
- [32] R. Müller: Theoretische Grundlagen der Fluss- und Wildbachverbauungen. Zürich 1943.
- [33] R. Haefeli: Erdbaumechanische Probleme im Lichte der Schneeforschung. SBZ Bd. 123, S. 13\* ff. (1944).
- [34] H. Stauber: Wasserabfluss, Bodenbewegungen und Geschiebetransport in unseren Berglandschaften. «Wasser- und Energiewirtschaft» 1944, Heft 4 bis 9.
- [35] E. Staudacher: Berghang-Entwässerung. SBZ Bd. 126, S. 213\* (1945).
- [36] M. Oechslin: Die Aufforstungen und Verbauungen im Einzugsgebiet des Gangbaches, Kt. Uri. «Z. für Forstwesen» Nr. 7, 1946.
- [37] W. A. Rietmann: Berghang-Entwässerung. SBZ Bd. 128, S. 150\* (1946).

#### Ideen-Wettbewerb für die zentralisierten Betriebsgebäude des Konsumvereins Zürich

DK 06.063 : 725.22 (494.34)

Der Konsumverein Zürich ist ein Grossunternehmen für die Verteilung aller Dinge des täglichen Bedarfes: Lebensmittel, Brennstoffe, Haushaltartikel usw. Gewisse Erzeugnisse, wie z. B. Backwaren, werden auch im eigenen Betrieb hergestellt. Ausser 130 Verkaufsläden in der Stadt Zürich sind von den zentralen Betriebsgebäuden aus noch 20 Läden in der Umgebung zu versorgen; dazu dient ein Park von 30 Automobilen. Dies macht verständlich, weshalb den Verkehrsproblemen bei der Beurteilung der Entwürfe grosses Gewicht beigemessen wurde. Aus dem Lageplan S. 129 ist ersichtlich, dass auf dem zur Verfügung stehenden Gelände heute Bauten stehen, von denen nur die neue Bäckerei erhalten bleibt und daher für die Disposition des Gesamtorganismus in gewissem Mass bestimmt war; das Haus an der Ostecke des Grundstückes steht ausserhalb des verfügbaren Geländes. Der Grundwasserspiegel liegt nur 3 bis 4 m unter der ganz ebenen Bodenoberfläche.

Gleisanschluss benötigen die Wein-, Brennstoff- und Warenabteilung; als Deutschlandkurven werden Gleiskurven von nur 25 m Radius bezeichnet, auf denen mittels besonderer Kupplungsglieder zwischen allen Wagen manövriert



Oben: Schnitt 1:800 durch Warenabteilung, Weinabteilung und Mosterei, darunter Ansicht der Holzabteilung und Schnitt durch die Kohlenabteilung

1. Preis (3500 Fr.). Entwurf Nr. 6. Verfasser LEUENBERGER & FLÜCKIGER, Arch.

werden kann. Die Hohlstrasse sollte mit Autoverkehr möglichst wenig belastet werden. Die Möglichkeit zu etappenweiser Ausführung hatten die Bewerber zu berücksichtigen: 1. Brennstoffe; 2. Erweiterung Bäckerei; 3. Waren (einschliesslich Obst und Gemüse), Verwaltung und Garagen; 4. Wein.

#### Aus dem Bericht des Preisgerichts

Innerhalb der auf den 14. Sept. 1946 festgesetzten Eingabefrist haben alle zur Teilnahme eingeladenen sieben Architekturfirmen ihre Projekte eingereicht. Es wird festgestellt, dass alle Projekte den Anforderungen genügen

und dass die von der Vorprüfung festgestellten Verstösse gegen das Wettbewerbsprogramm derartig geringfügig sind, dass sie für die Beurteilung der Projekte ohne Einfluss sind. Laut Erklärung der zuständigen Organe der SBB entsprechen alle Gleisprojekte den Anforderungen der Bahn.

Die Projekte werden im einzelnen wie folgt beurteilt:

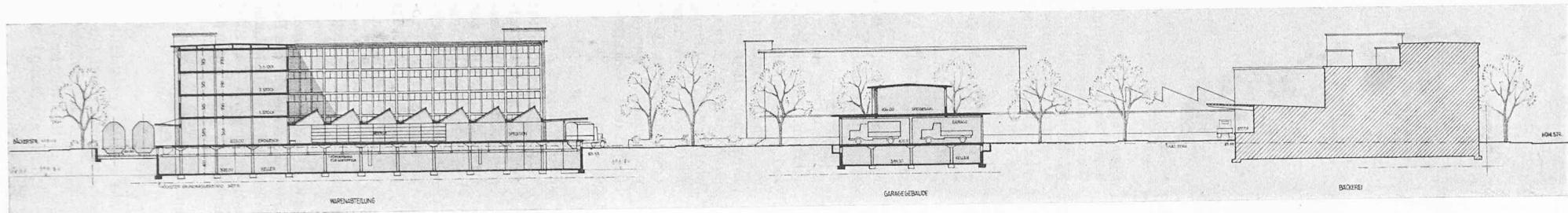
#### Entwurf Nr. 6,

Verfasser Leuenberger & Flückiger, Arch.

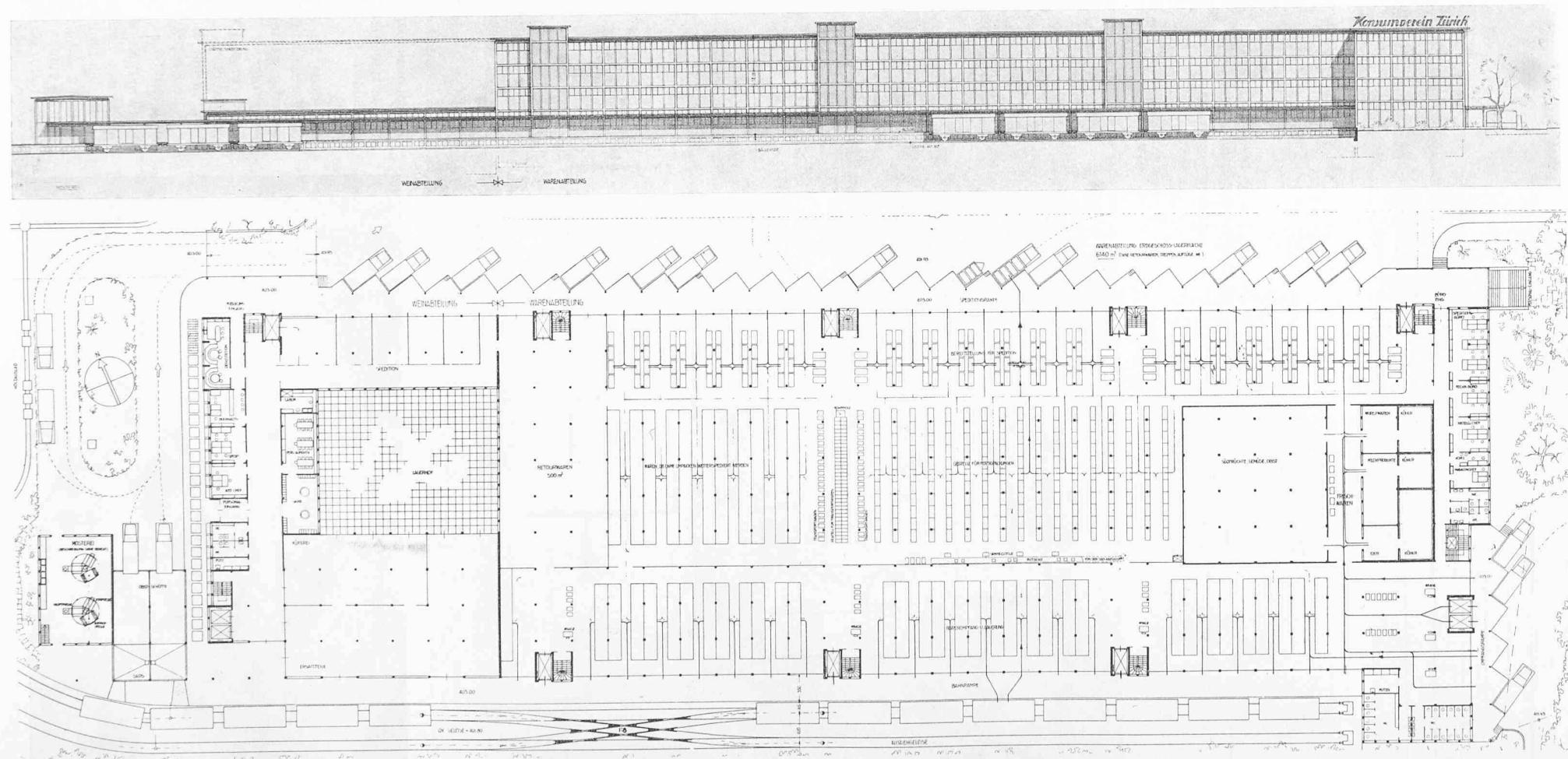
Der Entwurf ist gekennzeichnet durch Gleisführung an der Peripherie der Liegenschaft mit Deutschlandkurven (40 m Radius zur Warenabteilung, 50 m zur Kohlenabteilung) und

Lageplan 1:2000

Links: Modellbild aus Süden



1. Preis. Schnitt Süd-Nord durch Bäckerstrasse, Warenabteilung, Garagebau, Bäckerei, Hohlstrasse. 1:800



1. Preis. Mosterei, Wein- und Warenabteilung; Grundriss Erdgeschoss und Südansicht. 1:800



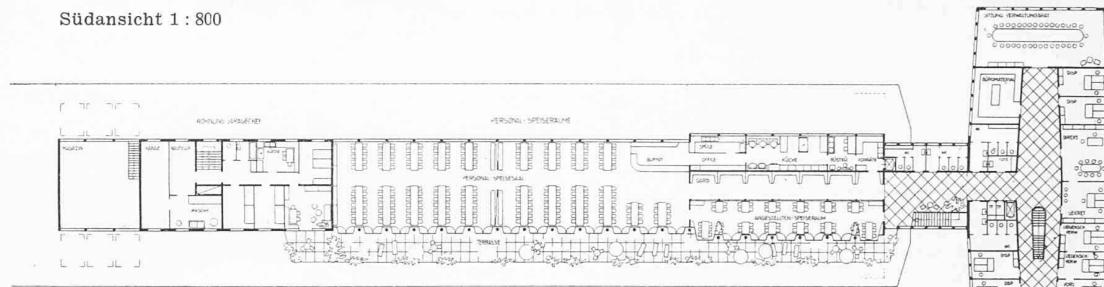
Südansicht 1 : 800

### 1. Preis (3500 Fr.)

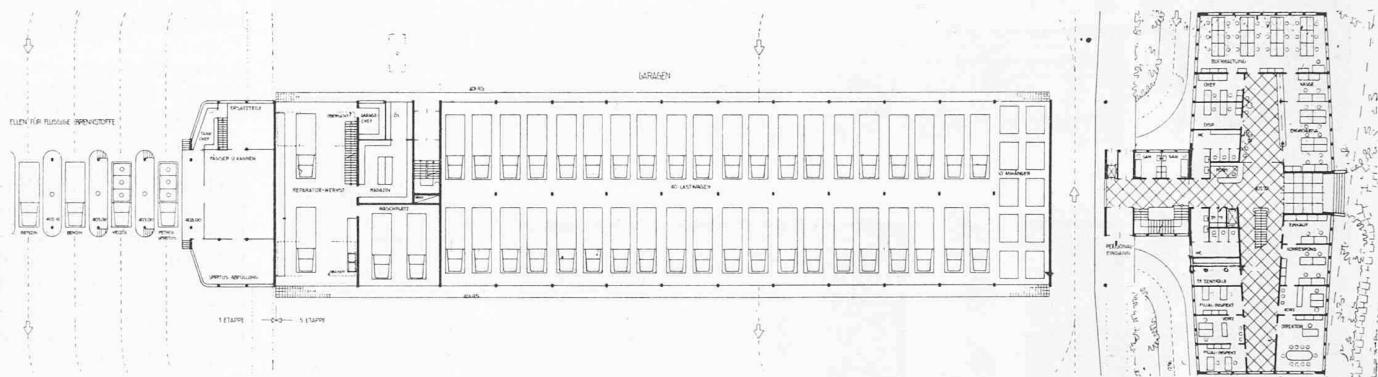
## Entwurf Nr. 6.

### Verfasser

LEUENBERGER &  
FLÜCKIGER,  
Architekten



Obergeschoss Garagebau (Speiseräume) und Verwaltung



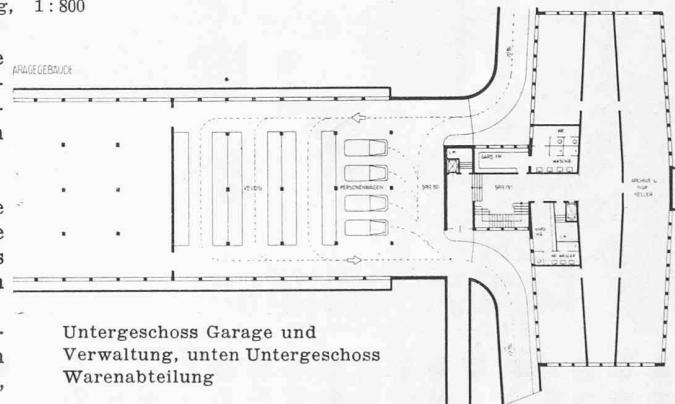
## Erdgeschoss Garagebau und Verwaltung, 1:800

die Zusammenfassung des Autoverkehrs im Zentrum. Die Warenabteilung liegt an der Bäckerstrasse, Holz- und Kohlenlager umfassen die Nordwestecke, Garagen, Tankstelle, Speise- und Aufenthaltsräume liegen im Zentrum, anschliessend gegen den Grünstreifen das Verwaltungsgebäude.

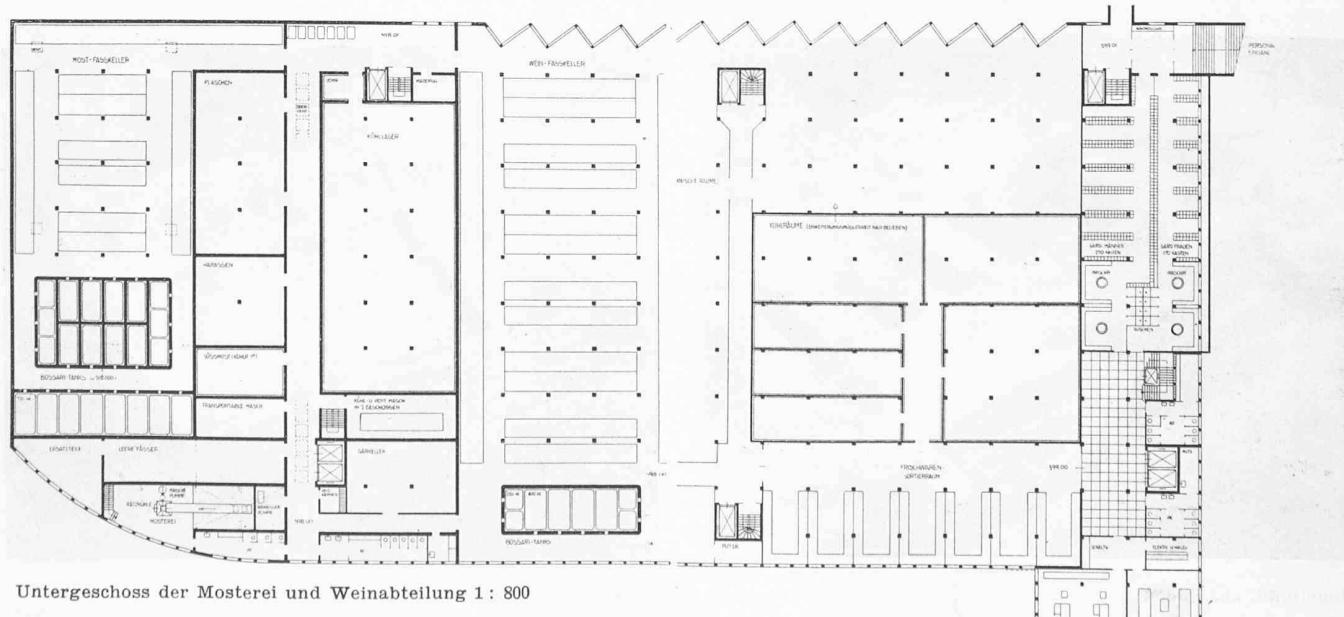
### **Vorteile:**

Gute Bahnzufahrten an der Peripherie des Geländes, keine Kreuzung des Autoverkehrs. Gute Manövriermöglichkeit ohne Behinderung durch den übrigen Verkehr. Tieferlegung des Bahntrasses längs der Bäckerstrasse und Abschirmung durch Baumpflanzung.

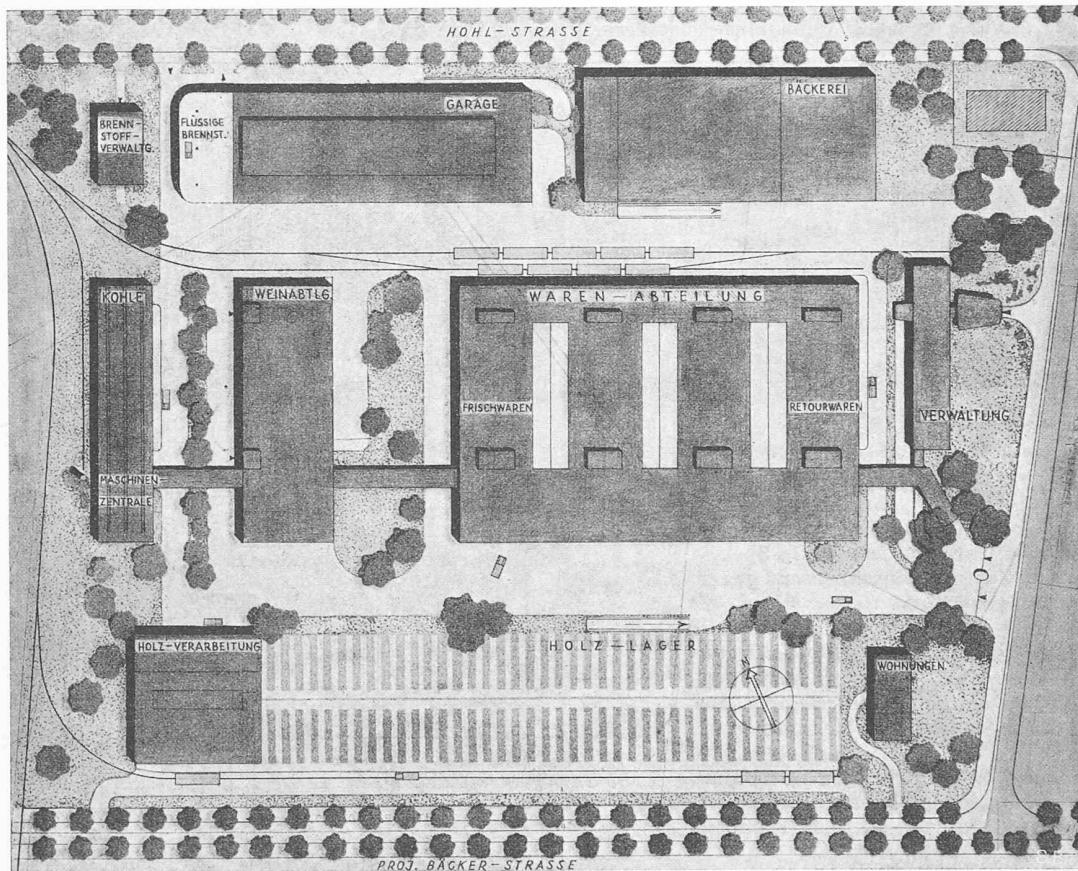
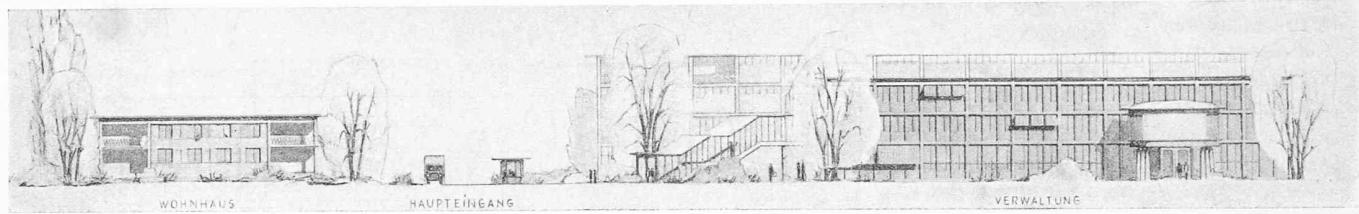
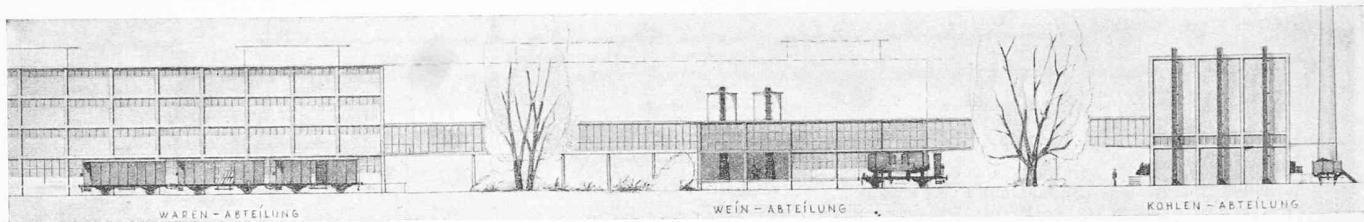
Gut geregelter Autoverkehr, keine Kreuzung mit Bahn-  
gleisen. Zweckmässige Parkierungsmöglichkeit für Autos im  
Freien unter Bäumen. Flüssige Zufahrten zu allen Rampen,  
zur Tankstelle, Mosterei und zum Holzlagerplatz.



Untergeschoss Garage und  
Verwaltung, unten Untergeschoss  
Warenabteilung



Untergeschoss der Mosterei und Weinabteilung 1: 800



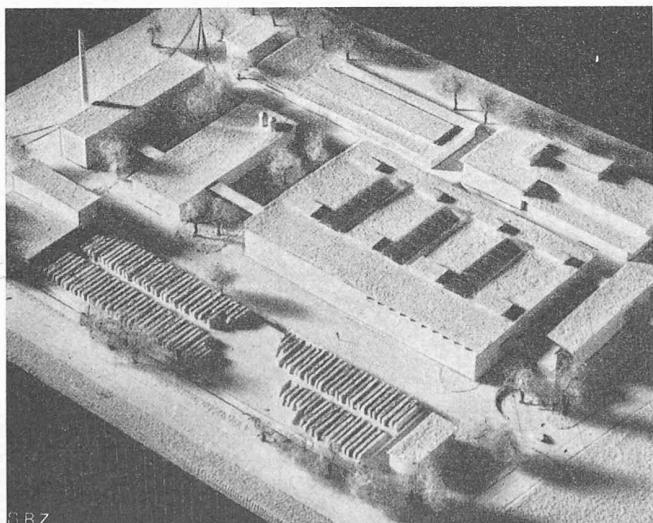
Oben : Nordansicht ;  
darunter Ostansicht  
1 : 800 ;  
Links : Lageplan 1 : 2000

2. Preis (2500 Fr.)  
Entwurf Nr. 1. Verfasser  
A. E. BOSSHARD, Arch.

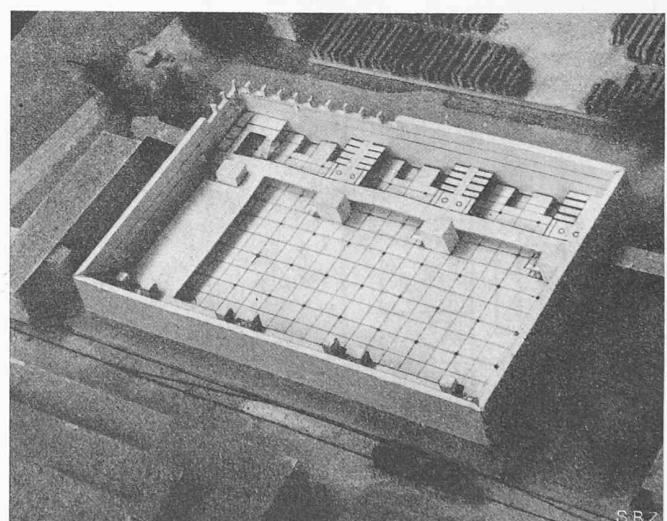
Gute Lage der Warenabteilung an der Bäckerstrasse mit zahlreichen Bahn- und Autorampen und vom Bahnverkehr getrennter Autozufahrt. Reichlich belichtete, belüftete und übersichtliche Erdgeschossfläche mit richtiger Lage von Treppen und Aufzügen. Sehr gute Beziehungen zur Retourwarenabteilung. Enge Verbindung mit Magazinbureau. Gut bemessene, lichtdurchflutete, kammförmig angeordnete Obergeschosse.

Richtige Lage der Garderoben mit gutem Zugang.

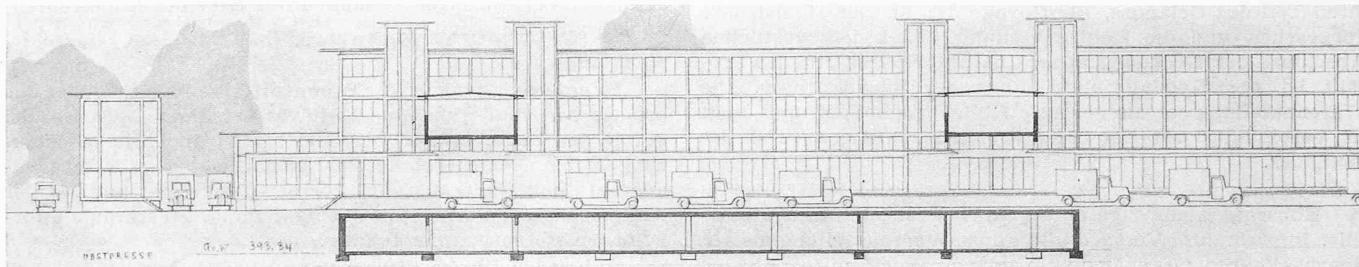
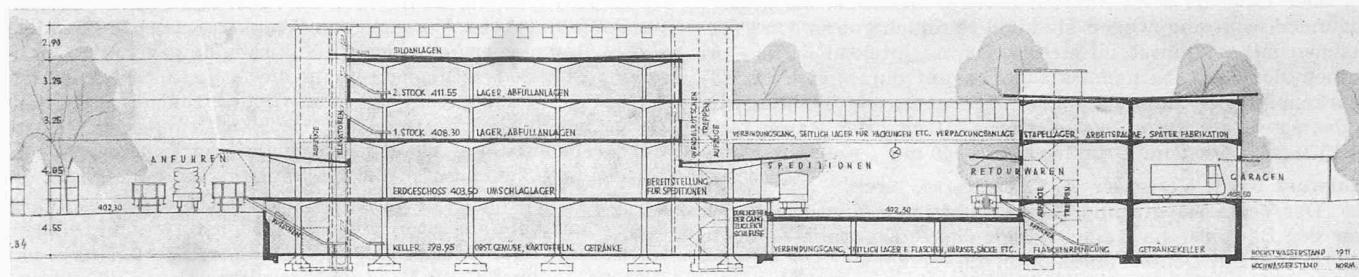
Schöne Gruppierung der Baukörper von Holz- und Kohlenab-



Modellbild, aus Süden



Blick in die Warenabteilung, aus Norden



Oben: Querschnitt 1:600 durch Warenabteilung, Spedition und Garagen; darunter Längsschnitt 1:600 durch Speditionsdorf

3. Preis (2000 Fr.)  
Entwurf Nr. 5. Verfasser  
A. & H. OESCHGER,  
Architekten

teilung an richtiger Lage. Gute Proposition für den Kohlenschlag. Zweckmässige Disposition der Raumgruppen zu Lager, Verarbeitung und Abfuhr.

Sehr gute Anordnung der Mosterei mit günstigen Anfahrten für Bahn, Auto und Fuhrwerke. Der zentral gelegene Werkhof der Weinabteilung.

Zentrale Lage der Garagen in enger Verbindung mit Werkstätte und Tankstelle. Geräumige Vorplätze. Annehmbare Lage der Wohlfahrträume über den Garagen mit schöner Sonnenterrasse. Gut dimensioniertes und klar aufgeteiltes Verwaltungsgebäude.

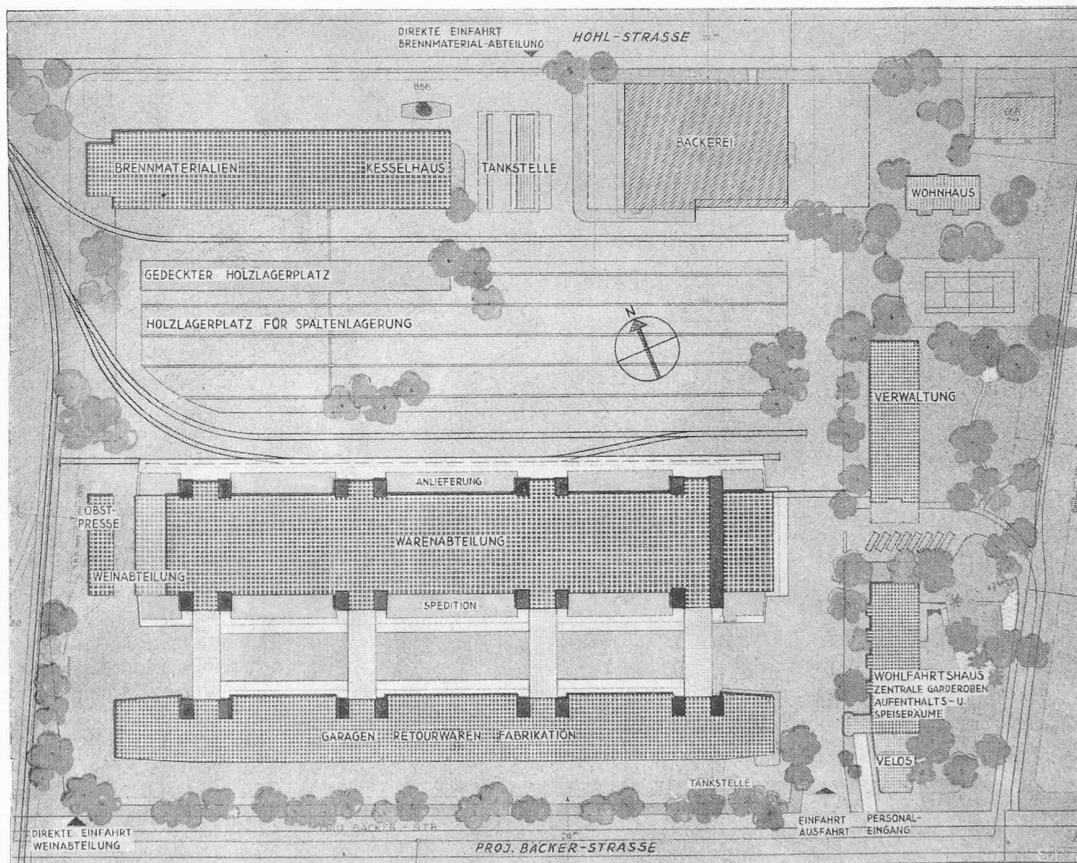
Sehr gut in Etappen ausführbar.

#### Nachteile:

Kein Rangiergleis für Kohlenabteilung. Separate und enge Autozufahrt zur Warenabteilung. Grosse Distanz zur Verwaltungsabteilung.

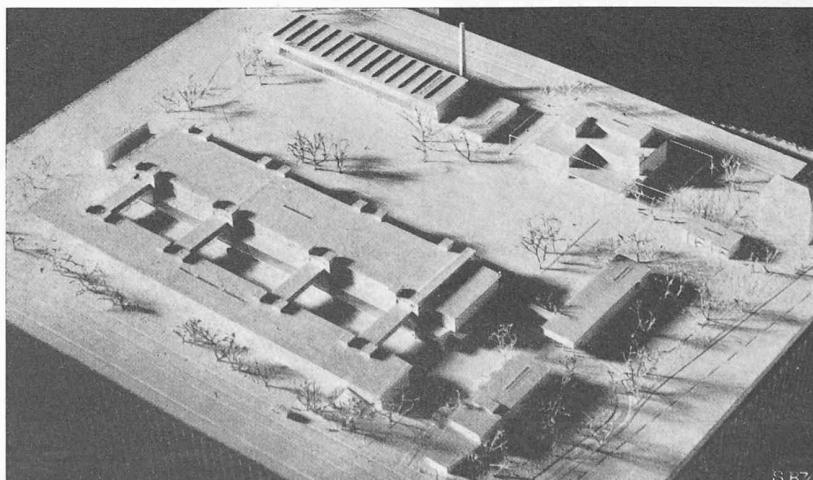
Herregarderobe ohne Tageslicht; die Erweiterung als Aufstockung der Weinabteilung ohne Vergrösserung der Parterrefläche. Lage der Weinabteilung erschwert spätere Erweiterung.

Velo- und Autoabfahrt zum Untergeschoss kombiniert. Kleine Küche und Nebenräume. Ungünstiges Verhältnis zwischen Küche und Speiseräumen; zu weite Gehwege zum Treppenhaus. Grosse Distanz des Verwaltungsgebäudes vom Magazingebäude mit umständlicher unterirdischer Verbindung. Das Angestelltenhaus liegt zu nahe an der erweiterten Bäckerei und am bestehenden Wohnhaus an der Hohlstrasse.



Lageplan 1:2000

Rechts Modell aus Süden



Der Entwurf zeigt kubisch klare Baumassen, die gegen einander wohl abgewogen sind und räumlich gut zu den Freiflächen mit Baumbestand stehen. Die Architektur ist im Einzelnen der Aufgabe gemäss sachlich gut durchgebildet. Besonderswert ist die gründliche Durcharbeitung der Bauaufgabe, sowie die klare Darstellung. — Umbauter Raum total 198550 m<sup>3</sup>, davon im Grundwasser 3660 m<sup>3</sup>.

#### Entwurf Nr. 1, Verfasser A. E. Bosshard, Arch.

Der Verfasser erschliesst das Baugelände durch ein Gleis vor der Bäckerei und eines längs der Bäckerstrasse. Beide Gleise sind mit Deutschlandkurven angeschlossen. Die Warenabteilung in Verbindung mit der Verwaltung liegt im mittleren Teil des Geländes, die Garage ist an der Hohlstrasse vorgesehen und die Kohlenabteilung bildet den westlichen Abschluss der Gebäudegruppe. Charakteristisch für das Projekt ist der Holzlagerplatz längs der Bäckerstrasse. Die Warenabteilung ist als zentrale Halle ausgebildet und liegt in Verbindung mit der Verwaltung im mittleren Teil des Geländes.

#### Vorteile:

Konsequent durchgeföhrter Einwegverkehr für Automobil. Interessanter Versuch, die ganze Warenabteilung als gut überblickbaren Organismus in einem Block mit zentralen

Lichthöfen zusammenzufassen. Gute Anlieferungsmöglichkeit für Bahn und Auto. Versuch, den Warentransport in geschlossenem Raum vorzunehmen. Gute Verbindung von Warenabteilung zur Verwaltungsabteilung durch gedeckten Korridor, der in Verbindung steht mit dem Galerie-Einbau mit gutem Ueberblick über den Magazinbetrieb. In Gruppen aufgelöste Garderober auf Galerie mit gutem Zugang von aussen. Retourwarenabteilung in guter Verbindung mit Warenmagazin.

Uebersichtliche Disposition des Holzlagerplatzes. Gute Lage der Abteilung für flüssige Brennstoffe und Kohlen. Gute Lage der Weinabteilung in naher Verbindung mit Warenabteilung. Gute Lage und im allgemeinen gute Disposition der Verwaltungsabteilung. Freie Lage des Angestelltenhauses am Grünstreifen.

#### Nachteile:

Rangiermöglichkeit für Brennstoffabteilung nur über das private Anschlussgleis. Die Manöver der Bahnwagen werden durch den Autoverkehr behindert. Unübersichtliche Kreuzungen mit Gleisen bei Retourwarenabteilung, mit Garagenausfahrt und Kellerausfahrt bei der Tankstelle und bei der Anlieferung zur Waren- und Weinabteilung. Zu schmale Fahrbahn bei Retourwarenabteilung.

Autokojen für je zwei Wagen zu eng. Möglichkeit von Brandschutzmassnahmen erschwert. System der innern Treppenhäuser aus Sicherheitsgründen unzulässig. Verhältnis der schmal überdeckten Lichthöfe zu den zu beleuchtenden Bodenflächen ungünstig.

Die Hebung des Holzlagerplatzes auf Rampehöhe ist unwirtschaftlich und verhindert zudem die Einfahrt für Lastwagen. Zu knappe und zusammengedrängte Anlieferung zur Weinabteilung und Mosterei für Bahn und Auto. Teurer zweigeschossiger Keller (6 m im Grundwasser). Ueberdimensionierte zweigeschossige Garage (1,5 m im Grundwasser) mit zu aufwendigen und unübersichtlichen Rampen vor der Bäckerei und an der Hohlstrasse.

Die Wohlfahrtsabteilung ist als Fremdkörper mit ungünstigen Zugangsverhältnissen in die Warenabteilung eingebaut. Küche eine Etage tiefer. Aufwendiger Verwaltungsratsaal. Erdgeschoss durch schmale Autodurchfahrt bei Retourwarenabteilung beeinträchtigt. Erweiterung wirkt sich ungünstig auf Waren- und Weinabteilung aus.

\*

Der Verfasser sucht eine klare Ordnung der ganzen Bauanlage durch einheitliche Masse in den Baukörpern und durch Beziehungen der Gebäudefluchten untereinander. Die Einzelheiten sind gelegentlich mehr nach graphischen als nach architektonischen Gesichtspunkten durchgearbeitet. — Umbauter Raum 236300 m<sup>3</sup>, davon im Grundwasser 15176 m<sup>3</sup>.

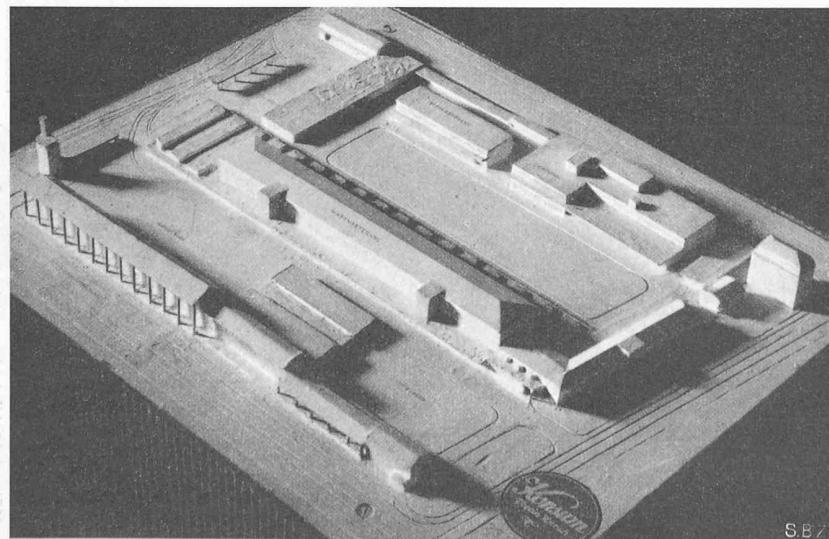
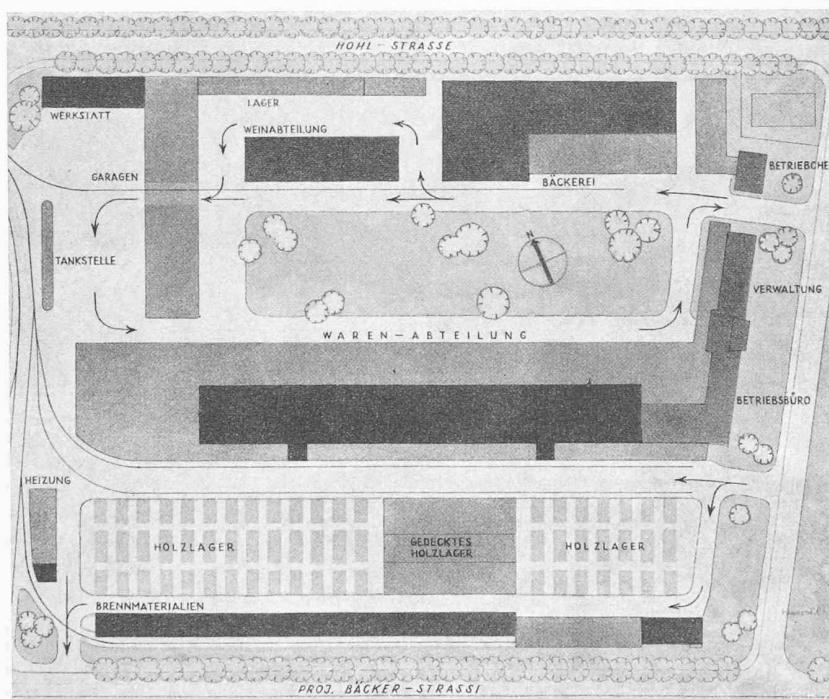
#### Entwurf Nr. 5, Verf. A. & H. Oeschger, Arch.

Der Verfasser entwickelt die Anlage von zwei mittleren Bahngleisen mit Deutschlandkurven aus. Auf Seite der Hohlstrasse liegt die Brennmaterialien-Abteilung, auf Seite der Bäckerstrasse die mit der Warenabteilung kombinierte Retourwarenabteilung mit den Garagen. Verwaltungsgebäude und Wohlfahrtshaus sind in Verbindung mit der Grünanlage.

#### Vorteile:

Klare und übersichtliche Führung der Gleise. Der grösste Autoverkehr ist auf eine verhältnismässig kleine Fläche konzentriert.

Im allgemeinen gut organisierte Warenabteilung. Gute Verbindung mit Verwaltungs- und Wohlfahrtsgebäude. Richtige Lage der Magazinbureaux und gute Uebersicht über den Betrieb. Landreserve für spätere neue Abteilungen auf dem Holzlagerplatz. Zweckmässiger Vorschlag für die Holz- und Kohlenabteilung.



4. Preis (1200 Fr.) Entwurf Nr. 7. Verf. H. VOGELSANGER, E. SCHWARZENBACH, M. NABOLD, Arch. — Modell aus Süden und Lageplan 1:2500

Sehr günstige Lage und Anordnung der Garderoben im Parterre des Wohlfahrtshauses. Die Wohlfahrtsräume sind richtig disponiert. Gut gelegenes, freistehendes Verwaltungsgebäude mit zweckmässiger innerer Aufteilung und guter Verbindung zur Warenabteilung. Autoparkplatz beim Eingang, Velostand beim Personaleingang zu ebener Erde.

#### Nachteile:

Die Manöver der Bahnwagen werden durch den Autoverkehr behindert. Rangiergleis bei Brennstoffabteilung fehlt. Unzulässige Vermischung von Links- und Rechtsverkehr mit gefährlichen Kreuzungspunkten. Autozufuhr zur Warenabteilung fällt mit Bahnverkehr zusammen. Zu knapp bemessene Kehrplätze.

Gleiche Anlieferungsrampe für Bahn und Auto. Umständliche Verbindung zwischen Retourwarenmagazin zur Warenabteilung und zum Bahngleis. Stapellager über den Garagen und in den weitgespannten Verbindungsbrücken, von den übrigen Lagern in zu grosser Distanz. Vergrösserung der Warenabteilung im Parterre nicht möglich. Belichtung in der Mitte des 27 m tiefen Blockes mangelhaft.

Mosterei ohne direkten Bahnanschluss. Most- und Wein Keller sind überdimensioniert und teilweise unter der stark befahrenen Verladestrasse. Weitläufigkeit der Garagen durch einzeilige Anordnung. Ungenügend ausgebildete Tankanlage ohne Möglichkeit einer Belieferung vom Bahnwagen aus. Küche und Nebenräume sind zu klein dimensioniert.

Das Angestelltenhaus liegt zu nahe an der erweiterten Bäckerei und am bestehenden Wohnhaus an der Hohlstrasse. Ein Grossteil der Weinabteilung muss schon in der ersten Etappe erstellt werden.

\*

Architektonisch interessanter Vorschlag für die Lösung der Bauaufgabe durch Zusammenfassung der grossen Baukörper in gutem Kontrast zu den vorgelagerten Verwaltungs- und Wohlfahrtsgebäuden. Umbauter Raum total 185 690 m<sup>3</sup>, davon im Grundwasser 925 m<sup>3</sup>.

#### Entwurf Nr. 1, Verfasser Vogelsanger, Schwarzenbach, Nabold, Architekten

Das Gelände wird durch drei mit Deutschlandkurven angeschlossene Gleise aufgeschlossen. Das Projekt ist gekennzeichnet durch die Lage der Brennstoffabteilung an der Bäckerstrasse und der zwischen Bäckerei und Warenabteilung als Grünfläche ausgebildeten freien Zone. Die Garagen und die Weinabteilung liegen in der Nordwestecke des Grundstückes. Verwaltung und Wohlfahrtsabteilung sind beim Grünstreifen winkel förmig an die Warenabteilung angebaut.

Das Projekt zeigt eine angenehme Grosszügigkeit in der Stellung und Bemessung der Bauten. Die Bebauung längs der Bäckerstrasse ist unschön. Umbauter Raum total 171 920 m<sup>3</sup>, davon im Grundwasser 13 650 m<sup>3</sup>.

#### Entwurf Nr. 2, Verfasser K. Kündig, Arch.

Das Gelände wird durch ein Gleis mit Deutschlandkurve längs der Bäckerstrasse und eines vor dem Bäckereigebäude aufgeschlossen. Die Warenabteilung liegt an der Bäckerstrasse und hat grosse Erweiterungsmöglichkeit. Garagen-Wohlfahrtsgebäude, Wein- und Retourwarenabteilung liegen schichtenweise hintereinander. Die Holz- und Kohlenabteilung bildet den westlichen Abschluss des Geländes.

Der Verfasser erreicht mit der vorgeschlagenen Stellung und Form der Gebäude weder eine räumlich noch eine architektonisch einheitliche Wirkung. — Umbauter Raum total 191 080 m<sup>3</sup>, davon im Grundwasser 11 055 m<sup>3</sup>.

Nach dem Wettbewerbsprogramm erhält jeder Teilnehmer für die programmgemässen Ablieferung des Entwurfes eine Entschädigung von 3000 Fr., dazu eine Modellvergütung von 300 Fr.; außerdem steht dem Preisgericht zur Prämierung der besten Arbeiten eine

Summe von 10 000 Fr. zur Verfügung. Das Preisgericht beschliesst folgende zusätzliche Preise:

1. Preis (3500 Fr.) Leuenberger & Flückiger
2. Preis (2500 Fr.) André E. Bosshard
3. Preis (2000 Fr.) Alfr. und Heinr. Oeschger
4. Preis (1200 Fr.) Hans Vogelsanger, E. Schwarzenbach, M. Nabold
5. Preis (800 Fr.) K. Kündig, Mitarbeiter: D. Casetti

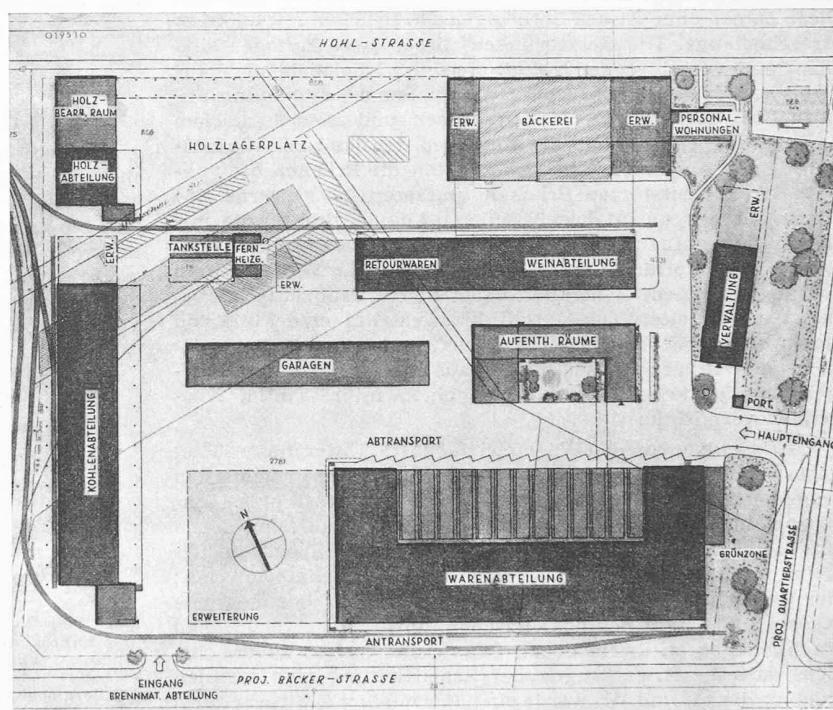
Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des erstprämierten Entwurfes mit der Weiterbearbeitung des Projektes zu betrauen.

#### Das Preisgericht:

K. Bänninger, D. Zellweger, Arch. W. Pfister, Arch. H. Weideli, Arch. R. Steiger, Arch. Rud. Hotz

## MITTEILUNGEN

Ausstellung «Zürichs Wasserversorgung». Im Helmhaus, dem Baugeschichtlichen Museum der Stadt Zürich, ist zur Zeit eine Ausstellung «Zürichs Wasserversorgung» zu sehen. Es ist beabsichtigt, später auch die übrigen Werke der Stadt folgen zu lassen. In erster Linie soll der Stadtbevölkerung ein Einblick in die Arbeit ihrer wichtigsten Versorgungs-



5. Preis (800 Fr.) Entwurf Nr. 2. Verfasser K. KÜNDIG, Mitarbeiter D. CASETTI, Arch. — Modell aus Süden und Lageplan 1:2500