Diplomarbeiten der Architektur-Abteilung an der E.T.H.

Autor(en): **M., P.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 6

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45452

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.

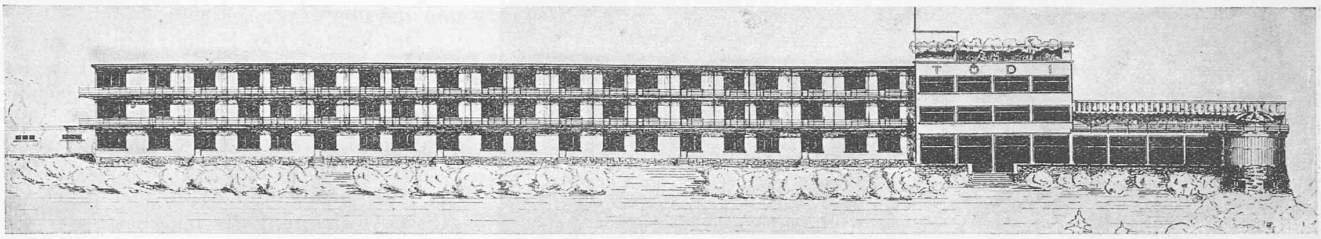
Haftungsausschluss

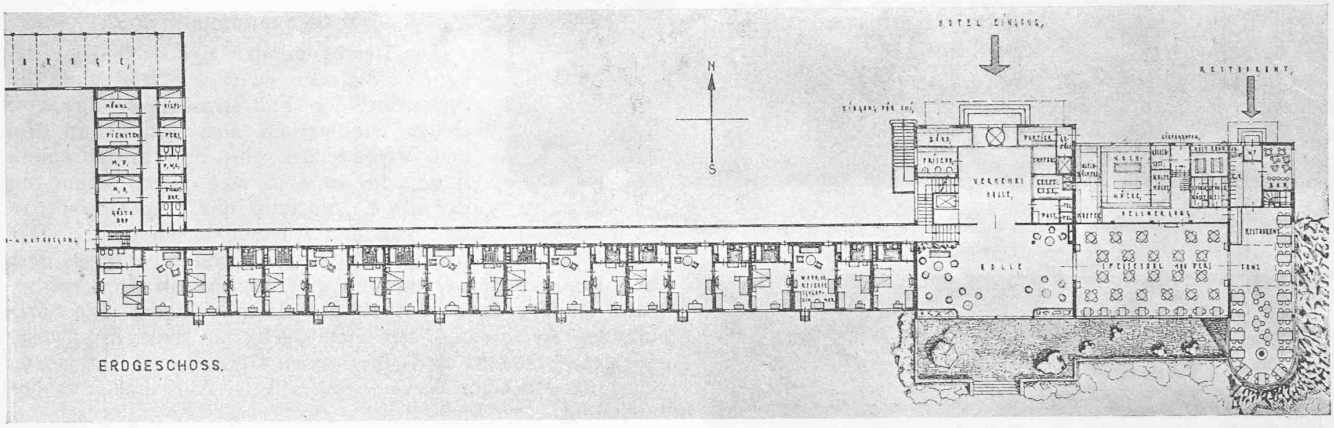
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

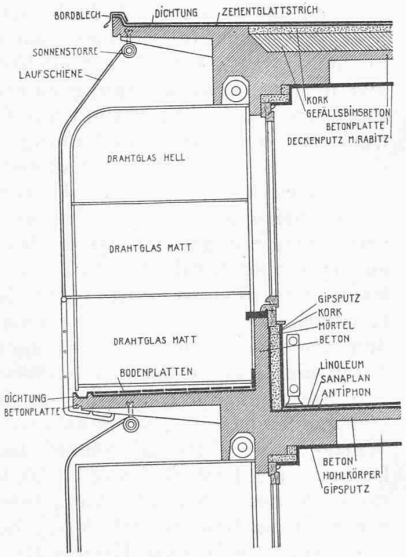
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DIPLOMARBEITEN DER ARCHITEKTUR-ABTEILUNG AN DER EIDG. TECHN. HOCHSCHULE IN ZÜRICH.

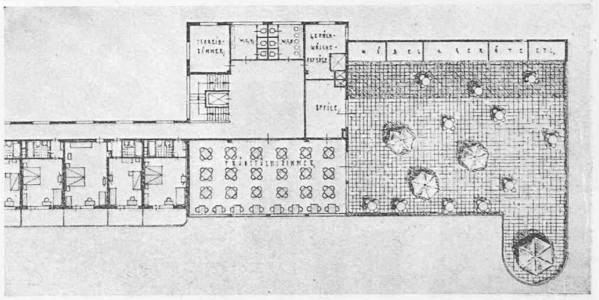


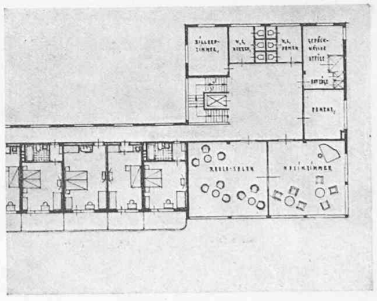




Konstruktions-Einzelheiten. — Masstab 1 : 60.

ENTWURF FÜR EIN HOTEL IN BRAUNWALD.





Südfront, Erdgeschoss, I. und II. Obergeschoss. Masstab 1 : 700.

Diplomand Walter Hauser

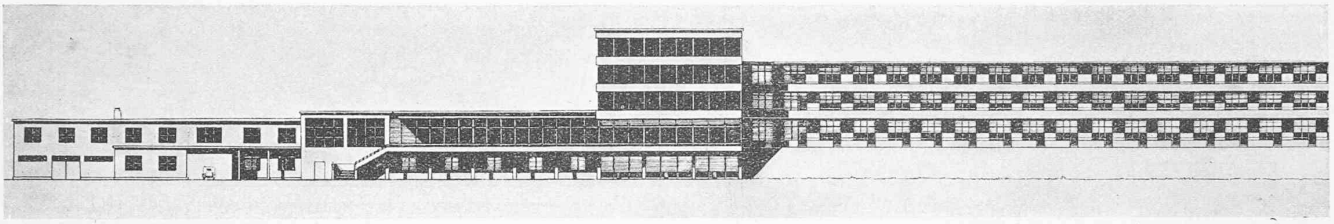
Der Umbau der Mailänder Bahnanlagen ist eine Grosstat, zu der die italienischen Kollegen wärmstens beglückwünscht werden müssen. Wie immer man sich zu dem Werke dem Grundsatz nach und zu der Ausführung im Einzelnen stellen mag, man muss zugeben, dass die gewaltige Aufgabe eine grossartige Lösung gefunden hat, durch die die Verkehrsbedürfnisse und die technischen Erfordernisse unter voller Wahrung der künstlerischen Traditionen des Landes befriedigt worden sind. Der neue Bahnhof ist eines der gewaltigsten Bauwerke des Jahrhunderts, und dass es dem Verkehr gewidmet ist, ist eine neue Bekräftigung dafür, dass wir im Zeitalter des Verkehrs leben. Die Befriedigung der Italiener über das grosse Werk ist vollkommen berechtigt und es zeugt für den Geist, in dem sie es betrachten und empfinden, dass der italienische Verkehrsminister, Graf Ciano, allgemeinen Beifall fand, als er am 31. Juli 1931, bei der feierlichen Eröffnung des Bahnhofs sagte:

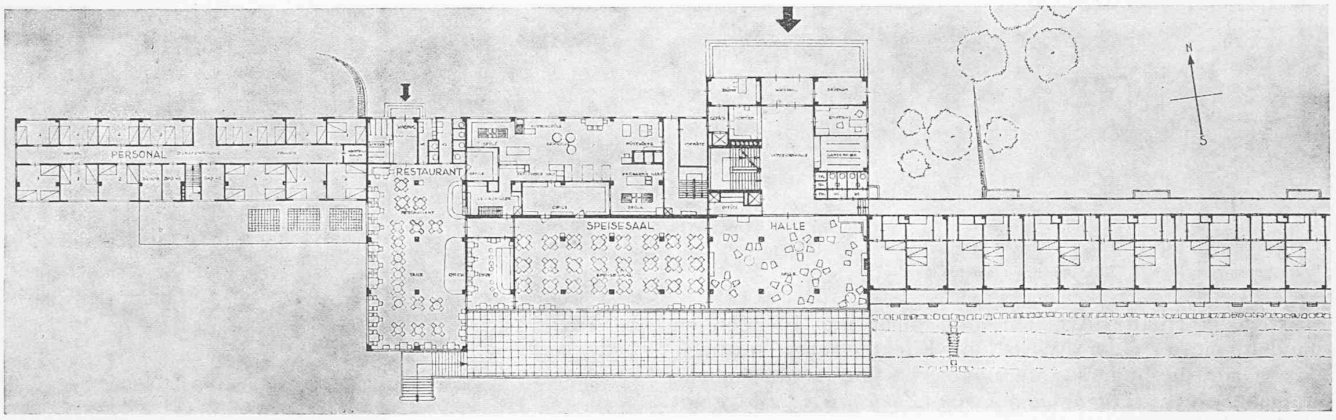
„Dieses Werk zivilen Fortschritts, das die Merkmale von Roms Grösse in sich trägt, zeugt vor der Welt für die sich immer erneuernde schöpferische Schaffenskraft unseres Volkes und lässt erkennen, wie sehr das italienische Volk mit seinem ganzen Glauben und mit all seiner Energie und Willenskraft für seine Zukunft arbeitet".

Diplomarbeiten der Architektur-Abteilung an der E. T. H.

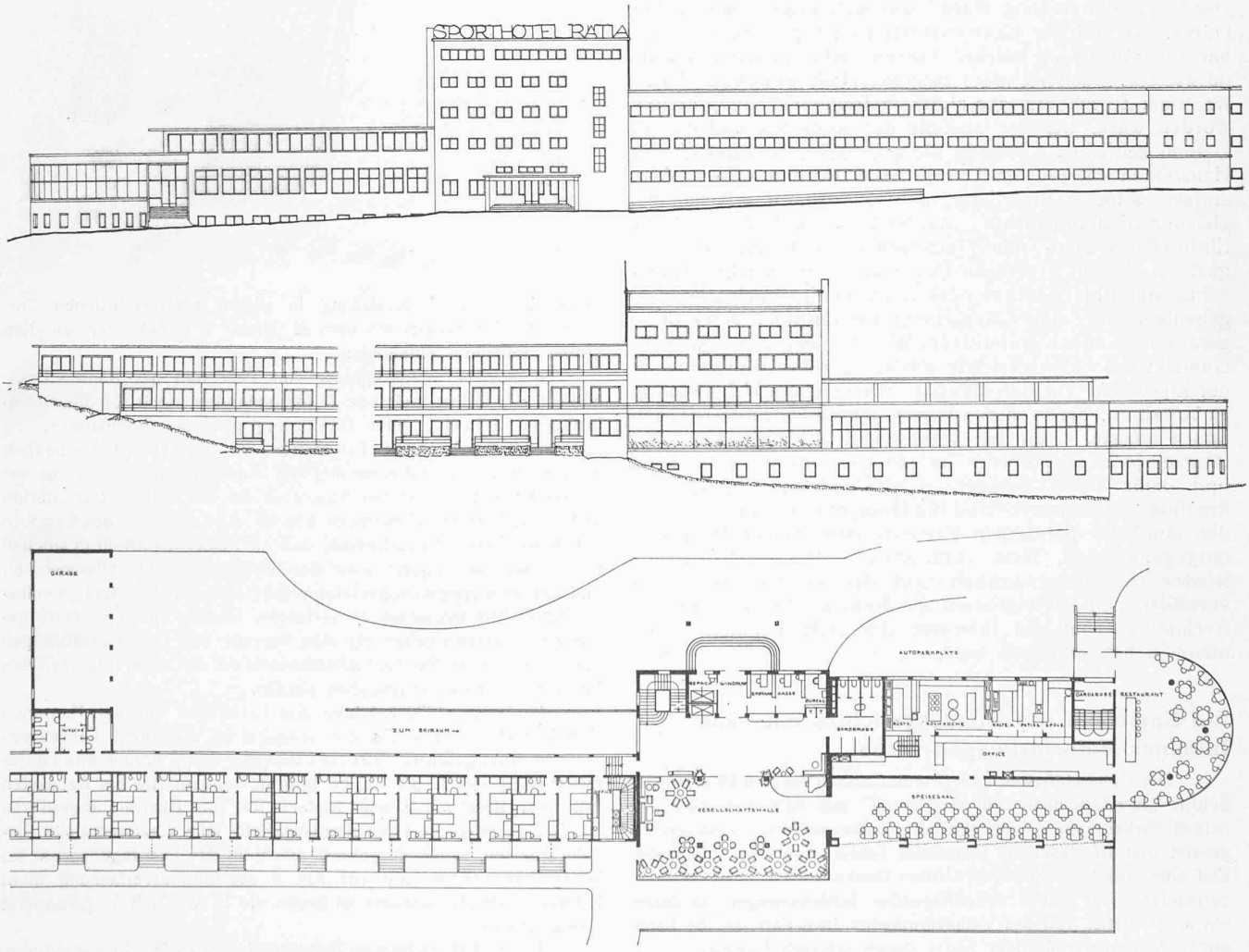
Diese Diplomarbeiten zeigen, wie die schon unter Prof. K. Moser begonnene Arbeitsweise unter seinem Nachfolger Prof. O. R. Salvisberg mit erfreulicher Frische fortgesetzt wird. Bearbeitet wurde das Thema des modernen Ferienhotels, wobei jeder Aufgabe eine wirklich vorhandene Situation zugrunde gelegt und damit ein festes Fundament gegeben wurde, sodass sich die Arbeiten nicht ins Phantastische verlieren konnten. Die Projekte zeigen eine grosszügige Disposition der Räume und Raumgruppen, wie sie Prof. Salvisberg schon an so vielen Grossbauten zu bewähren Gelegenheit hatte; jedes Projekt hat nicht nur den Baukörper im ganzen, sondern auch seine konstruktiven Einzelheiten zusammen mit den jeweiligen Fach-Professoren detailliert durchgearbeitet, sodass es sich um

DIPLOMARBEITEN DER ARCHITEKTUR-ABTEILUNG AN DER EIDG. TECHN. HOCHSCHULE IN ZÜRICH.



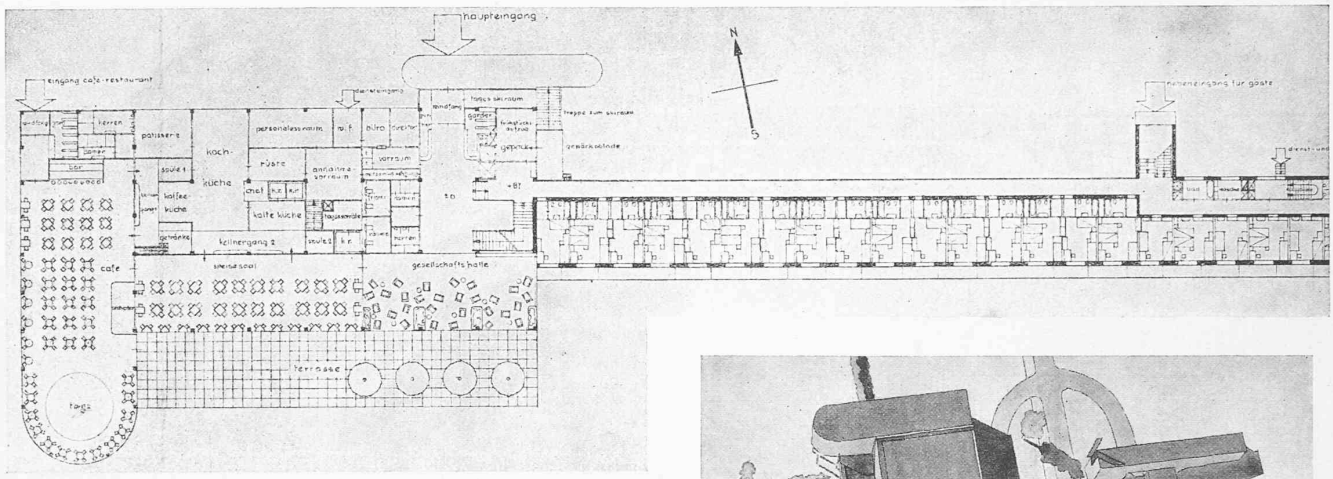


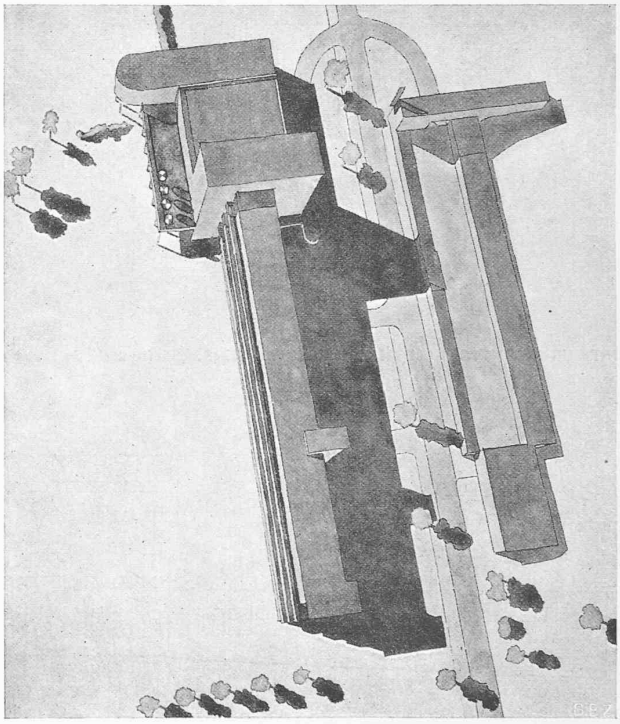
ENTWURF FÜR EIN SPORTHOTEL IN KLOSTERS. Südfront (1 : 800) und Erdgeschoss (1 : 700). — Diplomand K. W. Acatos.



ENTWURF FÜR EIN SPORTHOTEL IN AROSA. Nord- und Südfront, Erdgeschoss, alles 1 : 600. — Diplomandin Maria P. Domenig-Issler.

DIPLOMARBEITEN DER ARCHITEKTUR-ABTEILUNG AN DER EIDG. TECHN. HOCHSCHULE IN ZÜRICH.





ENTWURF FÜR EIN HOTEL IN KLOSTERS. Diplomand M. Glaser. Erdgeschoss-Grundriss (1 : 700), daneben Isometrie.

wirklich ernsthafte Arbeiten und nicht um Blendereien handelt, die an einer Ausstellung Effekt machen sollen.

Ganz besonders interessant ist die städtebauliche Aufgabe einer *Hangbebauung am Zürichberg*. Sie zeigt eindrücklich, was aus diesen geographisch so bevorzugten Abhängen hätte gemacht werden können, wenn man sich rechtzeitig dazu aufgerafft hätte, vernünftige Bauordnungen aufzustellen, statt die Zügel am Boden schleifen zu lassen. Der Gegenüberstellung eines Planausschnittes vom Quartier Oberstrass und der Examenarbeit (Seite 77) ist unmittelbar zu entnehmen, welchen Vorteil nicht nur das Stadtbild im ganzen, sondern jedes einzelne Haus gewonnen hätte, wenn am Zürichberg eine Horizontalreihenbebauung erlaubt worden wäre, bei der anstelle der sinnlosen und viel zu kleinen seitlichen Abstände die gegenseitigen Abstände der Hausreihen entsprechend vergrössert worden wären: Also einfach andere Einteilung der überbauten Fläche bei gleicher Siedlungsdichte. Zugleich ist im Querprofil der Einfluss des Steil- oder Flachdaches auf die Aussicht dargestellt. Wenn irgendwo, so wären bei solchen Hangbebauungen Flachdächer oder doch wenig geneigte unausgebaute Schrägdächer das einzig Vernünftige. Aber diese geradezu kindlich primitiven Wahrheiten haben ja nicht einmal vermocht, das letzte schöne Zürcher Wohnareal in der Eierbrecht vor der wahrhaft schändlichen Ueberbauung zu bewahren, die es in den letzten Jahren über sich ergehen lassen musste. Man hat während Zürichs grösster Bautätigkeit jedes Disponieren im grossen vollständig versäumt und dafür umso eifriger in schikanösen Kleinigkeiten drauflos reglementiert. Und die lähmende Interesselosigkeit, die sämtliche politischen Parteien dem neuen Baugesetz entgegenbringen, lässt voraussehen, dass auch diesmal wieder die Bequemlichkeit und das Privatinteresse der verschiedenen Parteigrössen die Reformversuche, die die Architektenschaft im Interesse der Allgemeinheit unternommen hat, ersticken wird. P. M.

Ein Entscheid des Bundesgerichtes über das Bündner Motorlastwagen-Verbot.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat sich 1930 in ihrer Schrift „Bundesbahnen und Automobil" mit dem zwischen den beiden Verkehrsmitteln bestehenden Konkurrenzkampf auseinandergesetzt und ist dabei zu folgendem Schlusse gelangt: „Oberstes Ziel aller wirklich volkswirtschaftlich Denkenden muss es sein, zu vermeiden, dass neben brachliegenden Schienenwegen, in denen ein ansehnlicher Teil des Volksvermögens investiert ist, die Landstrassen in unvernünftiger Weise durch schwere Lastwagentransporte belastet und ruiniert werden." Diese Auffassung erhält unverkennbar eine Unterstützung in einem staatsrechtlichen Entscheid des Bundesgerichts vom 22. Januar d. J., über den wir dem „Bund" folgendes entnehmen.

In seinem Strassengesetz von 1927 hält der Kanton Graubünden das früher geltende Automobilverbot noch für die Motorlastwagen aufrecht, unter Gewährung gewisser Ausnahmen. So können gemäss Art. 17 die Talschaften, die von keiner Bahn bedient werden, durch Volksabstimmung die Zulassung des Lastautos beschliessen und hierauf den Anschluss an die nächste Bahnstation verlangen. Einzelne Gemeinden können die Zulassung des Lastauto auf ihrem Gebiete beschliessen, und die Regierung erteilt in solchen Fällen ihre Bewilligung unter Berücksichtigung der Allgemeinheit und der vom Kanton subventionierten Bahnen. Falls wichtige volkswirtschaftliche Interessen es verlangen, können einzelne hierzu geeignete Strassenstrecken für den Verkehr von Gesellschaftswagen durch den Kleinen Rat, im Einverständnis mit den dabei interessierten Bahnverwaltungen, freigegeben werden.

Im Herbst 1930 befuhren drei Lastwagen aus den Kantonen Zürich und Thurgau die gut ausgebaute, aber dem Lastwagenverkehr nicht geöffnete Strasse Landquart-Chur, worauf ihre Führer mit Bussen von 30 bis 180 Fr. bestraft wurden. Als die Gebüssten mit ihrer Beschwerde vom Kleinen Rat des Kantons abgewiesen wurden, reichten sie beim Bundesgericht eine staatsrechtliche Beschwerde ein, worin sie geltend machten, das Lastwagenverbot sei willkürlich und deshalb vor Art. 4 der Bundesverfassung nicht haltbar, zugleich verstosse es gegen die in Art. 31 B. V. garantierte Gewerbefreiheit.

Dieser Rekurs ist vom Bundesgericht einstimmig abgewiesen, die Verfassungsmässigkeit des Lastwagenverbotes also bejaht worden.