

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 17

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Nutzungsbedingungen

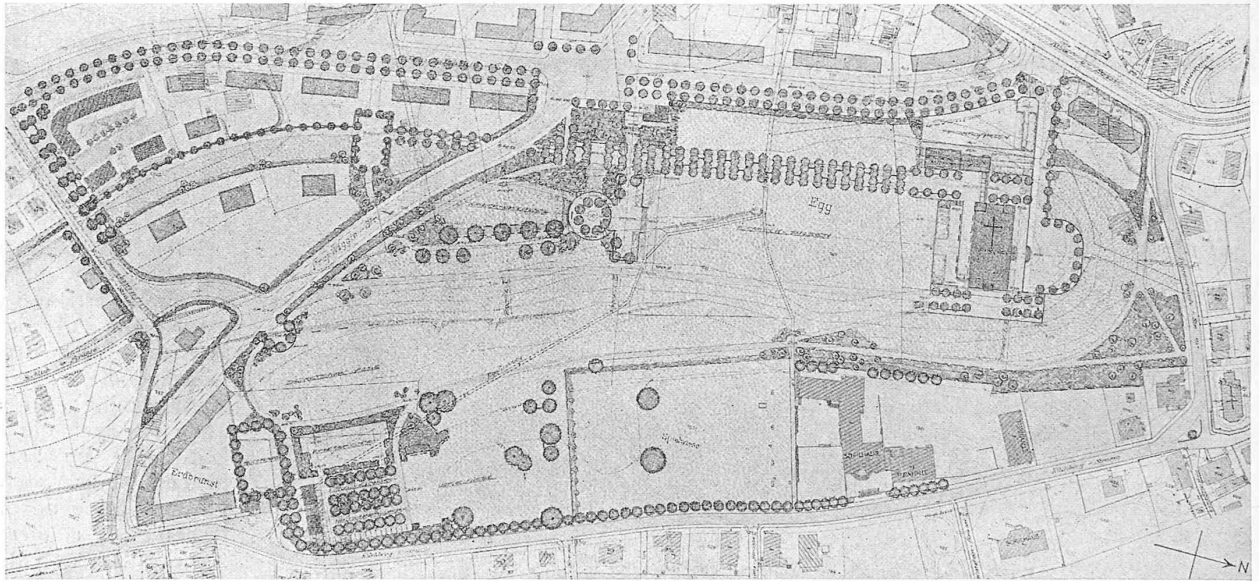
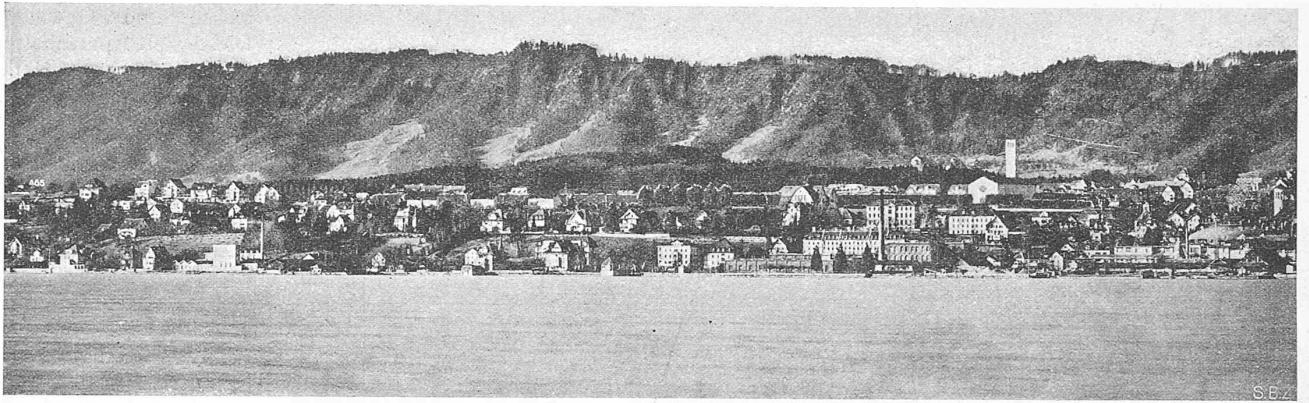
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



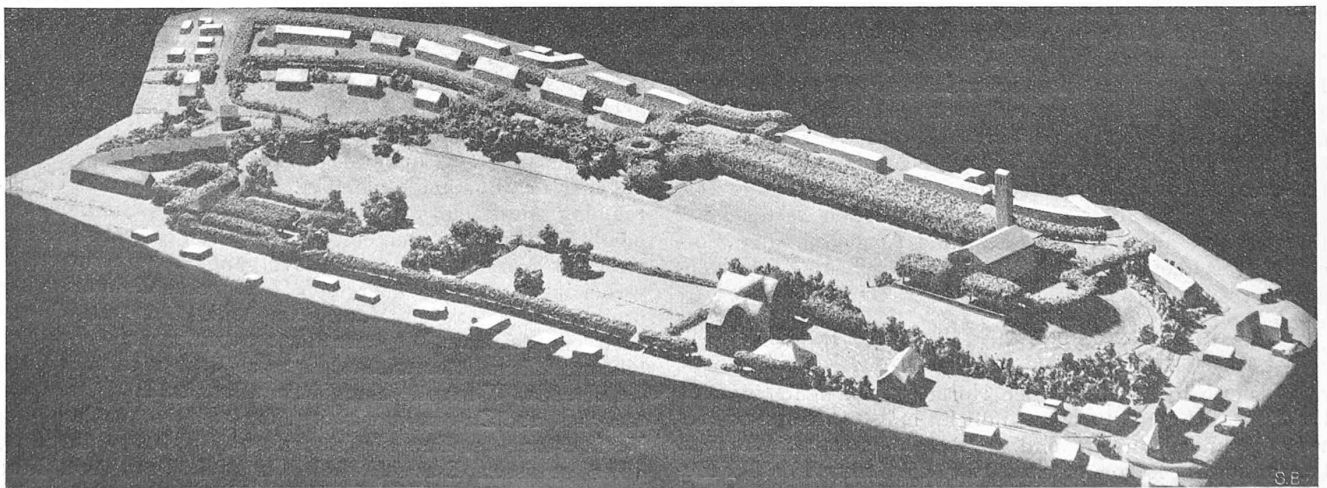
IV. Preis (1800 Fr.), Entwurf Nr. 4 — Gartenarchitekten Gebr. Mertens, Zürich. — Ansicht vom See aus und Uebersichtsplan 1 : 4000.

Wettbewerb für die Bebauung der „Egg“ in Zürich-Wollishofen.

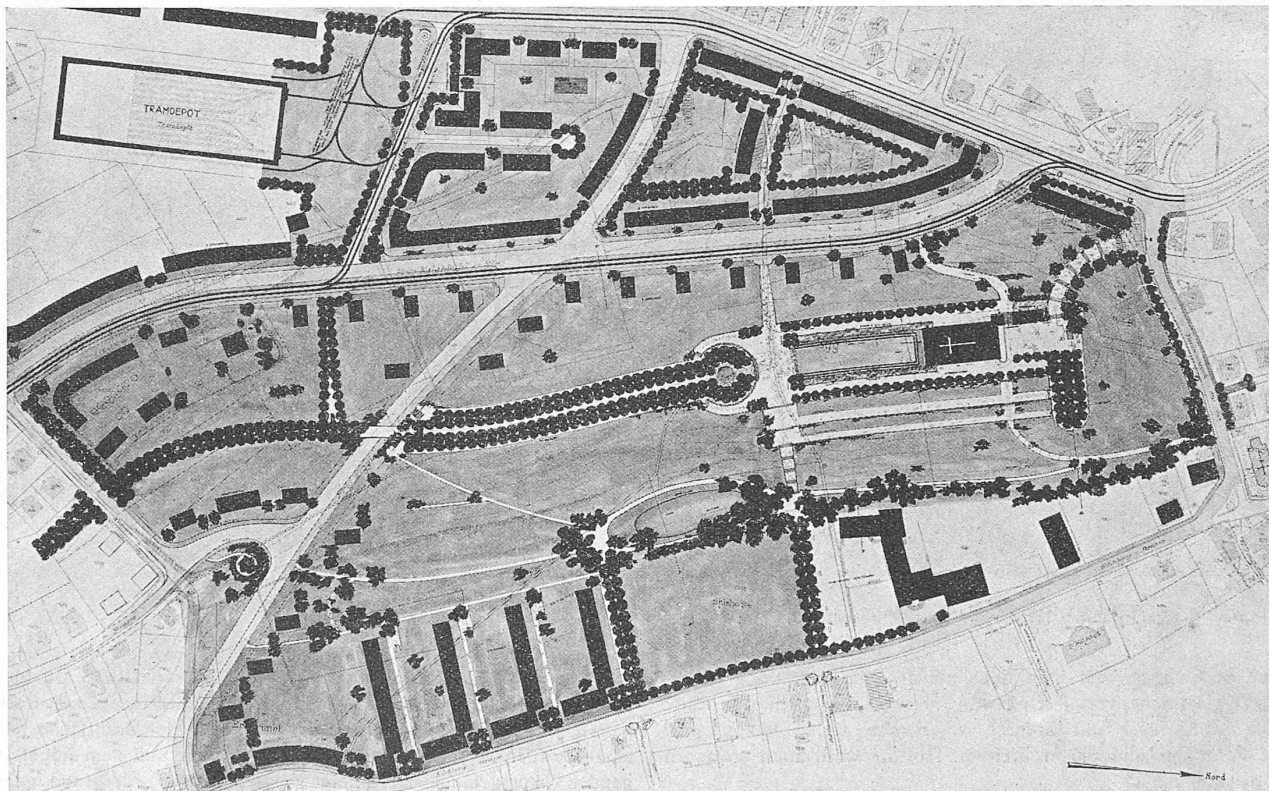
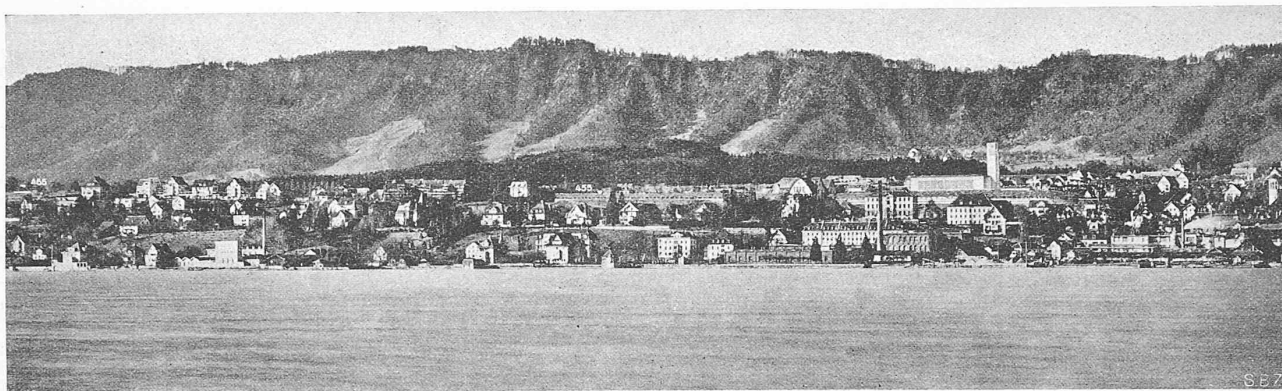
(Schluss von Seite 198.)

Nr. 4, „Grünhang“. Die im grossen Ganzen durchaus richtige Disposition des Projektes ist besonders aus dem Modell deutlich ersichtlich. Die starre, reizlose Behandlung mancher Details steht indessen im Widerspruch zu der weichen landschaftlichen Form des Geländes. Die Kirche ist mit ihrer Längsaxe Ost-West richtig

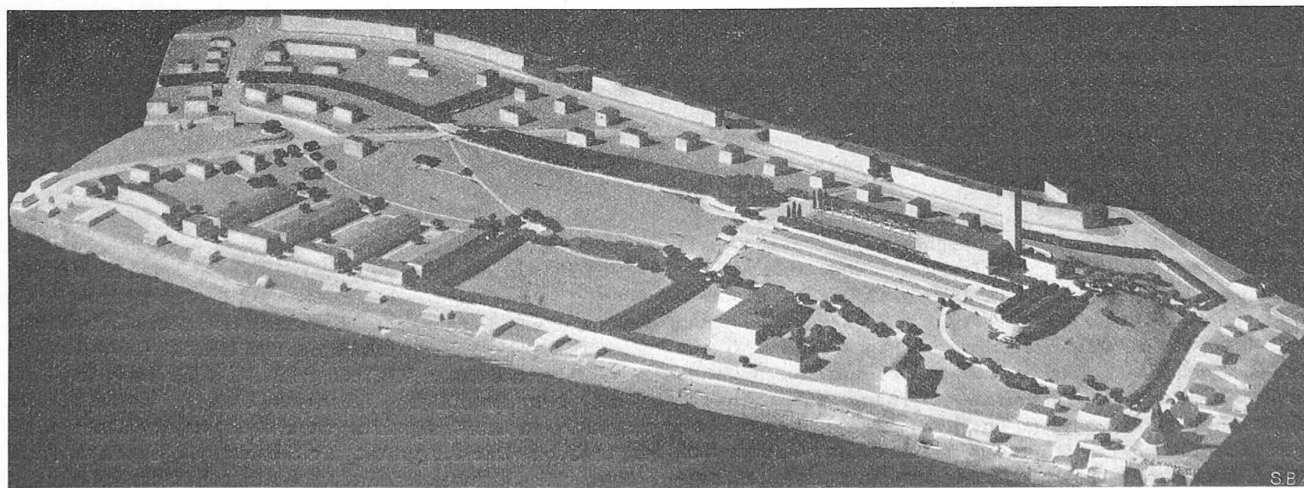
disponiert. Bei guter künstlerischer Durchbildung könnte sie als schönes Wahrzeichen die Gegend beherrschen. Der ostseitig angelegte Promenadenweg ist ohne jede Schattenwirkung; dies muss als Fehler bezeichnet werden, da dadurch das Strahlende der offenen Landschaft aus dunkler Allee verloren geht. Die Anordnung der axialen Kreisbastion scheint etwas gezwungen, während das kleine Aussichtsplateau an der Einmündung Seeblickstrasse recht hübsche Ausblicke vermittelt. Die Bebauungsvorschläge für das Gelände Wiggis-/Widmerstrasse entbehren eines gewissen künstle-



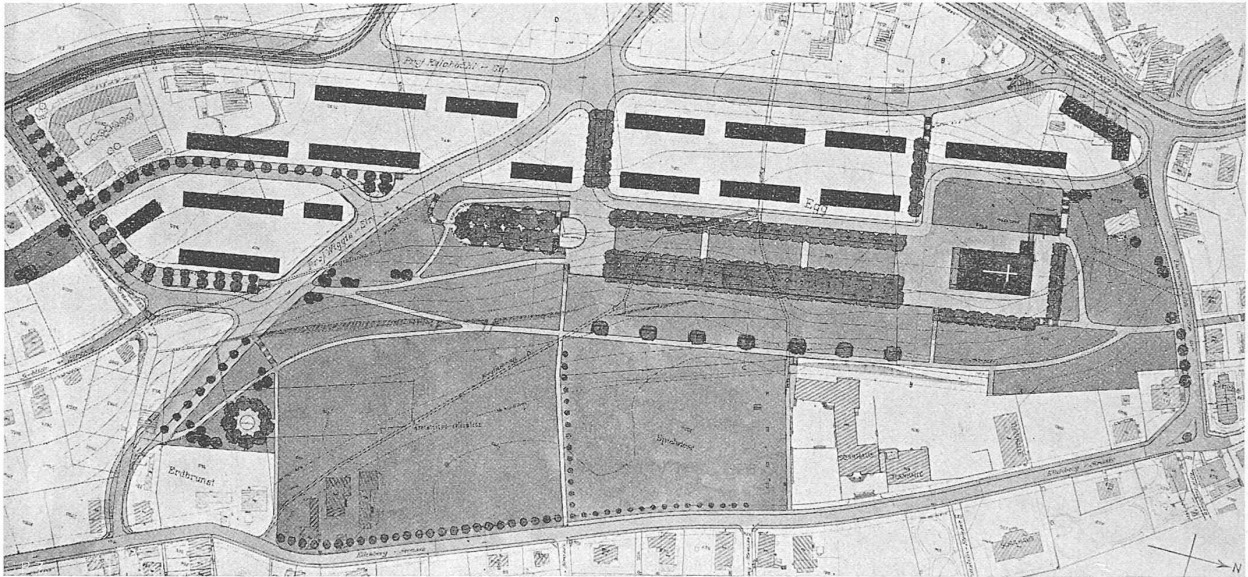
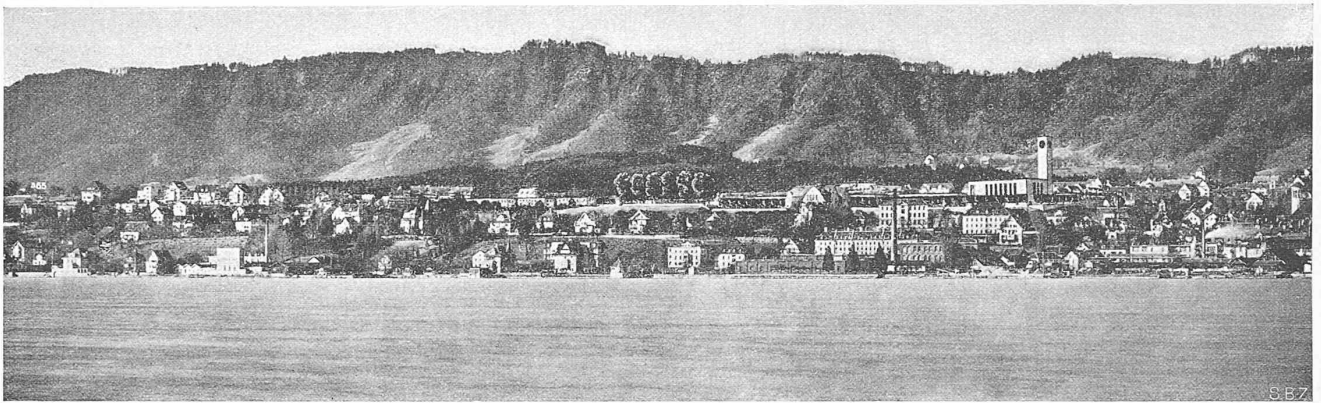
IV. Preis, Entwurf Nr. 4. — Verfasser Gartenarchitekten Gebr. Mertens, Zürich. — Modell; Fliegerbild aus Nordost.



V. Preis (1500 Fr.), Entwurf Nr. 2. — Architekten J. Schütz und E. Bosshard, Zürich. — Ansicht vom See aus und Uebersichtsplan 1 : 4000.



V. Preis, Entwurf Nr. 2. — Verfasser Architekten J. Schütz und E. Bosshard, Zürich. — Modell, Fliegerbild aus Nordost.



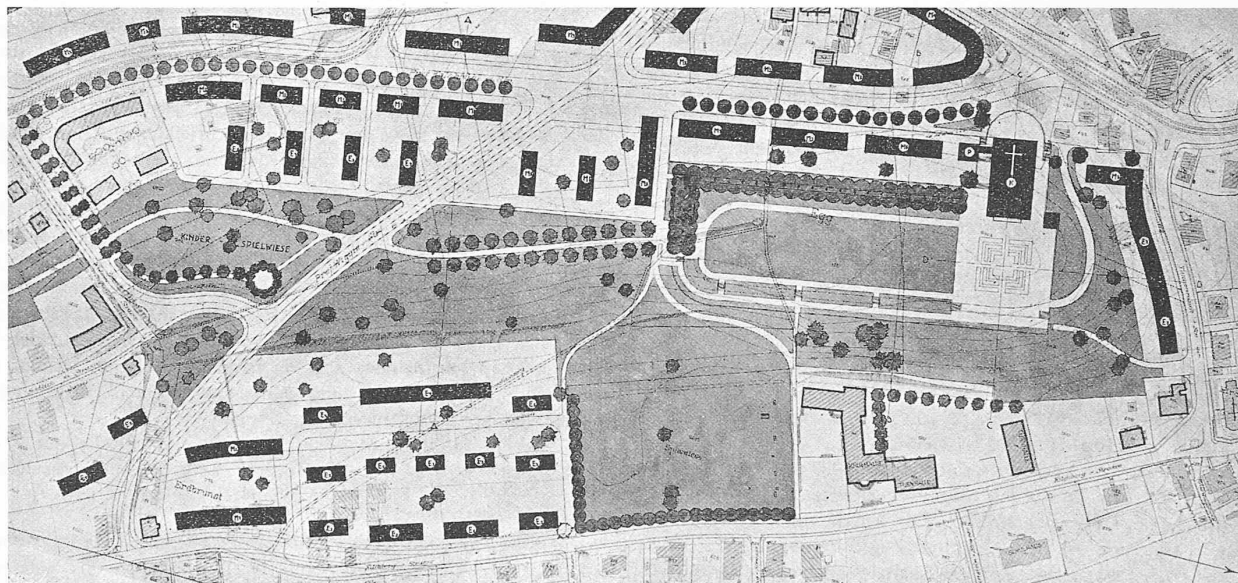
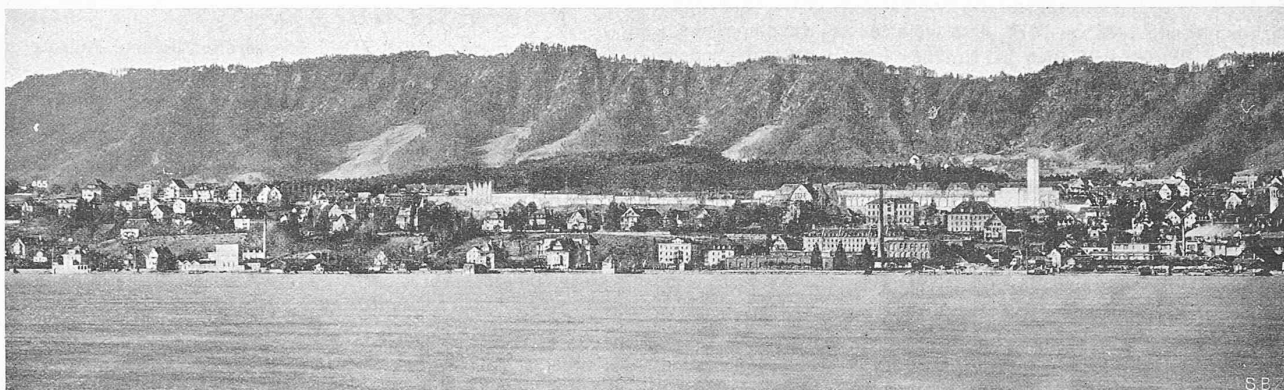
Ankauf (1000 Fr.), Entwurf Nr. 5. — Architekten Kessler & Peter, Zürich. — Ansicht vom See aus und Uebersichtsplan 1 : 4000.

rischen Schwunges, den man auch bei der Platzgestaltung Kalchbühl-/Wiggisstrasse vermisst. Etwas nüchtern ist auch der Platz an der Albisstrasse mit Zufahrt zur Kirche, welche letztere mit 5,5 m Fahrbahn und 3,5 m breitem Trottoir wohl auch etwas zu breit geraten ist.

Nr. 2, „Grün-Egg“. Der Verfasser zieht wohlüberlegt die Verkehrszuführung zur Höhenpromenade in seine Planung hinein, und zwar sowohl von der Strassenbahn aus als auch von der See- und der Stadtseite her. Die Fortsetzung der Höhenpromenade nach Süden über den durch eine Fussgängerbrücke überwundenen Strasseneinschnitt der Wiggisstrasse ist gut gelöst. Die Verbindung der Seeseite im Zuge der Hoffnungstrasse-Höhenpromenade-Ziegelstrasse ist ein guter Vorschlag, zumal der Fussgängerverkehr dadurch von der Schule abgerückt wird. Unerwünscht ist die zweimalige Kreuzung der Kalchbühlstrasse zum Zwecke der Auf- und Abfahrt zur Kirche; es wird ohne allzu grosse Aenderung des Kirchplatzes mit einer Anfahrt auszukommen sein. Die Zubringerallee von der Strassenbahn-Endstation zu der verlängerten Höhenpromenade ist ein Vorzug des Projektes. Die Stellung der Kirche ist in dem Bestreben, sie in die öffentliche Anlage gut einzubeziehen, städtebaulich ungenügend gelöst. So wertvoll die grosse nördliche Terrasse mit der nordöstlichen Bastion als Aussichtsplatz in der Richtung zur Stadt ist, um so viel besser wäre das Hinausrücken der Kirche nach Nordosten für den Eindruck im Stadtbilde. Zu loben ist die gute Durcharbeitung der gartenarchitektonischen Einzelheiten des Projektes in der Gliederung und im Aufbau. Jedoch wäre eine geringere Ausdehnung der formalen Gestaltung dem Gelände und der ländlichen Umgebung nach besser am Platze. Der Seerosenteich wäre zweckmässiger als Planschbecken für kleine Kinder auszunutzen.

Nr. 5, „Natur und Form“. Der Verfasser strebt die Idealösung an, den Hang nach Osten von jeglicher Bebauung freizuhalten. Die dadurch gewonnene Vergrösserung der Grünfläche nutzt er zusammen mit der öffentlichen Spielwiese und dem höher liegenden Hanggelände zu einem grosszügigen Vordergrund gegen das Landschaftsbild zum See hin. Die Verbindung von Kirche und oberer Promenade bis zur Crête ist gut, wenn auch ohne besondere Originalität. Der Reiz der Höhenpromenade liegt in der durch Stütz- und Brüstungsmauer hoch gelegten Allee an der Ostseite. Die Ausnutzung des südlichen Kopfes der Crête durch einen baumbestandenen Spielplatz mit dem zwischen Treppen eingefügten Brunnen- und Planschbecken ist eine formal brauchbare Lösung; jedoch sind auch hier nicht die letzten Möglichkeiten der Anpassung und Ausnutzung des Geländes erschöpft. Zu bemängeln bleibt die Vernachlässigung der Bepflanzung im Vorgelände des Hanges. Die Ueberleitung zu dem südlich der Wiggis- und Widmerstrasse vorgesehenen Grünzuge ist schwächlich.

Nr. 38, „Freier Blick“. Die Vorzüge dieses Entwurfes liegen in erster Linie in natürlicher freilandschaftlicher Durchbildung des Grünzuges, der sich flüssig gegen die Gemeindegrenze von Kilchberg fortentwickelt. Das bereits vorhandene Hochplateau der Egg ist mit wenig Mitteln zu einem aussichtsreichen Grünplatz mit gärtnerischer Steigerung entwickelt und findet seinen Abschluss in einem chaussierten Kirchenvorplatz. Die Stellung der Kirche vermag zwar im Bild der Albisstrasse eine gewisse Bereicherung zu geben, vernachlässigt aber die sich daraus ergebenden ungünstigen Ueberschneidungen von der Seeseite her. Durch eine stark vorgerückte Stellung der Kirche würde der Entwurf wesentlich gewinnen. Die neu projektierte Bebauung ist organisch entwickelt und durch eine wohlüberlegte Abwechslung von Reihen-, Gruppen-



Ankauf (1000 Fr.), Entwurf Nr. 38. — Architekten A. Reinhart & H. Landolt, Zürich. — Ansicht vom See aus und Uebersichtsplan 1 : 4000.

und Einfamilienhäusern mit zum Teil städtebaulichen Reizen zum Ausdruck gebracht. Die Zusammenführung der von der Kilchbergstrasse zur Höhenpromenade ansteigenden Fusswege ist störend.

*

Das Preisgericht beschliesst, folgende Entwürfe zu prämiieren:

- | | |
|-------------------------------|------------------------------|
| I. Preis (3500 Fr.), Nr. 11. | IV. Preis (1800 Fr.), Nr. 4. |
| II. Preis (2800 Fr.), Nr. 21. | V. Preis (1500 Fr.), Nr. 2. |
| III. Preis (2400 Fr.), Nr. 9. | |

Es ist einstimmig der Auffassung, dass die weitere Bearbeitung des Projektes für die öffentliche Anlage und die Kirche im Interesse einheitlicher Ausgestaltung dem Verfasser des mit dem ersten Preise ausgezeichneten Entwurfes anvertraut werden könnte.

Das Preisgericht empfiehlt einstimmig den Ankauf der Entwürfe Nr. 5 und Nr. 38 zum Preise von je 1000 Fr.

Die Oeffnung der Umschläge ergibt:

- | |
|---|
| I. Preis: Arch. Franz Stephan Hüttenmoser, Zürich. |
| II. Preis: Architekten Laubi & Bosshard und O. Fröbel's Erben, Gartenarch., Zürich. |

III. Preis: Architekten Gebrüder Bräm, Zürich.

IV. Preis: Gartenarchitekten Gebrüder Mertens, Zürich.

V. Preis: Architekten J. Schütz & E. Bosshard, Zürich.

Ankauf Nr. 5: Architekten Kessler & Peter, Zürich.

Ankauf Nr. 38: Architekten A. Reinhart & H. Landolt, Zürich.

Die Verfasser beider Entwürfe haben sich mit dem Ankauf einverstanden erklärt.

Zürich, den 17. Juli 1930.

Das Preisgericht:

Stadtrat J. Baumann, Vorsitzender, Prof. O. R. Salvisberg,
Gartenbaudirektor Max Bromme, Frankfurt a. M.,
Arch. J. A. Freytag, Zürich, Stadtbaum. H. Herter, Zürich,
K. Hippenmeier, J. Knecht; Sekretär Dr. W. Lude.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1929.

(Schluss von Seite 186.)

VI. Rollmaterial.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen wurden im Laufe des Berichtjahres zwei Einphasenstrom-Lokomotiven der Serie Ae ³/₆, zwei solche der Serie Ae ⁴/₇, und drei Einphasenstrom-Rangierlokomotiven Ee ²/₂ in Dienst genommen. Damit standen auf Ende des Jahres an elektrischen Fahrzeugen zur Verfügung: 335 Streckenlokomotiven (einschl. zwei solche für 5500 Volt der Seetalbahn), 23 Rangierlokomotiven, 45 Motorwagen 15000 V, 10 Motorwagen 5500 V und 17 Akkumulatoren-Fahrzeuge, einschl. einem Traktor, insgesamt 450 elektrische Fahrzeuge. Bestellt wurden im Berichtjahr 10 Rangierlokomotiven Ee ³/₈. Die fortgesetzt guten Erfahrungen mit der Führung von Zügen mit einmännig bedienten elektrischen Lokomotiven haben die S. B. B. veranlasst, weitere 30 Lokomotiven mit der entsprechenden Sicherheitseinrichtung auszurüsten. Seit 15. Mai 1929 stehen nun 91 derartige Lokomotiven in Dienst.

Die Verkehrszunahme der letzten Jahre machte auch bei zahlreichen andern Bahnunternehmungen, die während der Nachkriegsjahre notgedrungen eine weitgehende Zurückhaltung in ihren Ausgaben beobachten mussten, zahlreiche Neuanschaffungen von Rollmaterial erforderlich. Beim Bau dieser Fahrzeuge gelangten verschiedene Neuerungen zur Anwendung, wie schnellaufende Motoren, Vielfachsteuerung, verbesserte Bremsmittel, praktischere Anordnung zum Ein- und Aussteigen usw. Auch am vorhandenen Rollmaterial sind vielfach Verbesserungen durchgeführt worden, wie z. B. der Einbau stärkerer Motoren, neuer Kontrollen, von Magnetschienenbremsen, automatischer Kupplungen und Schutzvorrichtungen, Verbesserung der Heizeinrichtungen. Auf Ende des Berichtjahres waren 838 Fahrzeuge mit Schienenbremsen ausgerüstet (gegen 817 Ende 1928); selbsttätig wirkende Kupplungen waren