

Projekt eines Aussichtsturmes in Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77 (1959)**

Heft 14

PDF erstellt am: **17.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84234>

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.

Die Aussenstation soll nicht vom Durchgangsverkehr durchschnitten werden. Die verlängerte Töschstrasse wird westlich tangential am Rande des Plateaus geführt, wodurch auf der Höhe eine unbelastete, zusammenhängende Fläche entsteht, die an zwei Stellen an die Durchgangsstrasse angeschlossen wird. Die interne Erschliessung richtet sich nach den späteren Bedürfnissen.

Das Richtprojekt, welches im Auftrage des Schulrates von Prof. *Albert Heinrich Steiner* geschaffen worden ist, weist ein Zentrum in Form eines Forums auf, welches durch Zusammenfassung der Hörsäle aller Abteilungen mit den Ausstellungsräumen und Bibliotheken gebildet wird. Durch diesen Vorschlag wird versucht, der Aussenstation einen einprägsamen baulichen Ausdruck zu geben. Der Verfasser weicht damit der Gefahr aus, die Bauten beziehungslos aneinander zu reihen. Durch die Bildung des Forums soll der gegenseitige Kontakt zwischen den Studierenden angeregt werden.

Der skizzenhaften Projektierung im Masstab 1:1000 wurden die bestehenden Raumprogramme der einzelnen Abteilungen zu Grunde gelegt. Stellung und Lage der einzelnen Bauten ergab sich aus Besprechungen mit den Abteilungsvorständen, sie folgen dem zentralen Gedanken des Forums, wodurch ermöglicht wird, die Reserveflächen an die Randzone zu legen, damit die zukünftigen Erweiterungen der einzelnen Institute je nach Bedürfnis angegliedert werden können. Bei der Durchführung der Bauten soll darauf geachtet werden, dass jede Etappe für sich allein als Ganzes bestehen kann.

Die einzelnen Abteilungen sind wie folgt um das Zentrum gruppiert:

1. Abteilung für Physik im Norden. Die im Westen dieser Abteilung gelegene Reservezone bietet ideale Entwicklungsmöglichkeiten, die vor allem dieser Abteilung zugesprochen werden müssen.
2. Abteilung für Architektur im Osten mit Erweiterungsmöglichkeiten nach Süden.
3. Abteilung für Land- und Forstwirtschaft und Biologie im Süden. Die Versuchsfelder können z.T. ausserhalb des eigentlichen Areals in der anschliessenden Freizone angelegt werden.
4. Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau im Westen. Das Areal ist hier eben, was sich für die Anlage von Kanälen günstig auswirken wird. Genügend Erweiterungsmöglichkeiten sind vorhanden.

Mit dem Bau der Aussenstation sollen auch Studentenwohnhäuser und eine Mensa verwirklicht werden. Die Wohnungen sollen in drei Hochhäusern mit schönster Sicht ins Limmattal in prominenter Lage gebaut werden. Die Mensa wird in die Nähe der Institute gerückt (im kommenden Sommersemester sollen die Studenten des 6. Semesters bei den Professoren Dr. W. M. Moser und P. Waltenspühl die Gestaltung dieser Siedlung als Semesteraufgabe bearbeiten, wobei ihnen die von der Wohnbaukommission der Studentenschaften beider Zürcher Hochschulen gesammelten und ausgewerteten Unterlagen zur Verfügung stehen).

Der vorliegende Richtplan wurde von der Hochschule den städtischen Behörden eingereicht. Eine mächtige Wohnbaugenossenschaft, die ABZ, bemüht sich ihrerseits, das Areal des Höngrberges vornehmlich für Wohnbauzwecke zu erschliessen. Eine Motion von Stimmberechtigten der Stadt Zürich unterstützt ihre Forderungen. Die Stadt Zürich, die auf dem Höngrberg selbst Land besitzt, hat der ABZ Realersatz in bereits erschlossenem Baugebiet angeboten, doch hat die ABZ dieses Angebot abgelehnt. Es ist zu hoffen, dass doch noch eine friedliche Lösung gefunden wird, denn die Bedürfnisse unserer ETH gehen bestimmt denjenigen einer einzelnen Baugenossenschaft vor.

Die Botschaft des Bundesrates ist in der verflochtenen Frühjahrssession vom Nationalrat behandelt und der Kredit von 44 Mio Fr. gewährt worden. Davon entfallen 35,5 Mio Fr. auf den Landerwerb im Höngrberg, während die Gesamtkosten für den EAWAG-Neubau 5,8 und für jenen des Betriebswissenschaftlichen Institutes 2,7 Mio Fr. ausmachen. In der nächsten Session wird das Geschäft dem Ständerat vorliegen, der es hoffentlich ebenso eindeutig wie der Nationalrat behandeln wird.

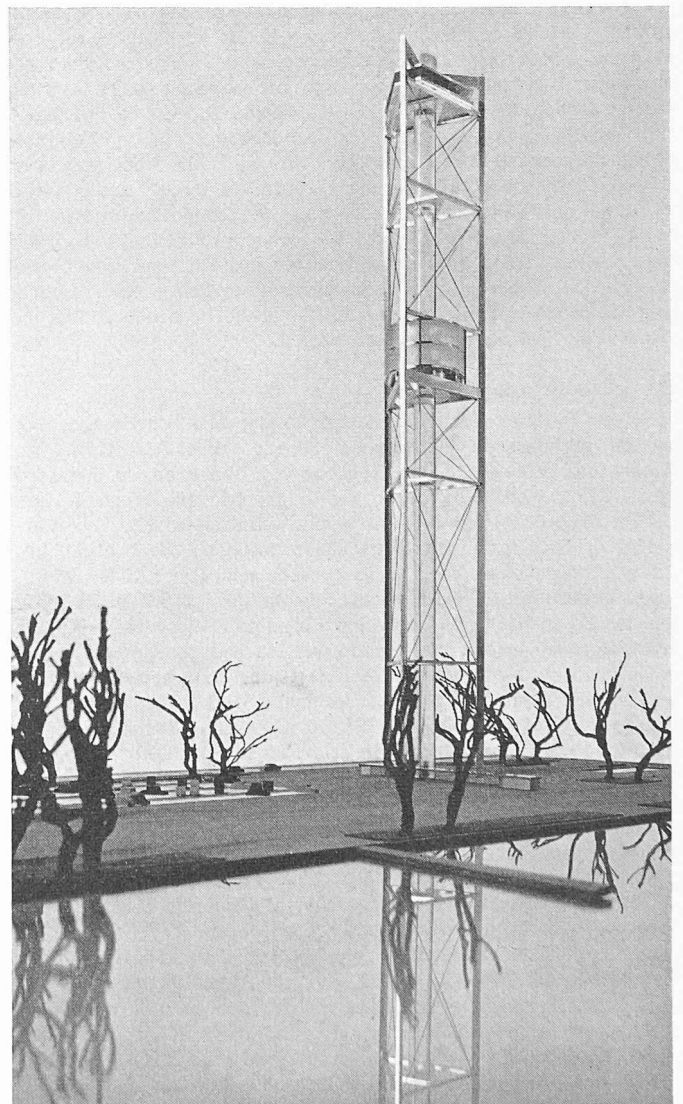
H. M.

Projekt eines Aussichtsturmes in Zürich

DK 624.971

Im Januar 1959 hat sich eine Initiativ- und Finanzgruppe gebildet, die beabsichtigt, in Zürich einen Aussichtsturm von 165 m Höhe zu bauen. Ursprünglich war das Objekt auf der Höhe des Zoologischen Gartens am Zürichberg geplant, doch wurde dieser Standort vom kantonalen zürcherischen Amt für Luftverkehr aus Gründen der Flugsicherheit der beiden Flugplätze Kloten und Dübendorf abgelehnt. Jetzt soll das Bauwerk am linken Seeufer, etwa in der Gegend des Festplatzes der Landesausstellung oder des Wohnturmes der Saffa 1958 errichtet werden. Projektverfasser dieses interessanten Bauwerkes ist Prof. Dr. W. Dunkel. Zuerst sind zwei übereinanderliegende Aussichtsterrassen projektiert. Auf der Höhe von 100 m befindet sich ein zweigeschossiges Restaurant mit einem Fassungsvermögen von 200 Personen. Die Zubereitungsküche befindet sich im Untergeschoss, die eigentliche Restaurantküche direkt unter der Gaststätte. Zu den Terrassen und zum Restaurant führen zwei Schnelllifts mit einer Leistungsfähigkeit von 600 Personen in der Stunde.

Die schlanke Konstruktion, die sehr schön wirkt, wurde vom Ingenieurbüro Fietz und Hauri in Zürich berechnet. Die Baukosten, die von privater Seite aufgebracht werden, sollen etwa 5,5 Mio Franken betragen. Die Initiativgruppe hat das Projekt den städtischen Behörden bereits im Mai 1958 unterbreitet. Sie ersucht die Stadt um die Ueberlassung des Baulandes. Ein grundsätzlicher Entscheid ist noch nicht gefällt worden, weil vor allem die Verkehrsverhältnisse noch



Modellbild des «Züriturms»

nicht abgeklärt sind. Wenn der Turm gebaut wird, so muss er, wie Prof. Dr. Dunkel nachweist, im Fussgängerbereich des Stadtzentrums liegen, damit möglichst viele Besucher der Stadt einen Spaziergang mit Turmbesichtigung unternehmen. Städtischerseits wird befürchtet, dass das Bauwerk einen zusätzlichen Parkierungsplatz erfordert, welcher sich am vorgesehenen Ort nicht verwirklichen lasse.

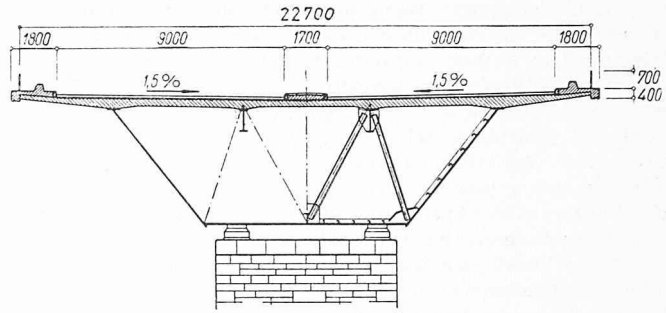
Die öffentliche Diskussion wird zeigen, ob die Stadt die Erstellung dieses vom touristischen Standpunkt aus begrüssenswerten Baues wünscht.

Konstruktionsangaben: Höhe über Boden 165 m, drei Pfeiler im gleichseitigen Dreieck von 22,80 m Seitenlänge angeordnet, Stahlkonstruktion, Pfeiler als geschweisste, geschlossene hohle Kasten ausgebildet, Aussteifungen durch gekreuzte, vorgespannte Kabel, Liftschacht in der Mitte des Turmes als selbsttragende Stahlkonstruktion, Fundation als Eisenbetonkonstruktion auf rd. 150 Betonpfähle abgestützt. Gewicht der gesamten Stahlkonstruktion rd. 1400 t, Totalgewicht des Turmes rd. 3000 t.

Mitteilungen

Ueber den Einfluss der Flusskanalisierung auf die Wassergüte. Ueber dieses Thema berichtet Dr. Martin Eckoldt, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Stuttgart, in «Die Wasserwirtschaft» 1959, Heft 3, S. 57. Nachdem der Verfasser die mit dem Sauerstoffgehalt zusammenhängenden Fragen eingehend behandelt hat, entwickelt er die für eine allgemeine Beurteilung kanalisierter Flüsse massgebenden Gesichtspunkte, wobei er dem Eindruck des Gewässers auf die menschlichen Sinne besonderes Gewicht beimisst. Seine Schlussbetrachtung ist auch für unsere Mittellandflüsse mit ihren zahlreichen Staustufen bedeutungsvoll; sie lautet: «Zusammenfassend lässt sich sagen, dass von einer allgemeinen Verschlechterung des Gütezustandes durch die Kanalisierung keine Rede sein kann. Also kann auch nicht die Selbstreinigungskraft beeinträchtigt worden sein. Wo an einem kanalisierten Fluss ungünstige Verhältnisse bestehen, sind sie auf dieselben Ursachen zurückzuführen, die auch den Zustand freier Flüsse bedingen, nämlich mangelhafte Reinigung der Abwässer von Gemeinden und Gewerbebetrieben. Bei einem Vergleich mit dem früheren ungestauten Zustand wird meist übersehen, dass die Belastung seitdem gestiegen ist; vielfach wird auch die Erinnerung an die früheren Missstände durch die Gewöhnung an die neuen Verhältnisse und somit die Möglichkeit zu Vergleichen geschwunden sein. Man kann ein Urteil über Wert oder Unwert der Staustufen für die Wasserbeschaffenheit nicht fällen, ohne ihre Aufgaben und Wirkungen als ganzes überblickt zu haben. Es ist nicht von ungefähr, wenn auch die Rufer im Kampf um die Gesundung der Flüsse Staustufen für nötig halten. Sieht man von den grossen Strömen ab, so sind allein Staustufen im Stande, wieder biologisch, hygienisch und ästhetisch befriedigende Zustände zu schaffen. Die dabei erwachsenden grossen Aufgaben werden in Zusammenarbeit von Ingenieuren und Biologen gelöst werden können, wenn sie die Liebe zur Natur, die Ehrfurcht vor ihr, sowie die ehrliche Absicht, der Allgemeinheit zu dienen, miteinander verbinden.»

Die Autobahnbrücke bei Wuppertal im Zuge der Neubaustrecke Remscheid-Kamen (östlich Dortmund, wo der Anschluss an die bestehende Autobahn stattfindet) ist letztes Jahr fertig geworden. Wir entnehmen «Acier Stahl Steel» 1957, Heft 12, folgende Angaben über das neuartige Bauwerk von Krupp Rheinhausen und Klönne Dortmund, das als durchlaufender Balken über sieben Oeffnungen von 44 bis 73 m Weite 418 m lang ist. Ein geschlossener Trog mit trapezförmigem Querschnitt bildet das Tragwerk. Der 8,1 m breite Boden und die von unten nach oben schräg auf 15,3 m auseinanderlaufenden Seitenwände des 4,5 m hohen Trapezes bestehen aus vollwandiger geschweisster Stahlblechkonstruktion mit genieteten Baustellenstössen. Die gesamten Versteifungen sind nach innen gelegt, so dass von aussen nur die glatte, durchgehende Blechhaut sichtbar ist. Fach-



Querschnitt 1:300 der Wuppertalbrücke

werkquerverbände im Innern des Trapezes tragen zwei Längsträgerstränge, die in den Drittelpunkten der 15,3 m angeordnet sind. Ueber diese dreimal 5,1 m läuft die Stahlbeton-Fahrbahnplatte durch und krägt auf jeder Seite noch um weitere 4 m aus. Auf die Obergurte der Stahlkonstruktion aufgeschweisste Nocken und Rundstähle sichern den Verbund in Längsrichtung zwischen Stahlbetonplatte und Stahlkonstruktion. Die Erscheinung des Brücken-Ueberbaues weicht damit stark vom Hergebrachten ab. Das Gewicht der Stahlkonstruktion beträgt nur 1500 t, davon rd. 1000 t hochwertiger Baustahl St. 52. Der relativ schmale Untergurt gestattete es, die Pfeiler für die 23,3 m breite Brücke mit einer oberen Breite von nur 7,25 m auszuführen. Hieraus folgten erhebliche Einsparungen auch für den Bau der Pfeiler und ihrer Gründungen.

Ueber Versuche an einem gegenläufigen Axialventilator für Fördermengen bis 78 m³/s bei einer Druckerhöhung in der Grössenordnung von 45 mm WS berichtet Prof. Dr. W. Traupel, ETH Zürich, in «Heizung, Lüftung, Haustechnik» 1959, Heft 1. Der von der Lufttechnischen Gesellschaft mbH., Stuttgart (LTG) für die Klimatisierung von Textilbetrieben entwickelte Ventilator weist zwei gegenläufige Räder auf, deren Schaufelspitzen 3522 mm und deren Naben 2075 Millimeter Durchmesser haben, und die mit je 12 Schaufeln besetzt sind. Beide Räder sind auf einer gemeinsamen festen Achse gelagert und werden über Siegling-Riemen von Drehstrommotoren angetrieben. Das erste Rad läuft bei voller Leistung mit 180 U/min, das zweite mit 185 U/min um. In den Antrieb des ersten Rades ist ein stufenlos regelbares Flüssigkeitsgetriebe der Hydromatik GmbH., Ulm, eingeschaltet. Die Versuche haben gezeigt, dass die gewählte Bauweise hohen Wirkungsgrad, gute Regelfähigkeit und geringe Geräuschentwicklung ergibt. Da nur das erste Rad mit veränderlicher Drehzahl angetrieben werden muss, ist das dazu nötige Getriebe nur für die halbe Leistung auszulegen, was sich preislich günstig auswirkt.

Buchbesprechungen

Plastic Design of Steel Frames. Von Lynn S. Beedle, Research Professor of Civil Engineering, Fritz Engineering Laboratory, Department of Civil Engineering, Lehigh University. 406 S. New York 1958, Verlag John Wiley & Sons, Inc., Preis geb. 13 Dollar.

Die wachsende Beliebtheit des «Traglastverfahrens» im angelsächsischen Sprachgebiet drückt sich auch in der Zunahme der Fachliteratur über dieses Gebiet aus. So folgte dem Buch des Engländers B. G. Neal (siehe Besprechung in der SBZ 1957, Nr. 38, S. 619) schon bald das hier zu besprechende Buch des Amerikaners L. S. Beedle. Beide Bücher behandeln die Grundlagen und Anwendungen des Traglastverfahrens, ohne indessen auf dessen Problematik näher einzugehen. Zieht man die, meiner Meinung nach zu Recht, bei uns geübte Zurückhaltung gegenüber der Anwendung des Traglastverfahrens in Betracht, so läuft man Gefahr, den Wert der neuen Bücher zu unterschätzen; doch sollte ein allfällig vorhandenes Misstrauen gegen eine Methode durch eingehendes Studium derselben auf seine Berechtigung geprüft werden. Dazu leisten die neuerschienenen Bücher eine wertvolle Hilfe.