

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 44

## 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:** 15.01.2026

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

## Schriftrollen aus Jordanien

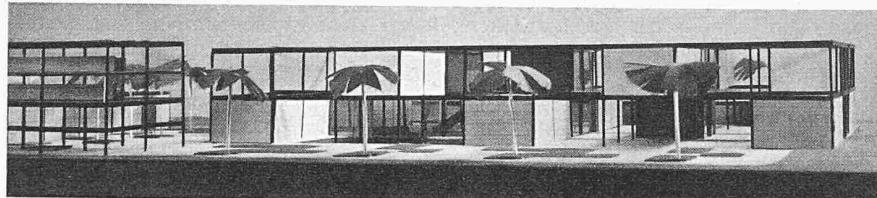
DK 930.26

Im Verlaufe des Jahres 1952 sind bei Ausgrabungen in einem Wüstengebiet Jordaniens stark verschmutzte, mit eingravierten Schriftzeichen versehene, kupferne Rollen aufgefunden worden. Über die Technik zur Öffnung dieser über 2000 Jahre alten Schriftrollen erstattet Prof. H. Wright-Baker vom College of Technology, Manchester, in «Engineering» vom 13. April 1956 eingehenden Bericht. Zwei Rollen bestanden aus drei zusammengenieteten Teilen einer auf  $0,7 \pm 1$  mm Dicke ausgehämmerten, zinnhaltigen Kupferplatte, die ursprünglich eine Fläche von  $2,4 \times 0,28$  m hatte. Die Entzifferung der eingepunzten Beschriftung wird mit grösster Spannung erwartet. Die Öffnung der Rollen ohne Beschädigung der Beschriftung schien ein eitles Unterfangen, denn das spröde Material wäre beim Aufrollen der an vielen Stellen fest aneinander haftenden Lagen vollends in die Brüche gegangen. An einer Rolle wurde nun vorerst der im Innern gesammelte Staub sorgfältig entfernt, so dass eine an beiden Enden der Rolle vorstehende Spindel eingesetzt und durch eingebrachten Zahnzement gesichert werden konnte. Mit dem gleichen Material wurden die Hohlräume zwischen den Windungen ausgefüllt und die Füllmasse an den Rollenenden durch dünne Lagen einer feuchten Paste zurückgehalten. Über die Spindelenden wurden hölzerne Schutzscheiben geklemmt und der ganze Körper drehbar in zwei auf einem verschiebbaren Schlitten befestigten Lagern eingesetzt. Nach sorgfältiger Reinigung der Oberfläche wurde sie mit einer Aralditmasse behandelt und während einigen Stunden bei  $40^\circ\text{C}$  im elektrischen Ofen getrocknet. Es wurde damit beabsichtigt, die anhaftende, brüchige Salz- und Staubkruste so zusammenzukitteln, dass selbst beim Brechen des Kupferbleches dessen Teile nicht auseinanderfallen konnten. Das Gestell mit aufgebauter Rolle wurde hierauf auf den Tisch einer behelfsmässig zusammengesetzten Schneidemaschine aufmontiert. Eine 0,15 mm dicke Kreissäge von 44,5 mm Durchmesser konnte durch Fingerdruck auf die axial bewegte Rolle gepresst und diese so in 2,5 bis 10 Minuten jeweils in Streifen mit einer Schriftreihe geschnitten werden. Die einzelnen

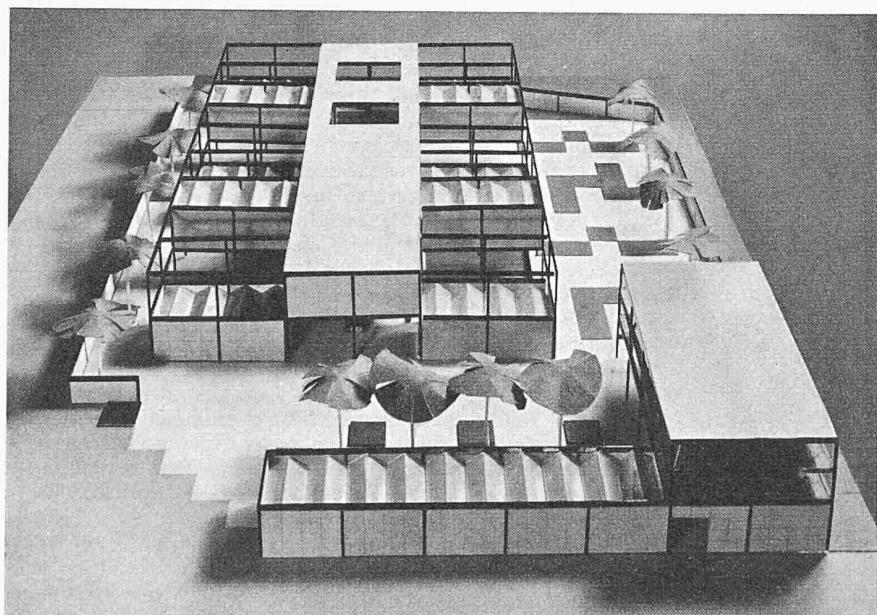


Lageplan 1 : 2500

Streifen konnten dann abgelöst, gereinigt und in der richtigen Reihenfolge aneinandergefügten werden. Sicherheitshalber wurden während dem ganzen Arbeitsvorgang jeweils photographische Aufnahmen der freigelegten Lagen gemacht. Von den eingravierten, über 3000 Schriftzeichen gingen nur 5 % infolge schon vor der Behandlung gebrochenen Teilen verloren und nur 2 % der verbliebenen Schriftzeichen zeigten undeutliche Konturen. Kein Schriftzeichen wurde beim angewandten Verfahren beschädigt, so dass den Archäologen und Schriftkundigen ein sozusagen intaktes Material zur weiteren Bearbeitung überlassen werden konnte.



Modellansicht von Süden, links Verwaltungsbau



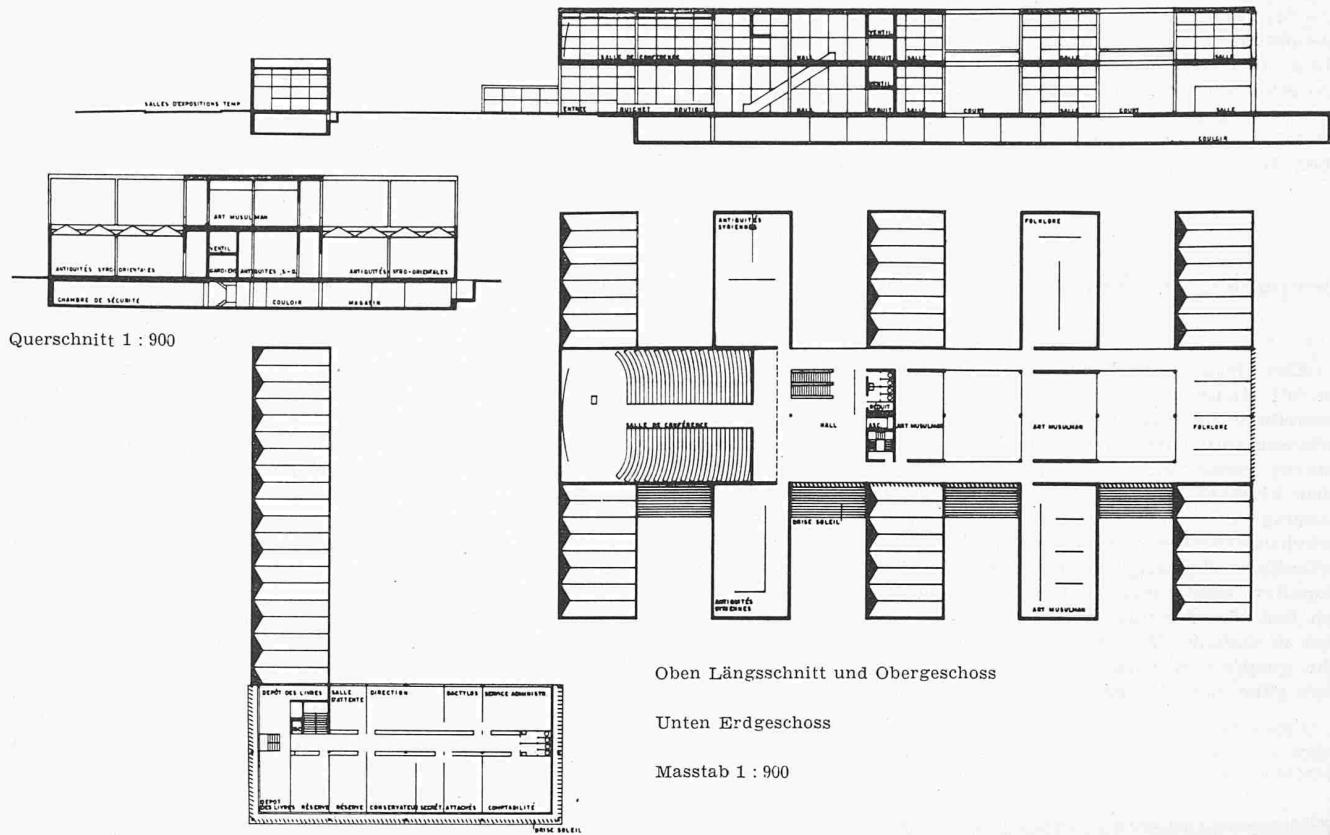
Modellansicht von Westen. Vorn Räume für temporäre Ausstellungen, rechts Verwaltungsbau, Bibliothek und Lesesaal

## Wettbewerbsentwurf für ein Museum in Aleppo

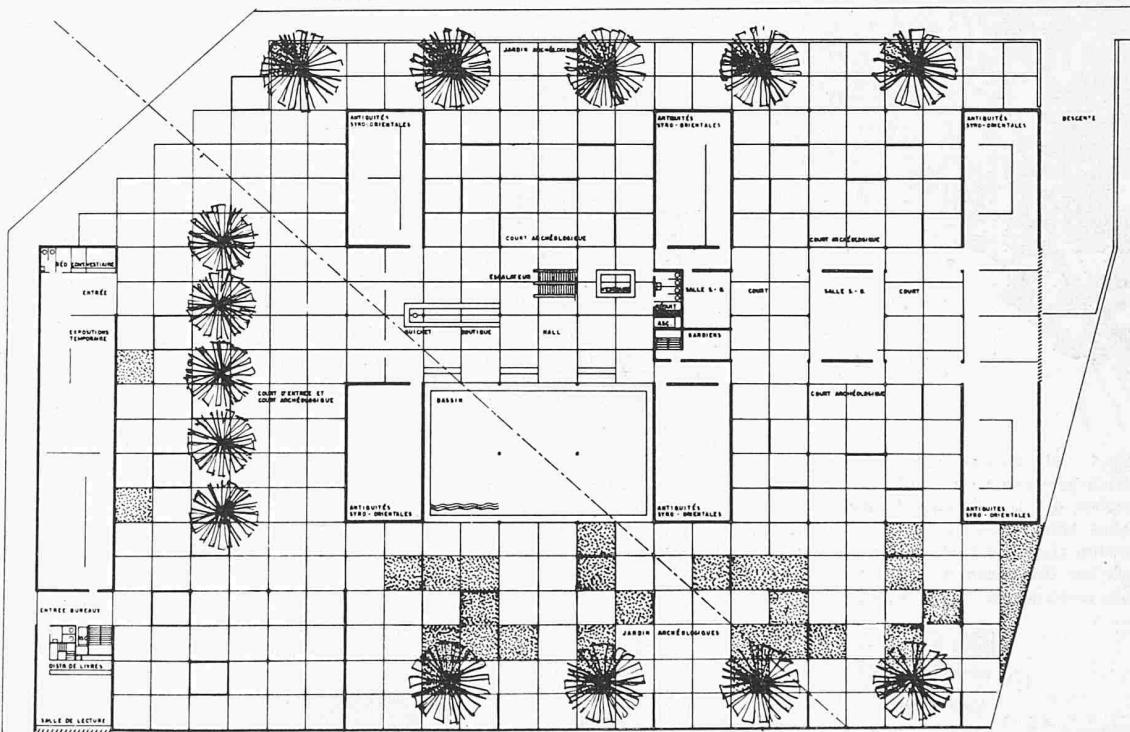
727.6

Im Laufe dieses Jahres hat ein internationaler Wettbewerb für ein Museum in Aleppo (Syrien) stattgefunden (s. SBZ 1956, S. 215). Das Preisgericht, in welchem Arch. R. Christ, Basel, als Delegierter der UIA mitgewirkt hatte, zeichnete zwei schweizerische Firmen mit Preisen aus. Es erhielten Alain Tschumi und Pia Giauque, Ligerz, den sechsten und Franz Füeg, Solothurn, den siebten Preis.

Das Wettbewerbsareal befindet sich im Zentrum der Stadt. Es ist von zwei verkehrsreichen Hauptstrassen, dem Hauptplatz und einem öffentlichen Park begrenzt. Durch das rd.  $30\,000\text{ m}^2$  messende Areal führt der Hauptzugskanal der Stadt. Allgemeine Programmforderungen waren: Hauptzugang vom Hauptplatz, das Museum musste Keller und zwei Obergeschosse aufweisen, Erweiterungsmöglichkeit für zwei weitere Geschosse (jedoch höchstens 25 m Höhe), Stil modern (le style du nouveau musée doit être obligatoirement moderne), als Baumaterial war weißer Marmor vorgeschrieben (schwarzer und gelber Stein konnte dekorativ verwendet werden). Das Programm sah vor: die Verwaltungsabteilung mit Direktion, Architekturdienst, Abteilung für Ausgrabungen,



Wettbewerb  
Museum Aleppo  
7. Preis:  
Entwurf von  
Arch. F. FÜEG,  
Solothurn



Photodienst, Bibliothek und öffentlicher Lesesaal, die *Ausstellungsabteilung* für syro-orientalische, griechisch, römische und byzantinische Ausstellungsgegenstände, für nordsyrisches Folklore, für temporäre Ausstellungen, mit Konferenzsaal für 400 Personen, Halle und Nebenräume, die *technische Abteilung* mit Werkstätten, Lagerräumen und Garagen im Keller und den *archäologischen Garten*.

Wir publizieren hiemit den uns vom Verfasser Franz Füeg zur Verfügung gestellten Entwurf mit Preisgerichtsurteil. Der Verfasser unternimmt einen interessanten Versuch, das Museum nicht als geschlossenen Würfel zu gestalten, sondern als eine offene Anlage, bei welcher Innen- und Gartenräume durcheinander und ineinander gehen, damit es möglich wird, günstiges Oberlicht in alle Ausstellungsräume

auch nach der Erweiterung einzuführen. Der Garten ist nicht vom Museumsbau getrennt, sondern bildet räumlich einen Bestandteil der Architektur. Das Urteil des Preisgerichts lautet: Logische und gute Entwicklung bei freier Konzeption; gute Situation mit Ausnahme des südwestlichen Winkels und der Ostecke, die die Grundstücksgrenze berührt. Der Charakter des Bauwerkes entspricht nicht demjenigen eines Museums für Antiquitäten (? Red.); Organisation gut, gute Benützbarkeit, Aufteilung in die verschiedenen Abteilungen gut, speziell in baukörperlicher Hinsicht; alle Ausstellungen innerhalb und ausserhalb des Gebäudes stehen in guter Beziehung zu einander; glücklich geformter, jedoch zu sehr im Innern des Gebäudes liegender Konferenzsaal; zu kleine Bibliothek, einfache und interessant geführte Verkehrswände, an-

nehmbare Lage der Diensträume und Garagen; vorgeschlagene Beleuchtung ist sehr gut studiert, doch entspricht sie dem Klima nicht, weil die Oberlichter der Sonne zu stark ausgesetzt sind; gute Lüftung; logischer Aufbau der Konstruktion, jedoch wenig geeignet für die Baustoffe des Landes; Innenarchitektur gut; der äussere Aufbau entspricht einer räumlichen Durchdringung von Freiräumen und Baumassen, sie

stellt jedoch einen «caractère plutôt temporaire» dar. Etappenbau und Erweiterung sehr gut möglich, jedoch nicht sehr wirtschaftlich, bei schwierigem Unterhalt. Gut studierter Entwurf, der jedoch nicht den Erfordernissen eines Museums für Antiquitäten entspricht. Das Gebäude kann nicht in Stein gebaut werden und gibt den Charakter eines Pavillons von vorübergehender Dauer wider.

## «Seepark», ein Vorschlag für Ufergestaltung, Verkehrssanierung und Garagenbau in Zürich

DK 711.5:656.11

Eine Gruppe von Fachleuten<sup>1)</sup>, die sich aus freien Stücken mit städtebaulichen Fragen befasst, hat diesen hier zur Darstellung gelangenden Vorschlag für ein Parkhaus im Zürichsee entwickelt. Wir nehmen die Publikation dieses Gedankens gerne vor, weil er dazu beiträgt, die grossen Aufgaben klarzustellen, vor die wir durch die überbordende Entwicklung des Verkehrs gestellt worden sind. Als die Zürcher Verkehrsgutachten vor rd. anderthalb Jahren erstmals der Öffentlichkeit gezeigt worden waren, schrieb Phylius im «Neubspalter» eine kurze, aber prägnante Kritik. Er stellte einfach fest, die Sonntagsstube der Zürcher, die Quaianlagen, seien in Gefahr. Man müsse befürchten, dass sie dem Verkehr geopfert würden. Er fragte, ob es nicht Mittel und Wege gäbe, den Verkehrsmoloch in die Schranken zu weisen.

1) Sie setzt sich zusammen wie folgt: Werner Müller, Dipl. Arch., August Volland, Dipl. Arch. S. I. A., Rolf und Klaus Scheifele, Verkehrsplaner, Ernst Cramer, Gartenarchitekt SWB, alle in Zürich.

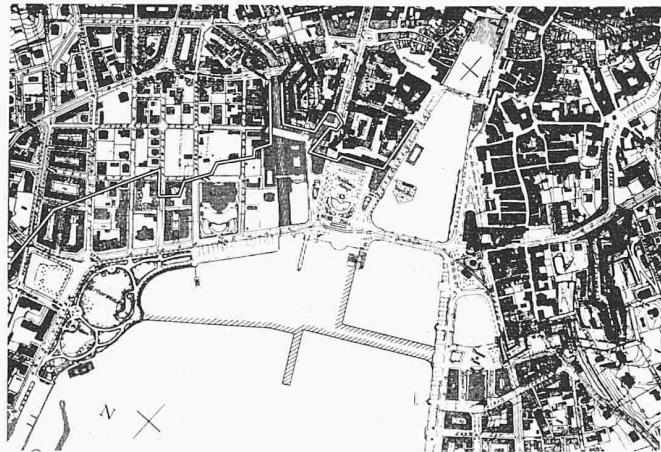


Bild 1. Die Quaianlagen am Nordende des Zürichsees. Der Doppelstrich bezeichnet die Uferlinie vor 1882, als Stadt-Ingenieur Bürkli den Ausbau der Quaianlagen in Angriff nahm. Bis zur Bauvollendung im Jahre 1887 wurde die heutige Uferlinie erreicht, welche einen Landgewinn von 420 000 m<sup>2</sup> brachte. Die anschaffierte Linie gibt den Umriss der Ufer nach Ausführung des Projektes «Seepark» wieder, welches einen neuen Flächengewinn von 70 000 m<sup>2</sup> schaffen würde.

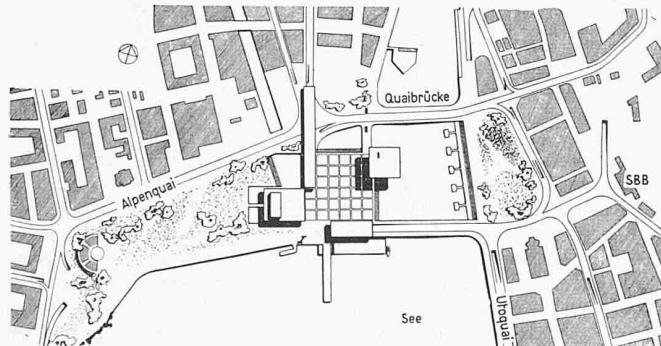


Bild 2. Projekt «Seepark», Lageplan. Das aufgeschüttete Land vor dem Alpenquai würde als Park gestaltet werden, an dessen Ostende Grossbauten («Gemeinschaftszentrum», Seerestaurant) neue Akzente setzen könnten. Von diesem «Stadtkopf» aus würde eine Brücke zum Utoquai hinüber führen. Der Sechseläutenplatz würde ohne Störung durch Verkehr direkt an den See stossen.

Nun sind die Behörden in den letzten Monaten am Werk gewesen. Sowohl Stadt- als auch Gemeinderat haben sich zu den Gutachten geäußert. Wie zu erwarten war, konzentrierten sich die eingesetzten Kommissionen auf die Fragen des öffentlichen Verkehrs. Beide Zwischenberichte vernachlässigen die städtischen Autostrassen, die, wie die täglich sich staunenden Kolonnen und gelegentlich vorkommenden Verstopfungen schlagend beweisen, dem Andrang der Fahrzeuge einfach nicht mehr gewachsen sind. Besonders schlimm ist die Situation auf den Uferstrassen und der Quaibrücke; Utoquai, Bellevue, Bürkliplatz und Alpenquai sind die am stärksten belasteten Strassen und Plätze und gerade sie sind doch die von Phylius als Sonntagsstube bezeichneten Partien.

Das Gutachten Kremer/Leibbrand deckt sehr ehrlich auf, was für Forderungen der Verkehr an unsere Stadt stellt. Die Verkehrsbahnen zerschneiden den vorhandenen Raum. Im Gutachten Pirath-Feuchtinger ist dieser Nachweis nicht enthalten. Das Studium der Verkehrsknotenpunkte wird auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Es soll dann erfolgen, wenn das Strassenbahnproblem gelöst ist. Nun kann aber nicht bestritten werden, dass auch Pirath-Feuchtinger längs den Seeflern Platz brauchen werden, denn auch ihnen gelingt es nicht, die von den Ufergemeinden einfallenden Verkehrsströme zu unterbinden. Das, was Kremer/Leibbrand heute aufdecken, wird einfach noch nicht studiert, aber das Studium wird kommen müssen und mit ihm wird auch die Erkenntnis reifen, dass der am Quai vorhandene Raum nicht ausreicht!

In dieser Klemme wäre der logische Schluss doch der, neuen Raum zu schaffen. Seewärts ist Platz vorhanden, den es dem See abzuringen gilt. Die hier abgebildete Ideenskizze deutet einen Weg an, den man konsequent verfolgen sollte. Nur auf diese Art lässt sich die Sonntagsstube Zürichs neu schaffen, wenn die heutige von Verkehrsanlagen beansprucht wird.

H. M.

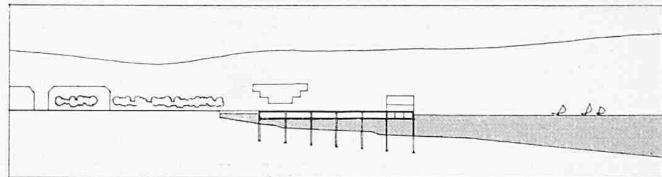


Bild 4. Schnitt Nord-Süd durch die auf Pfählen fundierte Garage im Wasser unterhalb des «Stadtkopfes», mit 1500 bis 2000 Parkplätzen.

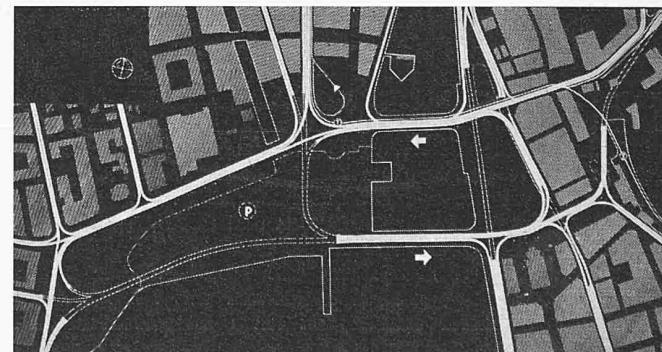


Bild 3. Generelle Skizze des Strassenverkehrs im Gebiete Mythenquai-Bürkliplatz-Bellevueplatz-Utoquai mit Entlastung der genannten Plätze und der Quaibrücke durch Einbahnverkehr.