

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 10

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

Darnach finden wir für das Verbindungsrohr:

$$Q = \sqrt{\frac{96,5 \times 10^{10} \times 0,011^5}{864 \times 159,6 \times 2,5}} = 0,018 \text{ m}^3/\text{sek von } 137 \text{ at} \\ = 2,5 \text{ m}^3/\text{sek Freiluft.}$$

Für die Hauptleitung erhalten wir:

$$Q = \sqrt{\frac{96,5 \times 10^{10} \times 0,05^5}{864 \times 159,6 \times 6300}} = 0,018 \text{ m}^3/\text{sek von } 137 \text{ at} \\ = 2,5 \text{ m}^3/\text{sek Freiluft.}$$

Die Druckluftmenge ist für beide Leitungsteile gleich. Für eine Ladung von 535 m³ (S. 112, oben) sind somit nötig:

$$\frac{535}{2,5} = 214 \text{ sek} = 3 \text{ min } 34 \text{ sek.}$$

Die Leitung genügt somit reichlich. Abb. 22 gibt das Ergebnis einiger praktischer Ladeversuche. Die Zeiten sind etwas länger als die berechneten, was indessen zu erwarten war, indem obige Berechnungsweise die Kontraktion am Uebergang von der Hauptleitung in das Füllrohr nicht berücksichtigt. Zudem ist der Luftbehälter der Lokomotive kein einzelner Kessel, sondern er besteht, wie beschrieben, aus mehreren Flaschen, die durch Röhren von kleinem Durchmesser untereinander verbunden sind, was die Füllung verzögert. Die obige Berechnung ist übrigens nur eine annähernde, da sich Druckunterschiede und mittlerer Druck nicht linear verändern.

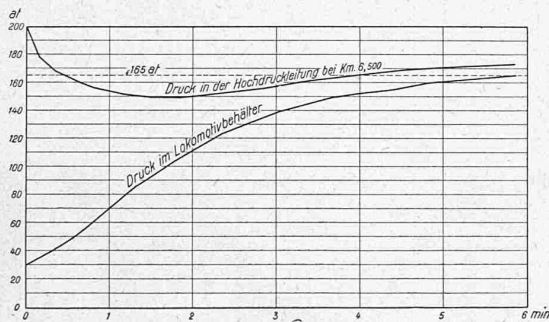


Abb. 22. Druckverlauf bei Lokomotiv-Füllung im Tunnelbahnhof.

Wettbewerb Greifengasse Basel.

Veranlassung zu diesem Wettbewerb gab die nach dem Unterlags-Plan Seite 115 geplante Verbreiterung der Greifengasse in Kleinbasel auf 18 m. Zu studieren war eine einheitliche Fassaden-Gestaltung zunächst für die Bauparzellen A, B und C, im Weiteren aber für das ganze Strassenstück zwischen Rheingasse und Clara-platz. Dabei war auch die Neueinteilung der beiden Baublöcke nördlich der Greifengasse in die Bearbeitung einzubeziehen. Von besonderem Interesse ist die (programmwidrige) Variante zum erst-prämierten Projekt von Architekt H. Bernoulli. Abgesehen von der aus verschiedenen Gründen nicht empfehlenswerten Verlegung der Strassenbahn in die Nebengasse ist der Vorschlag der Strassen-Profilgestaltung an sich, aus ökonomischen wie auch baukünstlerischen Gesichtspunkten betrachtet, ein sehr beachtenswerter Beitrag zum Problem der Neugestaltung von Altstadtgassen.

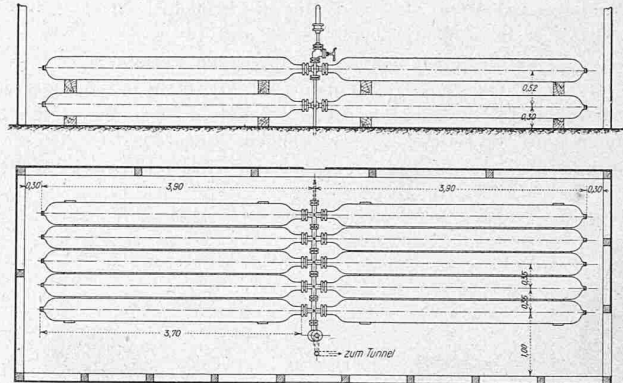


Abb. 21. Druckluft-Windkessel vor dem Kompressorenhaus. — 1:100.

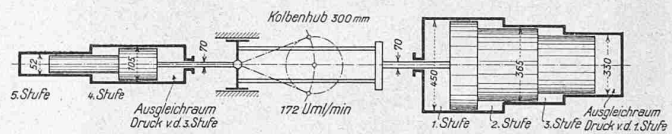


Abb. 19. Schematischer Längsschnitt des fünfstufigen Kompressors für 200 at.

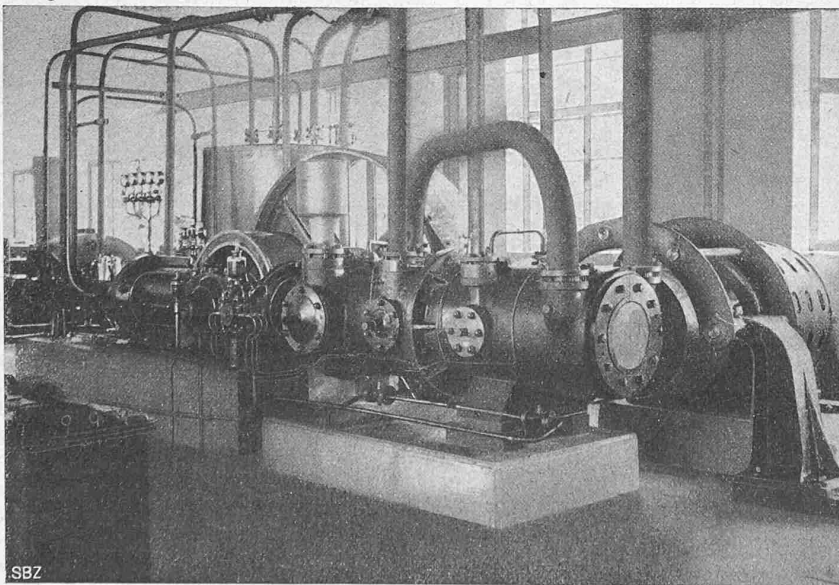


Abb. 20. Fünfstufiger Luftkompressor für 200 at, gebaut von Rud. Meyer, Mülheim a. d. Ruhr.

Die beiden Kompressoren der Nordseite genügen vollständig. Es ist sogar meistens nur einer in Betrieb. Die Kleinspur-Förderstrecke mit Druckluft misst höchstens 2 bis 3 km, während sie auf der Südseite durch den ganzen Tunnel geht. Hier reichten die drei Kompressoren infolge der häufigeren und mit dem grösseren Lokomotivtyp auch grösseren Füllungen knapp aus. (Forts. folgt.)

Protokoll über die Sitzung des Preisgerichts am 3. und 4. Januar 1918.

Das Preisgericht versammelte sich vollzählig am 3. Januar, vormittags 9 Uhr, in der Turnhalle des Rosentalschulhauses, wo die 43 rechtzeitig eingegebenen Projekte übersichtlich aufgehängt waren.

Die Projekte trugen folgende Kennzeichen: Nr. 1. Neubasel, 2. Basilea Nuova, 3. Proportionen, 4. Am Rhein, 5. Gryffeplätzli, 6. Nach der Messe, 7. Ohni Zwygli, 8. Von kommenden Dingen, 9. Form und Farbe, 10. Sonnseite, 11. Blockhäuser, 12. Zweckentsprechend, 13. Greifen-Corso, 14. Lörrach oder Basel?, 15. Greif, 16. Einheit, 17. Einheitliche Strassenwand, 18. D'r wild Ma, 19. Vogel Gryff I, 20. Greifenstrasse, 21. Enthaltbarkeit heisst das Vergnügen an Dingen, die wir nicht kriegen, 22. Alter Gedanke, Neuer Beschluss, 23. Der „mindern“ Stadt, 24. Gut Bürgerlich, 25. Im Einzelnen Freiheit, Im Ganzen Einheit, 26. Stapflegel, 27. Kinopassage, 28. Klein-Basel, 29. Wildema, 30. Mitten im Krieg, 31. Zum Greifen, 32. Verkehr, 33. Zuem Gryffe-Turm, 34. Schwarz-weiss, 35. Lichtputzschäre, 36. Vogel Gryff II, 37. Blockeinheit, 38. Einheit (1) (2) (3), 39. Fir d'Griffegass, 40. Entwicklung Basels, 41. Einheitlich, 42. Arkaden, 43. Vogel Gryff III.

Nach einer orientierenden Besichtigung beschliesst das Preisgericht in erster Linie die Projekte auszuschneiden, welche bei unbefriedigender architektonischer Lösung auch keine gute Blockaufteilung vorschlagen. Auf Grund dieser Gesichtspunkte werden



folgende Projekte ausgeschieden: Nr. 10, 12, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 28, 29, 30, 36, 37, 39, 41 und 43.

In einem zweiten Rundgang werden diejenigen Entwürfe zurückgestellt, welche zwar in architektonischer Beziehung oder in der Blockaufteilung entsprechende Lösungen versuchen, aber doch weder unter dem einen noch andern Gesichtspunkte einer ersten Prüfung standhalten. Es sind dies die Projekte: Nr. 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 11, 16, 25, 26, 31, 34, 35, 38, 40 und 42.

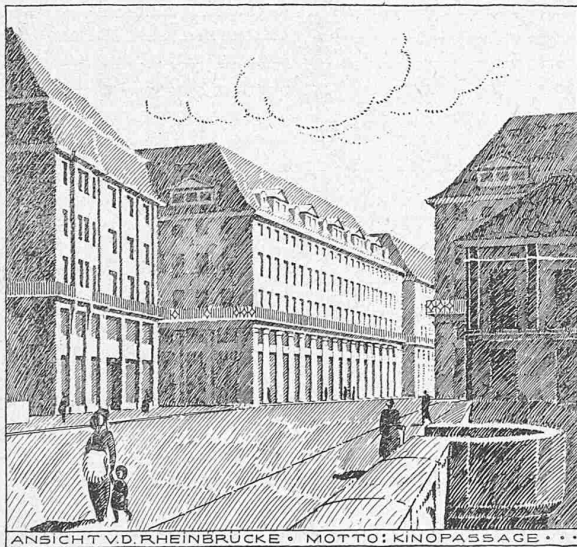
Es verbleiben nun noch die folgenden Projekte:

Nr. 5, *Gryffepflätzli*: Entwurf mit Arkaden und Anlage eines Platzes an der Strassenkreuzung, welcher in Verbindung steht mit einem von Magazinen umschlossenen Innenhof. Obgleich die Gruppierung und die Fassadengestaltung vielerlei malerische Reize

aufweisen, sind doch namentlich die grossen Giebelaufbauten und die Abmessung der Zwischenstockfenster anfechtbar. Die Platzanlage Ecke Ochsen- und Greifengasse scheint überflüssig und als Unterbruch der Strassenwand direkt unrichtig. Der Innenhof dürfte an dieser Lage sich wirtschaftlich von selbst verbieten.

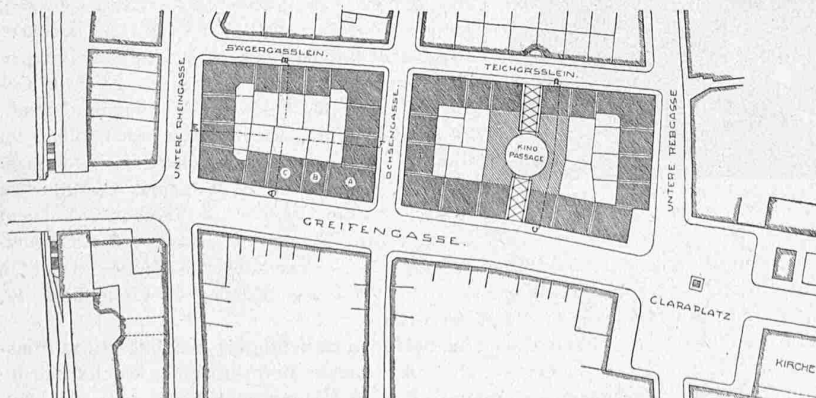
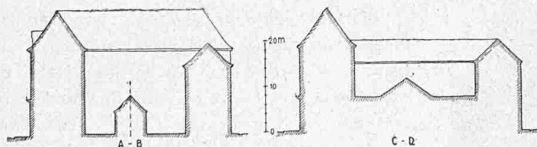
Nr. 7, *Ohni Zwygli*: Der Vorzug dieses Projektes liegt in der Aufteilung der beiden Baublöcke, welche je einen Allmendhof mit inneren Baulinien unter Belassung vorgartenartiger Abschnitte zu den einzelnen Parzellen vorsieht. Die Zufahrten sollten aus wirtschaftlichen Gründen besser an die Nordseite der Baublöcke verlegt werden. Die Architektur bietet wenig bemerkenswertes.

Nr. 13, *Greifen-Corso*: Das Projekt zeigt eine Architektur von malerischer Auffassung, welche jedem Hause seine Individualität



Wettbewerb Greifengasse Basel.

II. Preis, Nr. 27. Ernst und Paul Vischer und Max Alioth, Architekten.

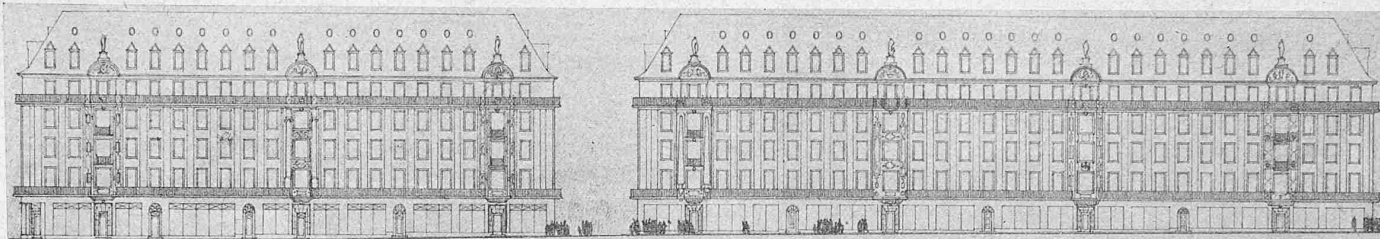


II. Preis, „Kinopassage“. — Nr. 27. Lageplan 1:2500; Schnitt 1:1500; oben Fassaden 1:800.

ität lassen will. Die Haupthorizontalen sind bei beiden Gruppen durchgeführt. Da die Vertikalteilung mit den vorgeschriebenen Fassadenbreiten nicht übereinstimmt, dürfte die Ausführung einzelner Gebäude auf Schwierigkeiten stossen. Die Arkadenvariante ist gleichwertig. Die Aufteilung der Baublöcke ist befriedigend.

Nr. 14, *Lörrach oder Basel?*: Gut studiertes Projekt mit einheitlich und organisch aufgebauter Architektur, welche durch Anordnung von regelmässig wiederkehrenden Erkern ihren Akzent findet. Erker und Türen lassen den Liegenschaftsbesitzern gewisse Freiheit individueller Gestaltung, während die Hauptlinien festgelegt werden müssten. Die Anordnung der Schaufenster und der Laden- und Hauseingänge ist zweckmässig. Die starken Horizontalen über dem Erdgeschoss und dem III. Stock beeinflussen in wirkungsvoller und günstiger Weise die Proportionen der Fassaden. Die vorgeschriebenen Fassadenlängen sind eingehalten und die vorgeschlagene vertikale Fassadengliederung gestattet eine parzellenweise Ausführung der Bauten. Bei der Blockaufteilung ist eine innere Baulinie angenommen, dagegen sind die Abmessungen der Parzellen A, B und C unverändert beibehalten. In einer Variante ist die ganze Frage der Korrektur der Greifengasse und die Aufteilung der Baublöcke von einem andern Gesichtspunkte aus behandelt.

Nr. 18, *D'r wild Ma*: Das Projekt mit Arkaden zeigt eine gute Architektur, welche aber allzu sehr



den Charakter eines einzigen Gebäudes hat. Der vorgeschlagene Rhythmus zwischen eng- und weitaxigen Fassadenpartien wird der Aufteilung der Baublöcke und der Grundrissgestaltung erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellen.

Nr. 23, *Der „minderen“ Stadt*: Unter Durchführung hauptsächlich horizontaler Glieder gelingt es dem Verfasser des Projektes, der Architektur der einzelnen Parzellen völlige Freiheit zu lassen. Die vorgeschlagene Fassadengestaltung ist reizvoll und macht einen einheitlichen Eindruck. Die vorgeschriebenen Fassadenbreiten sind eingehalten und eine etappenweise Ausführung des Projektes ist ohne weiteres möglich. Der an der Eckliegenschaft Greifengasse-Rheingasse vorgesehene Turm ist unnötig und kann nicht als eine

glatten, nur durch einen Erker belebten, und sehr reich dekorierten Fassaden vorschlägt. Der turmartige Aufbau ist für die Gesamtwirkung belanglos. Die starke Abrundung gegen die Rebasse beeinträchtigt die Wirkung des Strasseneinganges, gestattet dagegen eine gute Führung der Kleinhüninger Tramlinie.

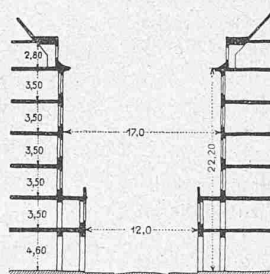
Die besprochenen Projekte wurden in folgende Rangordnung eingestellt:

1. Rang	Nr. 14	6. Rang	Nr. 32
2. „	27	7. „	5
3. „	23	8. „	18
4. „	13	9. „	7
5. „	33		

Wettbewerb Greifengasse Basel.

I. Preis, Entwurf Nr. 14, „Lörrach oder Basel?“

Verfasser *Hans Bernoulli*, Architekt
der Basler Baugesellschaft.



Ansichten und Schnitt 1:750, Variante.

Oben: Fassaden 1:800 zum Hauptprojekt.

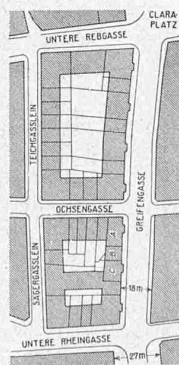


Bereicherung des Projektes angesehen werden. Die Blockeinteilung ist nur angedeutet.

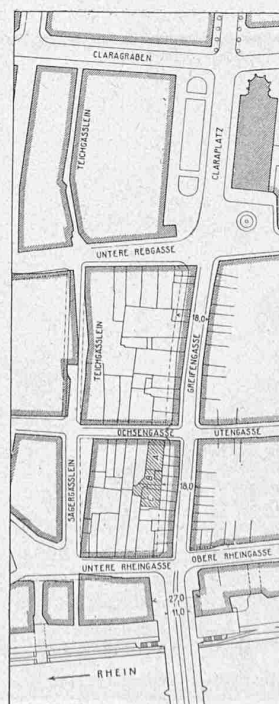
Nr. 27, *Kinopassage*: Das Projekt schlägt eine wohlproportionierte einfache Architektur vor, bei welcher die schweren Massen der obren Stockwerke in befriedigendem Kontrast zu den Säulen der zwei untern Geschosse stehen. Die starke Horizontale des Balkons über dem Zwischenstock bildet eine gute Vermittlung. Die Arkadenvariante ist weniger wirkungsvoll. Die Blockaufteilung ist eingehend und sehr gut studiert. Obgleich die Parzellenbreiten genau beobachtet sind, wird die Ausführung einzelner Häuser der auf den Grenzen stehender Säulen wegen erschwert. Dieses Projekt kann nur auf Grund eines einheitlichen Fassadenplanes durchgeführt werden.

Nr. 32, *Verkehr*: Die Architektur ist in einheitlichen und etwas trockenen Formen gehalten. Die grossen Hauptmotive werden die Grundrisseinteilung der einzelnen Häuser erschweren. Das übermässig hohe Mansardendach auf den wenig tiefen Gebäuden scheint anfechtbar. Die Blockaufteilung ist eingehend studiert, aber die Baufläche ist im Hofe allzusehr ausgenutzt. Luft- und Lichtverhältnisse werden ungünstig. Der Vorschlag des Verfassers, den Brückenausgang durch breitgelagerte Gebäudegruppen zu flankieren, verdient Beachtung.

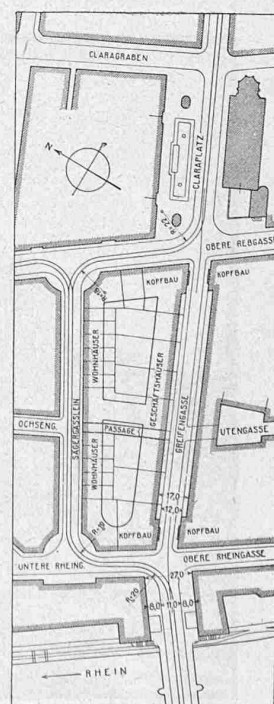
Nr. 33, *Zuem Gryffe-Turm*: Der Verfasser lässt die einzelnen Häuser selbständig wirken, indem er einen Wechsel zwischen ganz



Hauptprojekt 1:4000.

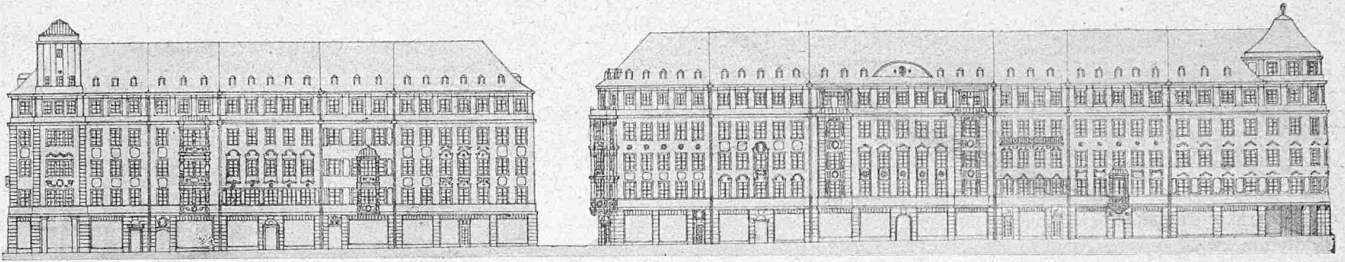


Wettbewerbs-Unterlage. — 1:4000. — Lageplan zur Variante.



Wettbewerb für die Korrektur der Greifengasse in Basel.

III. Preis. Entwurf Nr. 23. „Der mindern Stadt“. — Architekt *Ernst Mutschler* in Basel. — Fassadengestaltung 1:800.



Die Höhe der zur Verfügung stehenden Preissumme und die Abstufung des Wertes der Projekte liess es dem Preisgericht als angezeigt erscheinen, drei Preise von 1100, 900 und 700 Fr. an die Verfasser der Projekte Nr. 14, 27 und 23 auszurichten.

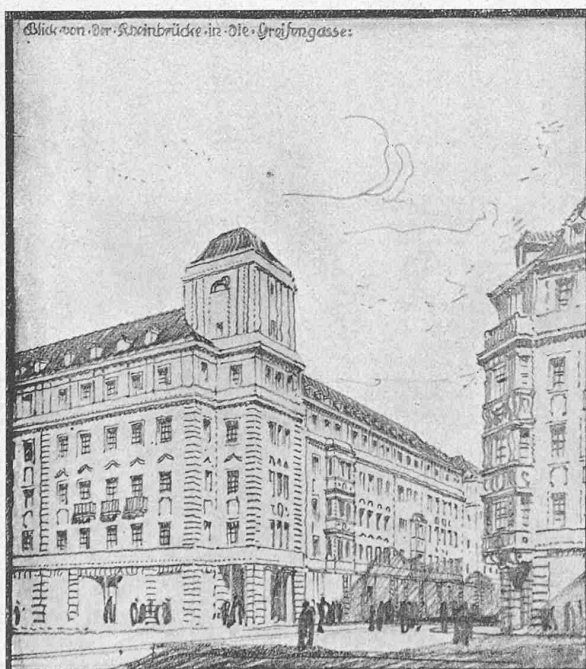
Die Oeffnung der Couverts ergab als Verfasser:

von Nr. 14, *Hans Bernoulli*, Architekt der Basler Baugesellschaft, von Nr. 27, *Ernst* und *Paul Vischer* und *Max Alioth*, von Nr. 23, *Ernst Mutschler*.

Es scheint dem Preisgericht, dass das Projekt Nr. 14 das geeignetste ist, als Basis für die Ausführung zu dienen. Es lässt es zu, dass im Rahmen allgemein festgelegter Hauptlinien verschiedene Architekten die einzelnen Objekte bearbeiten können. Hiezu ist es unbedingt erforderlich, dass ein allgemeiner Fassadenplan, welcher alle hauptsächlichlichen Horizontalen, die wichtigsten Verhältnisse und ein Schema für gewisse Details festlegt, ausgearbeitet werde. Es wird deshalb empfohlen, den Verfasser des Projektes Nr. 14 mit dieser Aufgabe zu betrauen unter der Voraussetzung, dass seine Arbeit diejenige anderer Architekten für die Ausführung nicht beeinträchtigt.

In einer Variante hat der Verfasser des Projektes Nr. 14 einen Vorschlag gemacht, der von den bis jetzt festgesetzten Baulinien erheblich abweicht und der eine Verlegung der Tramlinie vorsieht. Das Preisgericht hält diese Anregung für sehr bemerkenswert und empfiehlt, die Frage in diesem Sinne weiter zu studieren. Namentlich wichtig scheinen ihm folgende Punkte:

1. Verschmälerung der Greifengasse auf 12 m, da dieses Mass völlig genügt, sobald der Tram nicht mehr durch die Strasse fährt. Schon mit Rücksicht auf den Geschäftsverkehr ist es erwünscht, dass die Strasse keine grössere Breite erhalte, indem das genannte Mass in der Hauptgeschäftsstrasse Basels, der „Freiestrasse“, ausreicht.



III. Preis. Entwurf Nr. 23. Ecklösung an der Untern Rheingasse.

2. Bei der Verschmälerung auf 12 m ist die Korrektur erheblich leichter und mit viel weniger Opfer für den Staat und die beteiligten Privaten durchzuführen.
3. Die Verlegung des Trams in das Sänergässlein ermöglicht es, diese Frage sofort zu studieren und zu erledigen und damit die Korrektur der Greifengasse in einem für die heutigen Verhältnisse richtigeren Tempo durchzuführen.
4. Eine Unterdrückung der Ochsen- und Utengasse im Sinne der Variante des Projektes Nr. 14 scheint kein unbedingtes Erfordernis und das Preisgericht hält dafür, dass diese Strassen erhalten werden sollten.

Basel, den 4. Januar 1918.

Das Preisgericht:

Hochbaumeister *Th. Hünerwadel*, Präsident,
R. Suter, Architekt, *Dr. Th. Engelmann*,
F. Widmer, Architekt, *F. Hörler*.

Anmerkung der Red. Wer sich für diesen sehr interessanten Wettbewerb näher interessiert, sei aufmerksam gemacht auf dessen einlässliche Erörterung durch einen Basler Architekten in den „Basler Nachrichten“ vom 13. Januar 1918 (2. Beilage zu Nr. 21).

Zum Wettbewerb Gross-Zürich.

In Nr. 7 der „Schweiz. Bauzeitung“ ist ein „Notschrei“ aus Bewerberkreisen laut geworden, mit welchem die Anregung gemacht wird, es möchte — entgegen den dem Wettbewerb zugrunde liegenden Annahmen — mit dem Umbau der Linksufrigen zugewartet werden, bis feststehe, ob der Wettbewerb Gross-Zürich neue, bessere Lösungen auch für dieses Problem zeitige. Der Wunsch ist an sich begreiflich, andererseits kann seine Erfüllung unter Umständen eine jahrelange, nutzlose, ja für die Stadt und die interessierten Quartiere sehr schädliche Verzögerung des Umbaus der Linksufrigen zur Folge haben. Die städtischen Behörden und die zürcherischen Vertreter im Verwaltungsrat der S.B.B. werden bis Samstag den 2. März 1918, an welchem Tage letztere Behörde über die Vergabung des ersten Bauloses entscheiden soll, die Frage mit dem ihrer Bedeutung entsprechenden Verantwortungsgefühl prüfen und dazu Stellung nehmen. Heute ist es noch nicht möglich, sich dazu materiell zu äussern.

Die Redaktion der Bauzeitung hat dem „Notschrei“ einige Bemerkungen angefügt, die der Unterzeichnete nicht unerwidert lassen möchte. Sie schrieb, die städtischen Behörden hätten seit der Ausschreibung des Wettbewerbes „Gross-Zürich“ einen früher nicht gekannten Eifer in der Festlegung von Baulinien an den Tag gelegt. Auch die Redaktion könne sich des Eindruckes nicht erwehren, „man“ biete alles auf, um vor Bekanntwerden der Wettbewerbsergebnisse möglichst viel nach eigenem Gutdünken festgelegt zu haben.

Der Verdacht, den die Redaktion gegenüber den Behörden äussert, ist — ich kann das des bestimmtesten erklären — durchaus unbegründet.

Nach der Ausschreibung des Wettbewerbes, die nun mehr als zwei Jahre zurückliegt, sind folgende wichtigeren Baulinien vorlagen an den Grossen Stadtrat gelangt und von diesem behandelt worden: 1. Bebauungsplan „Eierbrecht“, 2. Bebauungsplan „Moos-Wollishofen“, 3. Anpassung der Strassen in den Kreisen 3 und 4 an die verlegte „Linksufrige“, 4. Abänderung der Baulinien der Uraniastrasse und einiger damit in Zusammenhang stehender Strassen.

Alle diese Vorlagen sind nicht im geheimen unter Dach gebracht worden. Nach der Ausarbeitung in der Bauverwaltung I wurden sie im Baukollegium, im Stadtrat, in den grossstadträtlichen Kommissionen und im Grossen Stadtrat beraten.

Zu der Frage, ob man wegen des Wettbewerbes alle Bebauungsplanarbeiten liegen lassen solle, hat der Stadtrat schon vor der Eröffnung des Wettbewerbes in einer Weisung an den Grossen Stadtrat Stellung genommen. Er führte aus: „Der geplante Wettbewerb soll überhaupt nicht eine Sistierung der Bebauungs- und der Quartierplanstudien und der Festlegung von Bau- und Niveaulinien von öffentlichen und Quartier-Strassen zur Folge haben. In den meisten Fällen stünden einer Sistierung gesetzliche Bestimmungen und Regierungsratsbeschlüsse entgegen. Der Wettbewerb wird seinen Wert nicht verlieren, wenn während seiner Durchführung der Ausbau des Bebauungsplanes seinen normalen Fortgang nimmt.“ Der Grosse Stadtrat hat dieser Auffassung zugestimmt. Uebrigens hat auch keine andere Stadt während der Durchführung eines solchen Wettbewerbes die Bebauungsplantätigkeit sistiert.

Ueber die Erschliessung der „Eierbrecht“ ist ein besonderer Wettbewerb durchgeführt worden. Man durfte annehmen, dass der Wettbewerb Gross-Zürich für dieses Teilgebiet keine bessern Vorschläge zeitigen werde. Auch war der Bebauungsplan dringlich, da wegen Verweigerung von Bauprojekten die Grundeigentümer auf die Festsetzung der Quartierpläne, die nun in Vorbereitung sind, drängten.

Die Studien für den Bebauungsplan „Moos“ reichten um Jahre zurück. Auch hier war vom Regierungsrat die baldige Festsetzung des Bebauungsplanes vorgeschrieben worden.

Diese beiden Bebauungspläne waren vor der Ausschreibung des Wettbewerbes Gross-Zürich dem Abschlusse nahe. Deshalb wurden sie in den Wettbewerbsunterlagen bereits punktiert angegeben. Durch die definitive Festsetzung wurde der Wettbewerb nicht beschränkt. Es war geradezu wünschenswert, den Bewerbern das Ergebnis der Arbeiten der Stadtverwaltung zur Kenntnis zu bringen, damit sie prüfen konnten, ob sich geeignetere Lösungen finden lassen. Werden bessere Lösungen gebracht, so werden sich die Behörden nicht scheuen, die fraglichen Bebauungspläne in Revision zu ziehen.

Dass die Anpassung des Bebauungsplanes und der Quartierpläne in den Kreisen 3 und 4 an die umgebaute Linksufrige dringlich war, bedarf wohl keines Nachweises. Uebrigens war hier die städtebauliche Aufgabe insofern bescheiden, als durch die bereits bestehenden Strassen und das Umbauprojekt fast alles präjudiziert war.

Mit der Aenderung der Baulinien der Uraniastrasse und der damit zusammenhängenden Strassen¹⁾ konnte man nicht zuwarten, weil die Baupolizeibehörden ein Bauprojekt wegen geplanter Aenderungen am Bebauungsplan verweigert hatten. Die Oberbehörde schrieb darauf hin im Dezember 1915 der Stadt vor, innert sechs Monaten für die geplanten Aenderungen Baulinien festzusetzen.

Es hiesse meines Erachtens die Bedeutung der im Wettbewerb Gross-Zürich gestellten Aufgaben unterschätzen, wollte man annehmen, der Wettbewerb sei durch die Festsetzung dieser wenigen Bebauungspläne, an die die Bewerber nicht gebunden sind, in nennenswertem Masse geschmälert worden.

Der Unterzeichnete gibt der Hoffnung Ausdruck, durch die vorstehenden Aufschlüsse den beleidigenden Verdacht beseitigt zu haben, als hätten gerade die Behörden, die sich während Jahren mit Eifer der richtigen Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbes gewidmet haben, den Wettbewerb durch übereilte Baulinienfestsetzungen gewissermassen sabotieren wollen.

Zürich, den 27. Februar 1918.

Vorstand des Bauwesens I: Klöti.

Als Nachtrag zu meiner Erwiderung vom 27. Februar teile ich Ihnen mit, dass Donnerstag den 28. Februar dem Baukollegium und den zürcherischen Mitgliedern des Verwaltungsrates (wegen Verhinderung der übrigen waren von den letzteren nur zwei anwesend) die Frage zur Aeussersetzung unterbreitet wurde, ob der Anregung auf Sistierung des Baubeginnes am Umbau der „Linksufrigen“ Folge zu leisten sei. Das Baukollegium liess sich zunächst von Herrn Prof. Dr. K. Moser darüber orientieren, zu welchen Vorschlägen die mit der Begutachtung des Vorprojektes der S. B. B. für den Umbau des Hauptbahnhofes betrauten Experten voraussichtlich kommen werden. Sodann liess es sich von den im Wettbewerb Gross-

Zürich eingereichten Entwürfen diejenigen vorweisen, die mit dem beschlossenen Projekt für den Umbau der „Linksufrigen“ ganz oder teilweise kollidieren, um sich ein Urteil darüber zu bilden, ob sich die verschiedenen Verkehrsprobleme nicht auch bei Ausführung des beschlossenen Umbaues der Linksufrigen befriedigend lösen lassen. (Die grosse Mehrzahl der Entwürfe passt sich dem Umbauprojekt an). Nach gewalteter Diskussion sprach sich das Baukollegium einstimmig gegen die Anregung auf Verschiebung des Baubeginnes aus. Es ist nicht möglich, über die Gründe dieser Aeussersetzung heute genauere Auskunft zu geben, da das Gutachten der Experten über das Projekt für den Umbau des Hauptbahnhofes noch nicht vorliegt und da ferner die Entwürfe zum Bebauungsplan Gross-Zürich vom Preisgericht noch nicht beurteilt worden sind, sondern nur unter dem Zwange der besonderen Umstände schon vor der Beurteilung teilweise dem Baukollegium vorgewiesen wurden.

Zürich, den 4. März 1918.

Bauvorstand I: Klöti.

*

Nachschrift der Redaktion. Zunächst danken wir, gewiss im Namen aller Interessenten, Herrn Bauvorstand Dr. Klöti für die Aufmerksamkeit, die er dem „Notschrei“ geschenkt hat, sowie über seinen ausführlichen Bericht darüber. Er hat unsere, dem Verfasser jener Einsendung in Nr. 7 geäusserte Vermutung, sein Notschrei werde wohl bloss eine rein platonische Wirkung haben, erfreulicherweise nicht bestätigt. [Dass dabei, entgegen aller Uebung und Vorschrift, die Wettbewerbs-Entwürfe einer grösseren Zahl von privaten und beamteten Personen auch ausserhalb des Preisgerichts vor dessen Zusammentritt bekannt gegeben wurden, sowie deren „Orientierung“ durch den (aus dem Preisgericht gerade zur Vermeidung von Beeinflussungen ausgeschiedenen!) Bahnhof-Experten Prof. Karl Moser lassen wir hier ausser Betracht, wenn schon diese Gefährdung der Diskretion und der Unvoreingenommenheit der dem Baukollegium angehörenden Preisrichter höchst bedenklich erscheint.]

Zur Sache selbst ist folgendes zu sagen. Dass die grosse Mehrzahl der Verfasser sich dem Umbauprojekt für die „Linksufrige“ angepasst hat, beweist natürlich nicht, dass sie die bessern, weiterblickenden Arbeiten geliefert haben. Nach der Erfahrungstatsache, dass die Gescheitern stets in Minderheit sind, ist sogar das Gegenteil nicht ausgeschlossen. Sie waren einfach die schlauern, die Realpolitiker, um einen heutzutage geläufigen Ausdruck zu gebrauchen. Es wäre eben doch gut gewesen, das Wettbewerbs-Programm hätte sich (wie es s. Zt. ausdrücklich befürwortet worden ist) über dieses Umbauprojekt ganz bestimmt und unzweideutig ausgedrückt, und nicht bloss darauf „aufmerksam“ gemacht.¹⁾ Wer über die bezügl. Umstände nicht näher unterrichtet war, konnte, ja musste hierin geradezu eine Aufmunterung erblicken, sich wie mit den andern Eisenbahnlinien des sog. Verkehrsplans 1:25 000 (Unterlage 8) so auch mit diesem Projekt besonders zu befassen.

Was die von uns auf Seite 83 von Nr. 7 ausgesprochene Befürchtung angeht, „man“ sei bestrebt, vor Bekanntwerden des Wettbewerbs-Ergebnisses möglichst viele Baulinien nach eigenem Gutdünken festzulegen, glauben wir nicht, dass irgend jemand den darin enthaltenen Vorwurf auf den Bauvorstand bezogen habe. Im Gegenteil. Gerade der Jurist Dr. Klöti hat sich neuzeitlichen Anschauungen der nicht beamteten Bau-Fachleute je und je in erfreulichem Mass zugänglich erwiesen, im Gegensatz zu gewissen, in der Öffentlichkeit, abgesehen etwa vom Quartierplanbureau, nicht bekannten technischen Beamten seiner Verwaltungsabteilung. Wir identifizieren den Bauvorstand durchaus nicht mit dem Personal seiner Verwaltungsabteilung und glauben darum, durch das „man“ uns nicht missverständlich ausgedrückt zu haben.

Dankend quittieren wir die obige Erklärung, dass die Behörden sich nicht scheuen werden, die fraglichen Bebauungspläne (und wohl auch einzelne Baulinien-Festsetzungen) in Revision zu ziehen, wenn bessere Lösungen gebracht werden. Um dabei dann zu erfreulichen Ergebnissen zu gelangen, wird es, nach bisherigen Erfahrungen, nötig sein, die Projektverfasser zur endgültigen Ausarbeitung zuzuziehen. Wir dürfen hoffen, Dr. Klöti werde dies auf dem Gebiet des Bebauungsplanes so erfolgreich durchzusetzen verstehen, wie er gerade gegenwärtig zur Beschaffung rasch erstellbarer Arbeiterwohnhäuser die Intelligenz und Leistungsfähigkeit nichtbeamteter Architekten der Allgemeinheit dienstbar macht.

Die Redaktion.

¹⁾ Vergl. deren Darstellung in Bd. LXVIII, S. 232 (vom 11. Nov. 1916).

¹⁾ Vergl. Ziffer 3 in § 4 des Programmes, S. B. Z. vom 22. Jan. 1916 (S. 50)