Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 13

PDF erstellt am: **03.06.2024**

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.

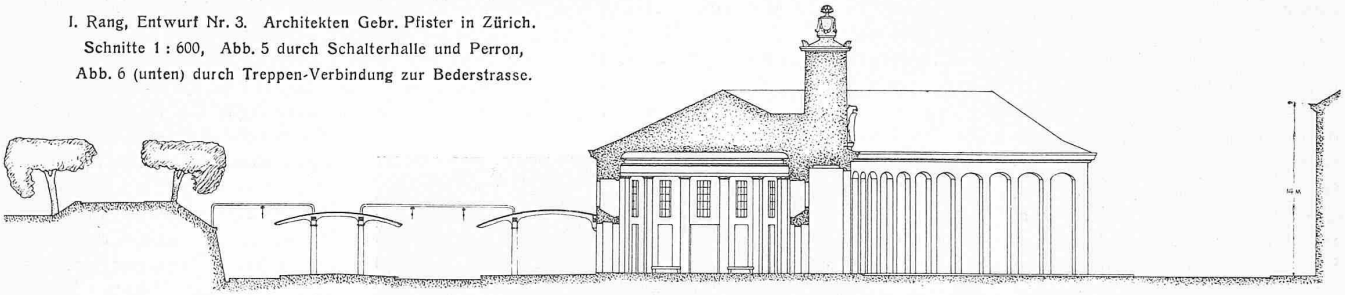
Haftungsausschluss

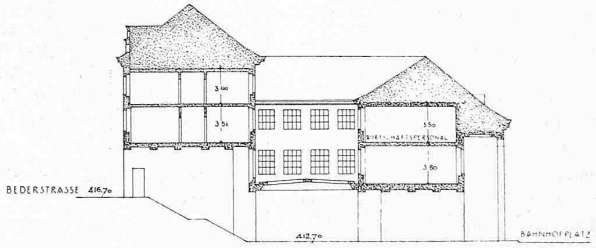
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

I. Rang, Entwurf Nr. 3. Architekten Gebr. Pfister in Zürich.
Schnitte 1 : 600, Abb. 5 durch Schalterhalle und Perron,
Abb. 6 (unten) durch Treppen-Verbindung zur Bederstrasse.





Die ansehnliche Zahl der Millionen, die jährlich für Brennstoffe ans Ausland bezahlt werden müssen, und die Erwägung des preisminderndn Einflusses der im Lande selbst mit billiger Wasserkraft arbeitenden Produktion lassen hoffen, dass Führer und Private Griechenlands die in ihrem reichen Lande heute noch brachliegenden Energiequellen in absehbarer Zeit ihrem wirtschaftlichen und kulturellen Aufstieg dienstbar machen.

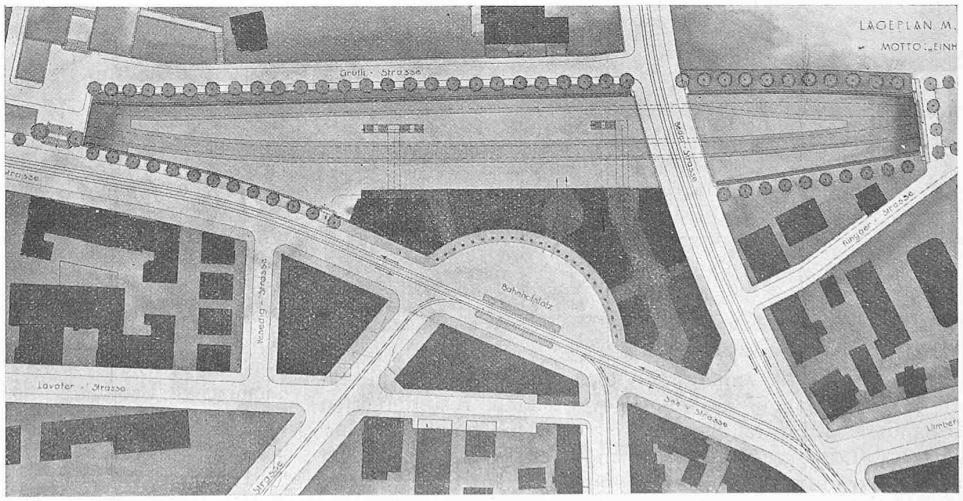
Entwürfe zum Bahnhofvorplatz und Aufnahme-Gebäude der neuen Station Zürich-Enge.

Nachdem mit der Vorlage des Stadtrats vom 21. März d. J. der amtliche Entwurf für die Anpassung des Bebauungsplanes an die durch den Umbau der linksufrigen Seebahn verlegte Station Enge öffentlich zur Diskussion gestellt war, setzte eine lebhafte Kritik des „viereckigen" Bahnhofvorplatzes ein, der auch wir in Nr. 15 letzten Bandes (14. April d. J., mit verschiedenen Plänen) Ausdruck verliehen hatten. Die Ablehnung jenes vermeintlich regelmässigen Architektur-Platzes war, namentlich auch in der vorberatenden Kommission des Grossen Stadtrates, so einhellig, dass die S. B. B. sich nun (Ende Mai 1923) doch entschlossen, zwar nicht einen eigentlichen Wettbewerb zu veranstalten (wie dies die Städtische Bauverwaltung 1917, leider vergeblich, vorgeschlagen hatte), aber doch gemeinsam mit der Stadt Zürich neben dem vom Oberingenieur des III. Kreises zugezogenen Arch. A. Frölich wenigstens drei weitere zürcherische Architektenfirmen zur Vornahme von Projektstudien zu veranlassen. Das bezügliche Programm umschrieb die Aufgabe folgendermassen:

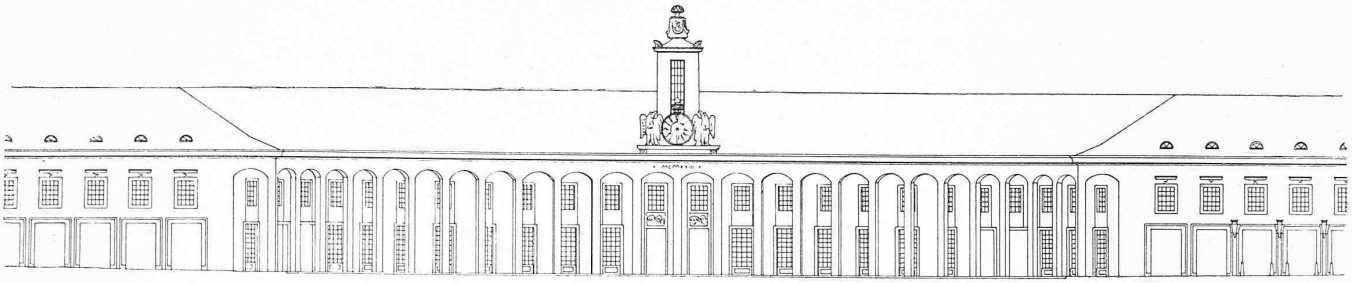
„Im amtlichen Bebauungsplan [Seite 185 letzten Bandes, *Red.*] ist ein viereckiger Bahnhofplatz vorgesehen. Es sollen Entwürfe für einen Platz gewonnen werden, für den als gegeben zu betrachten sind: die östliche Flucht der Seestrasse, die im Bau begriffene Bederstrasse inbezug auf Lage und Höhe, sowie der im Vorprojekt der Bundesbahnen gegebene östliche Bahnsteigrand des Bahnhofes inbezug auf Lage und Höhe. Die Seestrasse ist mit einem Mindestbaulinienabstand von 20 m durchzuführen. — Gewinnen die Projektverfasser durch ihre Studien die Ueberzeugung, dass eine andere, städtebaulich günstigere und nicht wesentlich unwirtschaftlichere Form des Bahnhofplatzes vorzuziehen sei, so wollen sie ihre Ansicht darlegen und durch Zeichnungen erläutern. — In das Projekt des Bahnhofplatzes ist eine Zufahrtsstrasse von dem Alpenquai her und die Einführung der Gotthardstrasse aufzunehmen. — Zur Aufgabe gehört ferner die Projektierung des Aufnahme-Gebäudes im Zusammmenhang mit einem Gebäude zwischen dem Bahnhofplatz und der Bederstrasse. —

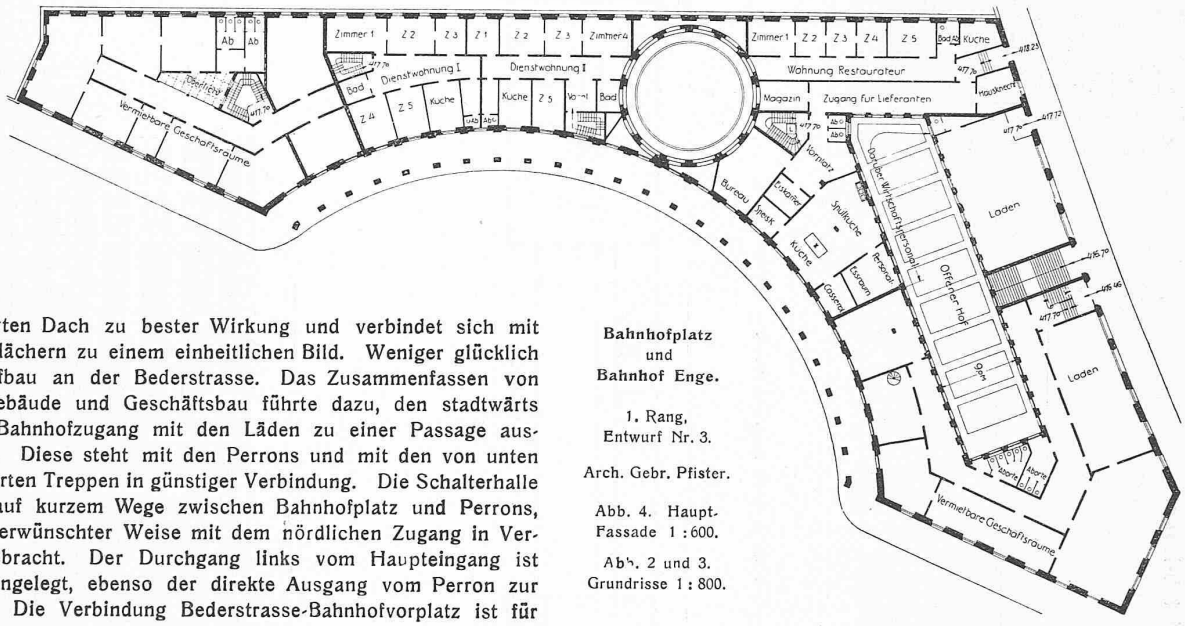
Bezüglich des Raumprogramms sei auf die Beschriftung der hier beigefügten Pläne verwiesen. Das die Nordwand des Platzes bildende Gebäude an der Rampe der Bederstrasse-Ueberführung war als Geschäftshaus auszubilden, in dessen Erdgeschoss ein Postbureau vorzusehen. Zur Beurteilung der auf den 23. Juli abzuliefernden Enwürfe waren als Expertenkommission unter dem Vorsitz von Bauvorstand Dr. E. Klöti berufen worden die Architekten Prof. H. Bernoulli (Basel), Prof .Dr. Bestelmeyer (München), Stadtbaumeister M. Müller (St. Gallen) und Nager, Architekt der Gen.-Dir. der S. B. B. Seinem Bericht (vom 21. August 1923) ist nachfolgende Beurteilung der Entwürfe entnommen.

Nr. 3 *„Einheit."* Der Bahnhofvorplatz ist formal und verkehrstechnisch in enge Verbindung mit den beiden von Osten herführenden Strassen gebracht. Die Seestrasse bildet die Basis der ganzen Anlage. Die Einführung der verlängerten Alpenquaistrasse bedingt freilich die Niederlegung zweier Häuser, statt eines. Die Durchführung der Lavaterstrasse zwischen verlängerter Alpenquai- und Gotthardstrasse würde besser unterdrückt. Die Strassenbahn findet in der übersichtlichen Anordnung der Verkehrsräume leicht den erwünschten, gesicherten Platz. Bahnhof und Geschäftsbau sind zu einem einheitlichen Ganzen zusammengezogen, mit der klaren Absicht, die durch Umriss und Höhenlage gegebenen Unregelmässigkeiten im Gebäude selbst aufzunehmen. Ohne grossen Aufwand wurde es möglich, den Haupteingang einzig in den Umrissen des Aufnahmegebäudes in sinnfälliger Weise auszuzeichnen. Auf der Bahnseite kommt die langgestreckte Front mit ihrem gleichmässig



I. Rang, Entwurf Nr. 3. Arch. Gebr. Pfister, Zürich. — Abb. 1. Bahnhofplatz mit Umgebung, 1 : 2500.





Bahnhofplatz und Bahnhof Enge.

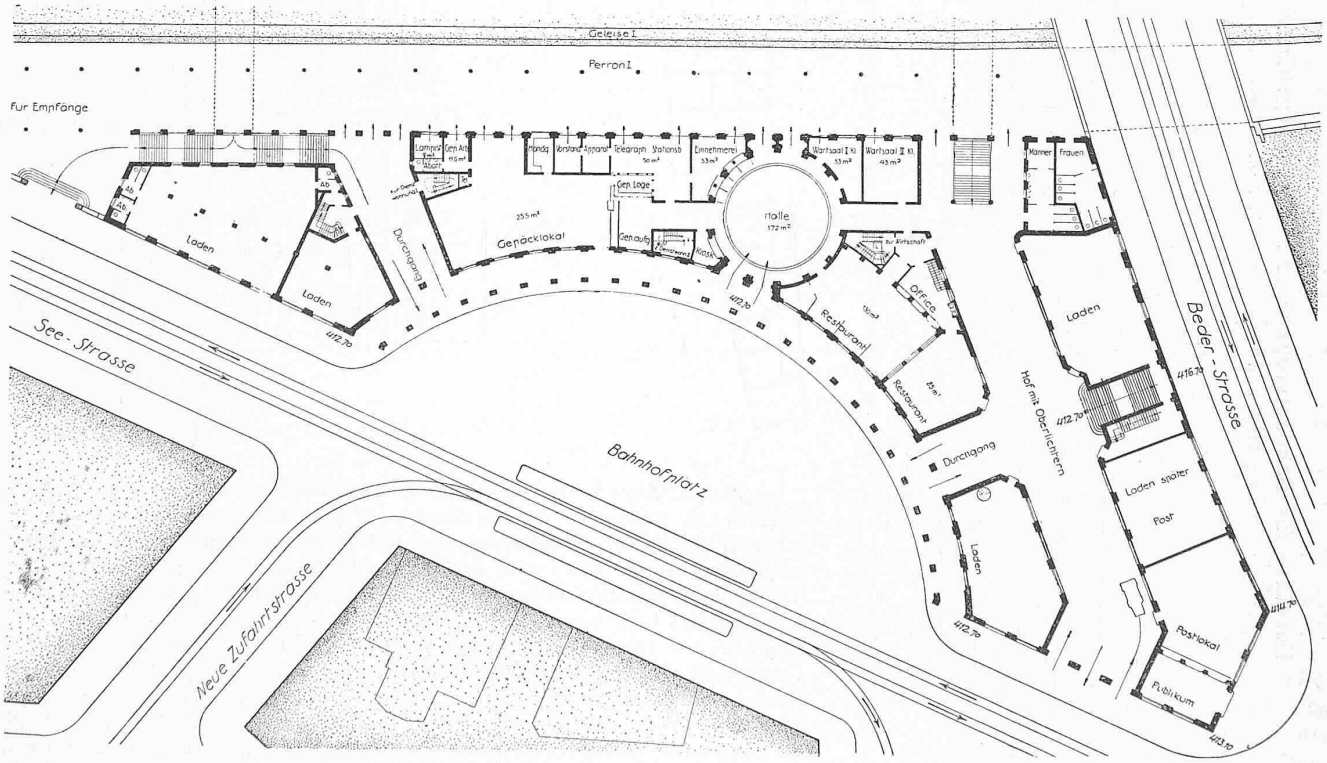
1. Rang, Entwurf Nr. 3.

Arch. Gebr. Pfister.

Abb. 4. Haupt-Fassade 1 : 600.

Abb. 2 und 3. Grundrisse 1 : 800.

durchgeführten Dach zu bester Wirkung und verbindet sich mit den Perrondächern zu einem einheitlichen Bild. Weniger glücklich ist der Aufbau an der Bederstrasse. Das Zusammenfassen von Aufnahmegebäude und Geschäftsbau führte dazu, den stadtwärts gelegenen Bahnhofzugang mit den Läden zu einer Passage auszugestalten. Diese steht mit den Perrons und mit den von unten heraufgeführten Treppen in günstiger Verbindung. Die Schalterhalle vermittelt auf kurzem Wege zwischen Bahnhofplatz und Perrons, sie ist in erwünschter Weise mit dem nördlichen Zugang in Verbindung gebracht. Der Durchgang links vom Haupteingang ist geschickt angelegt, ebenso der direkte Ausgang vom Perron zur Seestrasse. Die Verbindung Bederstrasse-Bahnhofvorplatz ist für



den Zugang aus dem Engequartier etwas weit ostwärts verschoben. Die restlose Verwertung der gegebenen Flächen, die Ausnützung der von den Strassen berührten Fronten für Läden, die grosse Entwicklung der Perronfront entspringen guter Ueberlegung der praktischen und ästhetischen Seite der Aufgabe. Die Verlegung aller Unregelmässigkeiten des Bauplatzes ins Innere, die halbkreisförmige Bildung des Vorplatzes wie die kreisrunde Anordnung der Haupthalle komplizieren die ganze Anlage. Die nach dem Aeussern zu erwartende formale Organisation des Innern ist nur teilweise erreicht. Die im Segment geführten Arkaden sind für den verhältnismässig bescheidenen Zweck etwas aufwendig, geben aber bei der Niedrigkeit des Baues eine gute Folie für die Kirche.

Entwürfe für Bahnhofvorplatz und Aufnahmegebäude Zürich-Enge.

2. Rang, Entwurf Nr. 2. — Architekt Prof. Dr. K. Moser, Zürich.

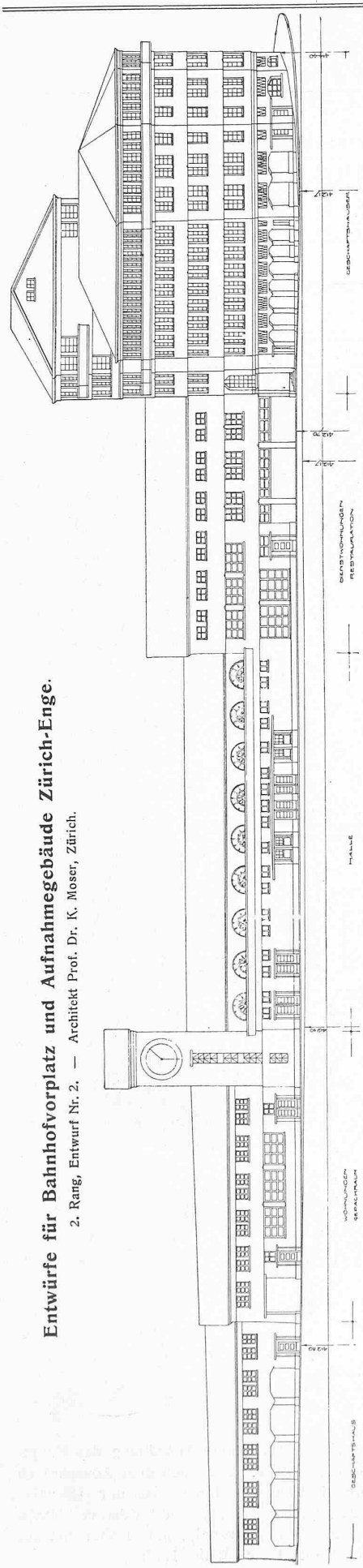


Abb. 10. Ostfront des Bahnhofs, rechts das Geschäftshaus zwischen Bahnhofplatz und Bederstrasse. — Masstab 1 : 600.

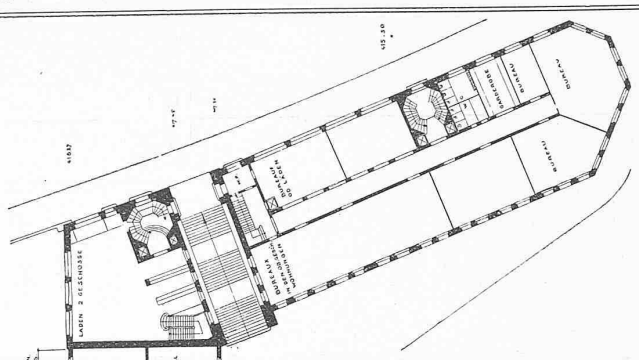
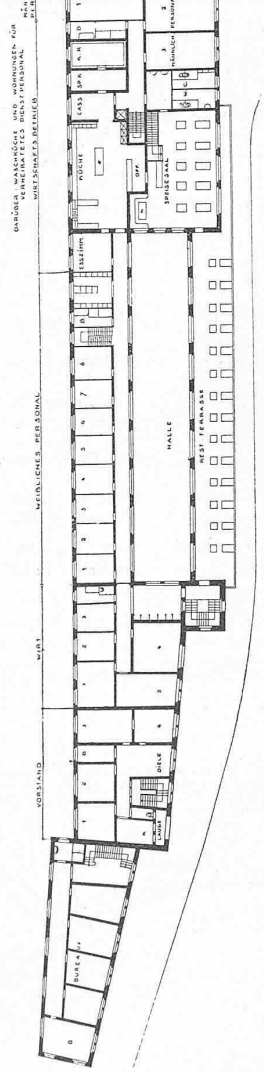


Abb. 9. Grundriss I. Stock vom Bahnhof und dem Geschäftshaus, 1 : 800.



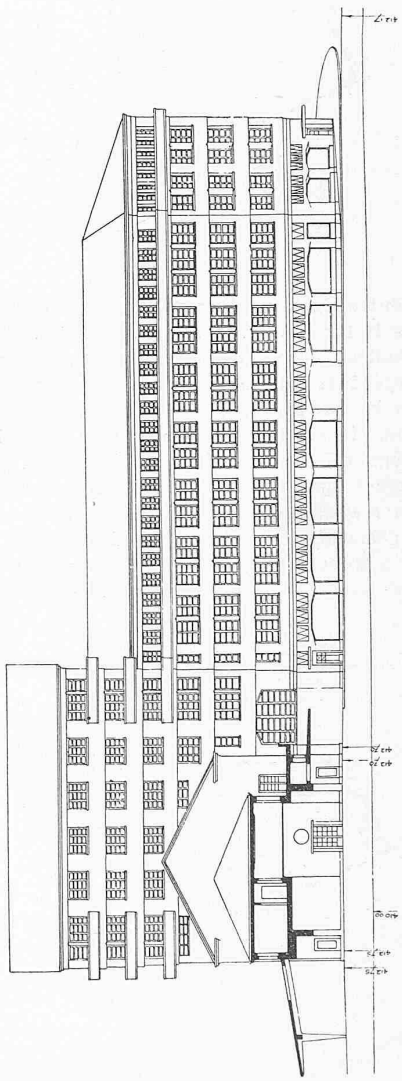


Abb. 11. Schnitt durch die Schalterhalle des Bahnhofs und Platzfront des Geschäftshauses. — Masstab 1 : 600.

Nr. 2. „*Skizze.*" Der Vorschlag, die Verbindungsstrasse zum Alpenquai gestreckter zu führen, ist zu begrüssen.[1]) Wegen der Höhenunterschiede wäre indessen eine geringe Verschiebung nach rechts bei der Einmündung in den Bahnhofplatz notwendig. Gut ist die Schliessung der Lavaterstrasse; für deren Durchführung in ganzer Strassenbreite liegt ein Bedürfnis nicht vor. Durch die Anordnung eines Längsblockes für das Geschäftshaus entsteht vor dem Bahnhof eine natürliche und zwanglose, platzartige Strassenerweiterung, in die der Verfasser die Tramgeleise geschickt einlegt. Die Zugänge vom Bahnhofvorplatz zu den Bahnsteigen sind zweckmässig angeordnet, ebenso der Zugang von der Bederstrasse zum Bahnhofplatz. Die Grundrisse sind im ganzen klar überlegt und sorgfältig durchgearbeitet, besonders entspricht der des Geschäftshauses auch wirtschaftlichen Anforderungen. Weniger befriedigt im Aufnahmegebäude die Anordnung des Restaurant. Die im Grundriss vorbereitete und im Aufriss entwickelte Auflösung der Baumasse in Bauteile, die gegeneinander in Grösse und Behandlung abgesetzt sind, ist geschickt vorgetragen. In Hinsicht auf die Situation und die bauliche

[1]) Der Verfasser sagt hierüber im Erläuterungsbericht: „In diesem Falle ist die neue Strasse nicht ausschliesslich Verkehrsweg nach dem Bahnhof, sondern sie wird gleichzeitig bequemste und flüssigste Verbindung mit der Seestrasse-Wollishofen." *Red.*

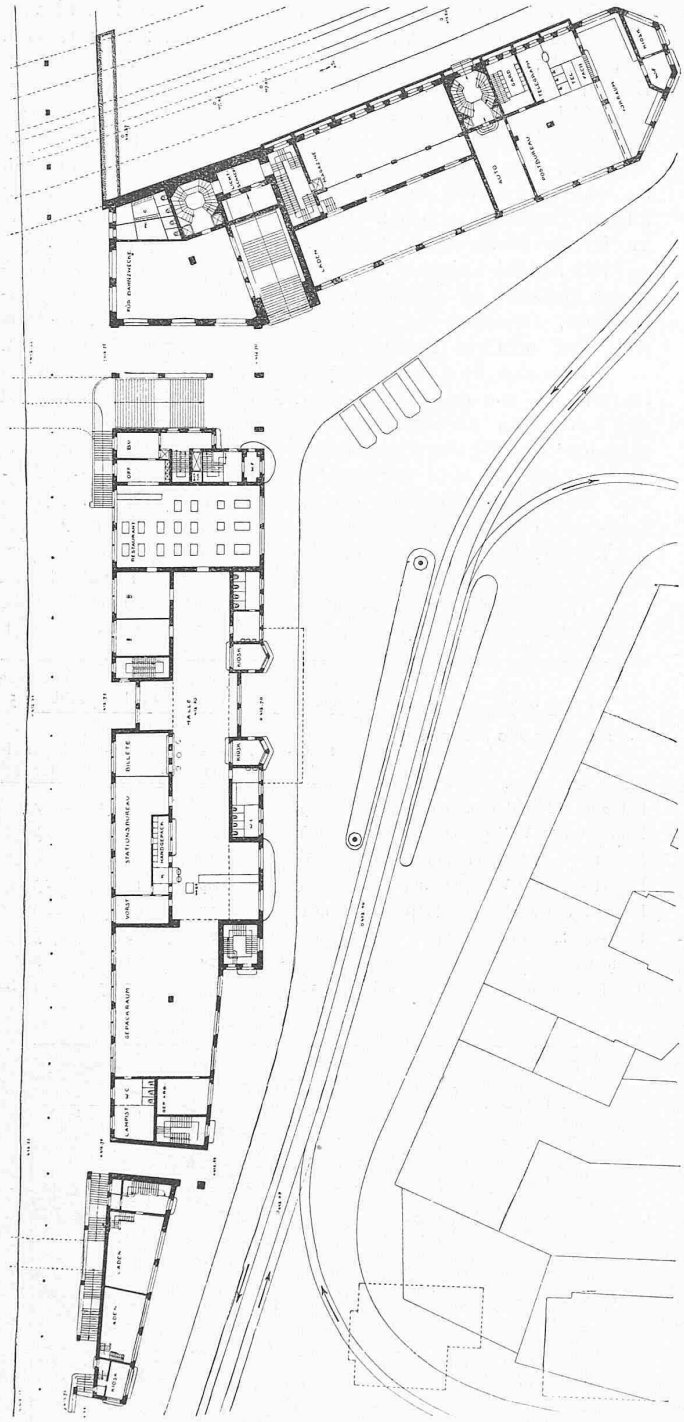


Abb. 8. Erdgeschoss-Grundriss mit Bahnhofplatz, Masstab 1 : 800.

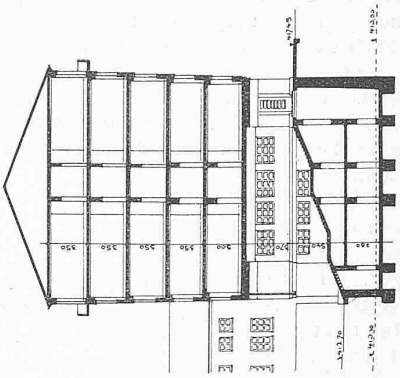


Abb. 12. Zugang von der Bederstrasse, 1 : 600.

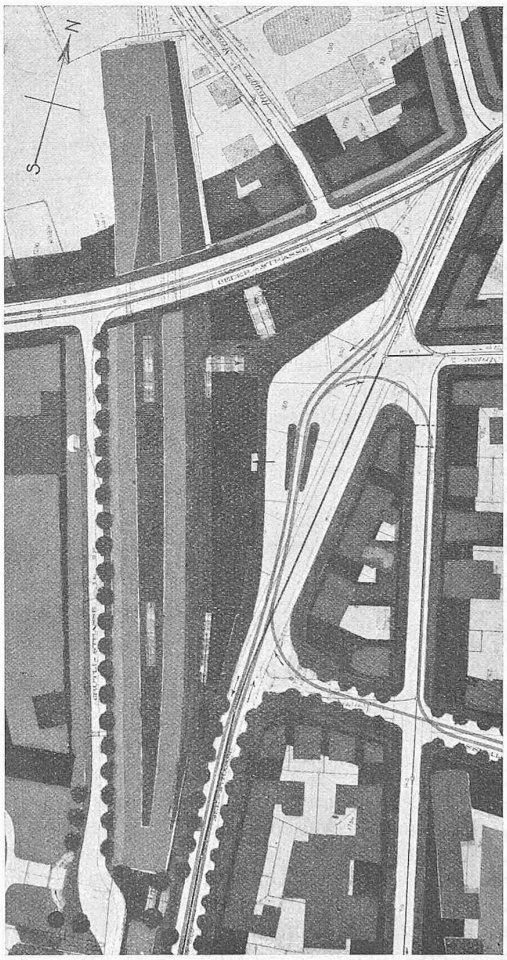


Abb. 7. Lageplan 1 : 2500. — 2. Rang, Entwurf Nr. 2. — Arch. Prof. Dr. K. Moser, Zürich.

Umgebung, vor allem auch mit Rücksicht auf den dominierenden Bau der Kirche Enge ist jedoch eine ruhigere Haltung geboten. Der Blick nach der Kirche würde durch die vom Verfasser im Lageplan vorgeschlagene Baugruppe zwischen Bürgli- und Grütlistrasse beeinträchtigt. (Schluss folgt.)

Ueberwachung des Fahrstrom-Verbrauchs bei Strassenbahnen.

Von *K. Neuenschwander*, Adjunkt der Strassenbahn Winterthur.

Bei Strassenbahnen beansprucht das Fahrstrom-Konto einen namhaften Teil der Betriebsausgaben. Viel Strom geht infolge unrichtigen Fahrens der Wagenführer nutzlos verloren. Dass eine peinliche Ueberwachung des Fahrstromverbrauchs aus wirtschaftlichen Gründen dringend erforderlich ist, soll in nachstehender Abhandlung nachgewiesen werden. Als Unterlagen hierfür dienen hauptsächlich die in Winterthur seit etwa zwei Jahren mit der Fahrstromkontrolle gemachten Erfahrungen.

Ein Motorwagen der Strassenbahn Winterthur wiegt leer rd. 11 t, ein Anhänger etwa 4,7 t; geleistet werden jährlich rd. 550 000 Wagen-km, davon rd. 7 % von Anhängern. Die Fahrdrahtspannung beträgt 550 Volt Gleichstrom. Die Stromverbrauchszahlen in kWh pro Rechnungs-Wagen-km (1 Anhänger-km = $^1/_2$ Motorwagen-km) betrugen, an den Sammelschienen der Umformerstation gemessen, für die verflossenen fünf Jahre:

Jahr:	1917	1918	1919	1920	1921
kWh pro Wagen-km:	0,901	0,866	0,985	0,919	0,753

Zu Vergleichszwecken seien die Stromverbrauchszahlen einer fremden Strassenbahn angefügt:

Jahr:	1917	1918	1919	1920	1921
kWh pro Wagen-km:	0,887	0,879	0,927	0,927	0,886