

"Seepark", ein Vorschlag für Ufergestaltung, Verkehrssanierung und Garagenbau in Zürich

Autor(en): **H.M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **74 (1956)**

Heft 44

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-62735>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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. Etappen- 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 Fachleuten¹⁾, 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 Phyllius im «Neubelpalter» 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.

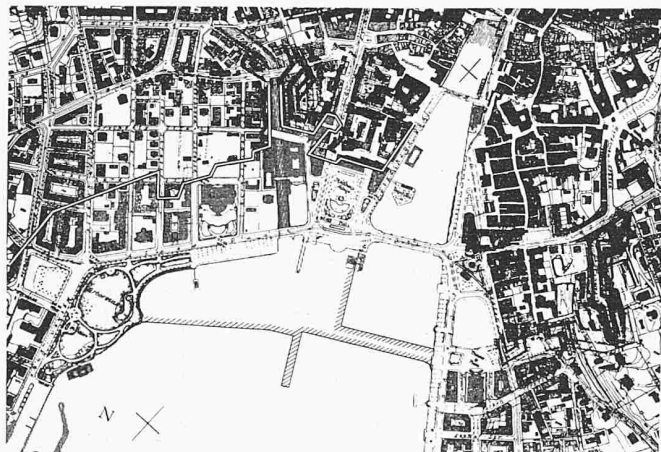


Bild 1. Die Quaianlagen am Nordende des Zürichsees. Der Doppel-Strich bezeichnet die Uferlinie vor 1882, als Stadt-Ingenieur Bürkli den Ausbau der Quaianlagen in Angriff nahm. Bis zur Bauvollendung im Jahre 1887 wurde die heutige Uferlinie erreicht, welche einen Landgewinn von 420 000 m² brachte. Die anschriffte Linie gibt den Umriss der Ufer nach Ausführung des Projektes «Seepark» wieder, welches einen neuen Flächengewinn von 70 000 m² schaffen würde.

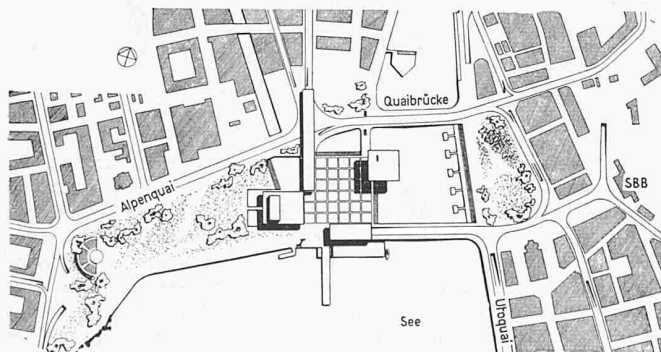


Bild 2. Projekt «Seepark», Lageplan. Das aufgeschüttete Land vor dem Alpenquai würde als Park gestaltet werden, an dessen Ostende Grossbauten («Gemeinschaftszentrum», Seerestaurant) neue Akzente setzen könnten. Von diesem «Stadtkopf» aus würde eine Brücke zum Utoquai hinüber führen. Der Sechselfläutenplatz 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 vernachlässigten die städtischen Autostrassen, die, wie die täglich sich stauenden 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 Phyllius 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 Seeufer 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 abzurufen 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.

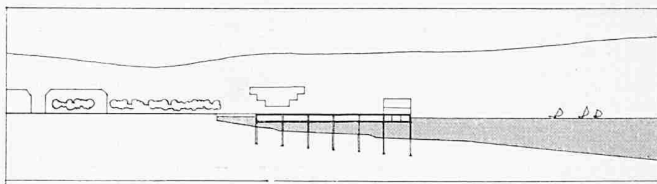


Bild 4. Schnitt Nord-Süd durch die auf Pfählen fundierte Garage im Wasser unterhalb des «Stadtkopfes», mit 1500 bis 2000 Parkplätzen.

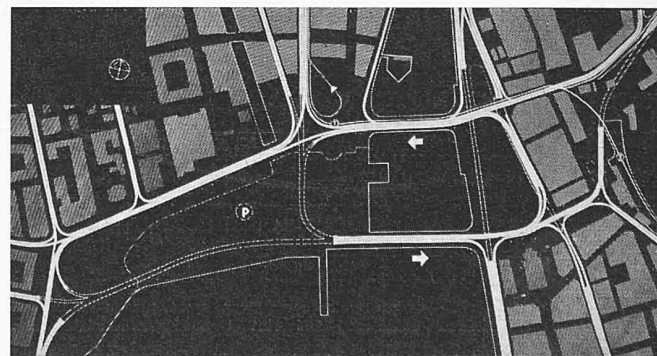


Bild 3. Generelle Skizze des Strassenverkehrs im Gebiete Mythenquai-Bürkliplatz-Bellevueplatz-Utoquai mit Entlastung der genannten Plätze und der Quaibrücke durch Einbahnverkehr.

MITTEILUNGEN

Beseitigung von Industriestaub. Das hierfür zu wählende Verfahren wird in erster Linie durch die Art des Staubes bedingt. Gewisse Staubarten können leicht in mechanischen Filtern, andere in elektrostatischen Abscheidern und wieder andere in Zentrifugen oder Zyklonen der Umgebungsluft entzogen werden. In «Engineering» vom 13. April 1956 werden die von der Mancuna Engineering Ltd., Denton, Manchester, in verschiedenen Grössen gebauten Zyklone «Microclone» und «Dustex» beschrieben. Aus einer tabellarischen Uebersicht über die am häufigsten auftretenden Staubtypen und deren Durchschnittskorngrösse, über die zur Bestimmung der Korngrösse anzuwendenden Messmethoden sowie über die geeigneten Trennverfahren ist zu ersehen, dass Zyklone alle Staubteilchen bis auf 4 Mikrons (0,004 mm) Durchmesser, Filter bis auf Feinstaub von 0,1 Mikron Durchmesser und Elektrofilter für Korngrössen von 10 Mikron Durchmesser abwärts verwendet werden können. Die Staubausscheidung erfolgt bei Zyklonen durch Zentrifugalkraft. Daher kennzeichnen bei diesem Verfahren das spezifische Gewicht und die Endgeschwindigkeit der Staubpartikel die Ausscheidungsfähigkeit eines Gases. Der normale Microclone-Staubabscheider besteht aus 36 Zyklonröhren, die mit einem, die gleichmässige Beschickung aller Zyklonröhren gewährleistenden Verteiler in einem Gehäuse aus Aluminium oder rostfreiem Stahl zusammengebaut sind. Alle von der zu reinigenden Luft beschriebenen Durchgänge sind poliert und so gestaltet, dass sie vom Luftstrom mit voller Geschwindigkeit durchströmt werden, so dass eine Verstopfung praktisch ausgeschlossen ist. Eine Grossanlage mit sechs Einheiten, die aus je 252 Zyklonröhren bestehen, ist in einer amerikanischen Kalkfabrik in Betrieb. Der für eine gegebene Staubart bestgeeignete Zyklontyp wird durch Entnahme von Proben mittels eines besondern Gerätes ermittelt, das ermöglicht, die Form und Grösse der in Betracht kommenden Staubteilchen, deren spezifisches Gewicht, die haft-, hygroskopischen und chemischen Eigenschaften sowie die zur Trennung erforderliche Endgeschwindigkeit auf einfache Weise zu bestimmen.

Aluminiumhütte Mosjøen in Norwegen. Bei der am Vefsnfjord gelegenen Stadt Mosjøen, etwa 80 km südlich des Polarkreises, entsteht gegenwärtig eine neue Aluminiumhütte mit einer Jahreskapazität von 60 000 bis 70 000 t im Vollausbau. Die Anlage wird von der norwegischen Firma Elektrokemisk A. S., Oslo, und der schweizerischen Aluminium-Industrie AG., Chippis, erstellt. Die Maschinenfabrik Oerlikon hat den Auftrag für die Lieferung und Montage der Gleichrichteranlage zur Speisung der Aluminiumöfen des ersten Ausbaues im Betrag von mehreren Millionen Schweizerfranken erhalten. Für die Bestellung massgebend waren die langjährigen guten Erfahrungen mit Oerlikon-Einanoden-Gleichrichtern, sowie die technische Auslegung des Anlageprojektes. Für den ersten Ausbau wird die Energie vom staatlichen Kraftwerk Rössaga geliefert. Die Uebertragung nach

Mosjøen (rd. 40 km) erfolgt über zwei 130-kV-Leitungen. Auf dem Fabrikgelände wird die Energie mittels 3 + 1 Einphasen-Transformatoren von einer Gruppenleistung von 100 000 kVA auf 20 kV abgespannt. Die Regulierung der Anlage wird von 2 + 1 Auto-Reguliertransformatoren von je 46 500 kVA übernommen. Die Gleichrichterleistung von total 90 000 A, 850 V, wird durch 12 auf eine gemeinsame Sammelschiene parallel arbeitende Gleichrichtergruppen aufgebracht. Die ganze Anlage arbeitet mit 144 Einanodengefässen. Mit einer Leistung von 76 000 kW handelt es sich dabei um die zurzeit grösste Gleichrichteranlage Europas, welche auf ein und dieselbe Sammelschiene arbeitet.

Zur Frage der Ausbildung der Architekten haben B. S. A. und S. I. A. am 5. Juli d. J. eine Eingabe an den Schweizerischen Schulrat gerichtet, welche nunmehr im «Werk» 1956, Heft 10, veröffentlicht wird und zur Hauptsache folgendes aussagt: Auf 15 bis 20 Studenten sollte eine Lehrkraft entfallen. Neben den permanent wirkenden Lehrkräften sollten Gastlehrer während einiger Monate des Jahres tätig sein. Das Lehrprogramm sollte den heutigen Anforderungen besser angepasst werden. Die Meinung, es müsse eine Unité de Doctrine angestrebt werden, ist abzulehnen. Es soll den Studenten freistehen, bei jedem beliebigen der permanenten Hauptlehrer das Diplom abzulegen. — Soviel wir wissen, ist vorläufig nur mit einer Neuerung bestimmt zu rechnen, nämlich dass an Stelle des einen zurücktretenden Dozenten (Prof. Dr. F. Hess) zwei neue treten sollen.

Die Ungarische Akademie der Wissenschaften gibt «Acta technica» heraus, die Abhandlungen aus dem Bereiche der technischen Wissenschaften in russischer, französischer, englischer und deutscher Sprache veröffentlicht. Jährlich erscheinen mehrere Hefte im Umfang von über 200 Seiten (Format 17 × 24 cm). Sie können bezogen werden zum Abonnementspreis von 110 Forint pro Band, der mehrere Hefte umfasst, bei Kultura, Szalnut 21, Budapest VI. In den zwei ersten Heften des Bandes XV, 1956, überwiegen die Arbeiten aus dem Gebiet der technischen Physik in ihrer Anwendung auf die verschiedensten Gebiete, doch sind auch mehrere Beiträge aus Metallurgie, Bodenmechanik, Eisenbetonbau usw. zu vermerken.

Persönliches. Dr. h. c. *Henri Niesz*, Vizepräsident der Motor Columbus AG., Baden, feierte am 30. Oktober 1956 seinen siebzigsten Geburtstag. Der Jubilar hat während des Zweiten Weltkrieges als Sonderbevollmächtigter des Bundesrates für Elektrizitätswirtschaft mit Geschick, Takt und grosser Sachkenntnis für die bestmögliche Ausnutzung der damals knappen elektrischen Energie gesorgt. Er präsidiert seit 1952 das Schweizerische Nationalkomitee der Weltkraftkonferenz, ist Mitglied des Leitenden Ausschusses sowie zahlreicher Kommissionen und Vorstände. Unsere besten Wünsche mögen ihn für und für begleiten!

Schweiz. Bauzeitung. Es sind zu verkaufen: die Jahrgänge 1891 bis 1955, gebunden, bei Frau J. Ernst, Gottfried-Keller-Strasse 67, Winterthur; ferner die Jahrgänge 1893 bis 1948 gebunden, 1949 bis 1951 ungebunden, 1952 und 1953 unvollständig, bei Baumeister R. Meyerhans, Oberburgstr. 46a, Burgdorf.

NEKROLOGE

† **Theodor Güdel**, Dipl. Ing., ist in seinem schmucken Heim an der Wülflingerstrasse in Winterthur am 28. August 1956 nach langer Krankheit verschieden. Er war so richtig der «Kanzler» und Vertrauensmann unseres alten «Poly-Kurses» 1899 bis 1903, da er stets die Verbindung mit noch fast allen Ueberlebenden dieser alten Garde aufrecht erhielt, mit den meisten korrespondierte und die Adressen und persönlichen Verhältnisse von fast allen kannte. Seine gerade, aufrichtige Art und seine bescheidene und doch selbstsichere Haltung verschafften ihm die dauernde Freundschaft und Verbundenheit mit den ehemaligen Studienkameraden. Der Verfasser dieser Zeilen ist ein Leben lang, mit geringen Unterbrechungen, mit ihm den gleichen Weg gegangen.

Unser Freund war schon seit Jahren kränklich, aber der im Januar d. J. erlittene Verlust seiner Gattin, den er nicht

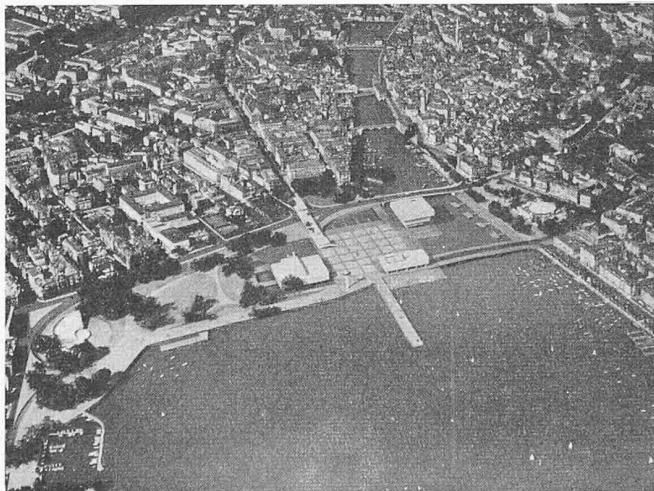


Bild 5. Nordende des Zürichsees und Limmat, Fliegerbild mit Eintragung des Projektes «Seepark».