Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 78 (1960)
Heft: 43

Artikel: Zürich - als ein lebendiges Ganzes: am Beispiel der Limmat-Galerie
Autor: Keller, Rolf / Marti, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-64975

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Motto:
«Die Vergangenheit ist ein Ruf und eine Einladung an das Kommende, sie ist dessen notwendige schöpferische Unterschiedenheit, die ohne Ende wachsende Summe der Bedingungen der Zukunft.»

Paul Claudel

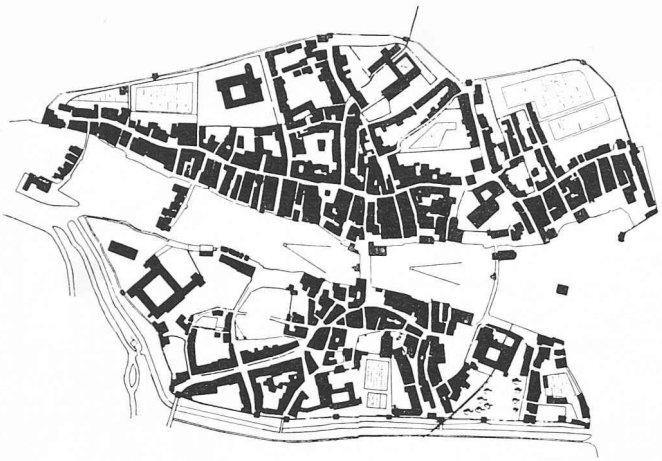
Zürich – als ein lebendiges Ganzes

am Beispiel der Limmat-Galerie

Was heisst zürcherisch?

Zürich — ja warum ist diese Stadt beidseits der Limmat Zürich, was ist das Unverwechselbare, Einmalige? Oder was müsste sie verlieren, um nicht mehr Zürich zu sein? Der allbekannte Murerplan macht es offenbar: An der Limmat ist die Mitte, hier war der Anfang. Die Limmat blieb nicht irgend ein gleichgültiger Flusslauf, nein, aus ihr machten die Zürcher ihre Via Triumphalis, wie sie der verstorbene Prof. Max Huber anlässlich unseres Besuches auf seinem Schloss Wyden trefflich charakterisierte. Und wirklich, man sehe oben die beiden Münster links und rechts über dem Wasser ragen, dann Stadt- und Rathaus und all die Zunfthäuser in lebendigem Wechsel sich dem Flusse zuwenden. Alle diese Bauten von öffentlichem Interesse sind hier am Flusse versammelt, wobei sie — und das ist entscheidend — direkt am oder im Wasser stehen, in ständiger Tuchfühlung mit den Wellen, mit dem Leben und Schicksal des Flusses. *An den Brücken scheinen die beiden Altstadtteile mit den vorgeschobenen Brückenköpfen gleichsam über dem Wasser zusammenzuwachsen.* Und dazwischen führen schmale Gassen senkrecht

Von Rolf Keller, dipl. Architekt, Zürich



Stadtplan von 1470

hinauf zu den stattlichen Bürgerhäusern, so dass auch diese in Verbindung mit der Limmat bleiben. Und endlich achte man auf das Leben auf dem Wasser, die Schiffe, Mühlen und Wasserräder, um die Gewissheit zu bekommen, dass diese ganze Stadt auf den Fluss hin entworfen war: Wahrlich geglückter Städtebau — Geschichte, die verpflichtet.

Ein Fabrikkanal im Herzen der Stadt?

. . . war der Titel in einer Tageszeitung. Was war geschehen? Ganz unmerklich, im Laufe einiger Jahrzehnte, rückte man diesem historischen Raum auf den Leib. Da wurde ausgeräumt und grad gezogen, aufgefüllt und kanalisiert: die Häuser wurden vom Wasser verdrängt, die Inseln der Wasserkirche und der Papierwerd, der Wellenberg, das Kaufhaus und die Mühlen verschwanden. Das Schlagwort «Freie Limmat» (leer, aber geschickt placiert) war dann nur noch das letzte Glied einer langen Reihe von Missverständnissen und oft so unverständigen Sanierungen, Lösungen, Modernisierungen, die meistens wider die Substanz der Stadt gingen und uns im ganzen eine grosse Verarmung an beschaulich intimer Atmosphäre bescherten.

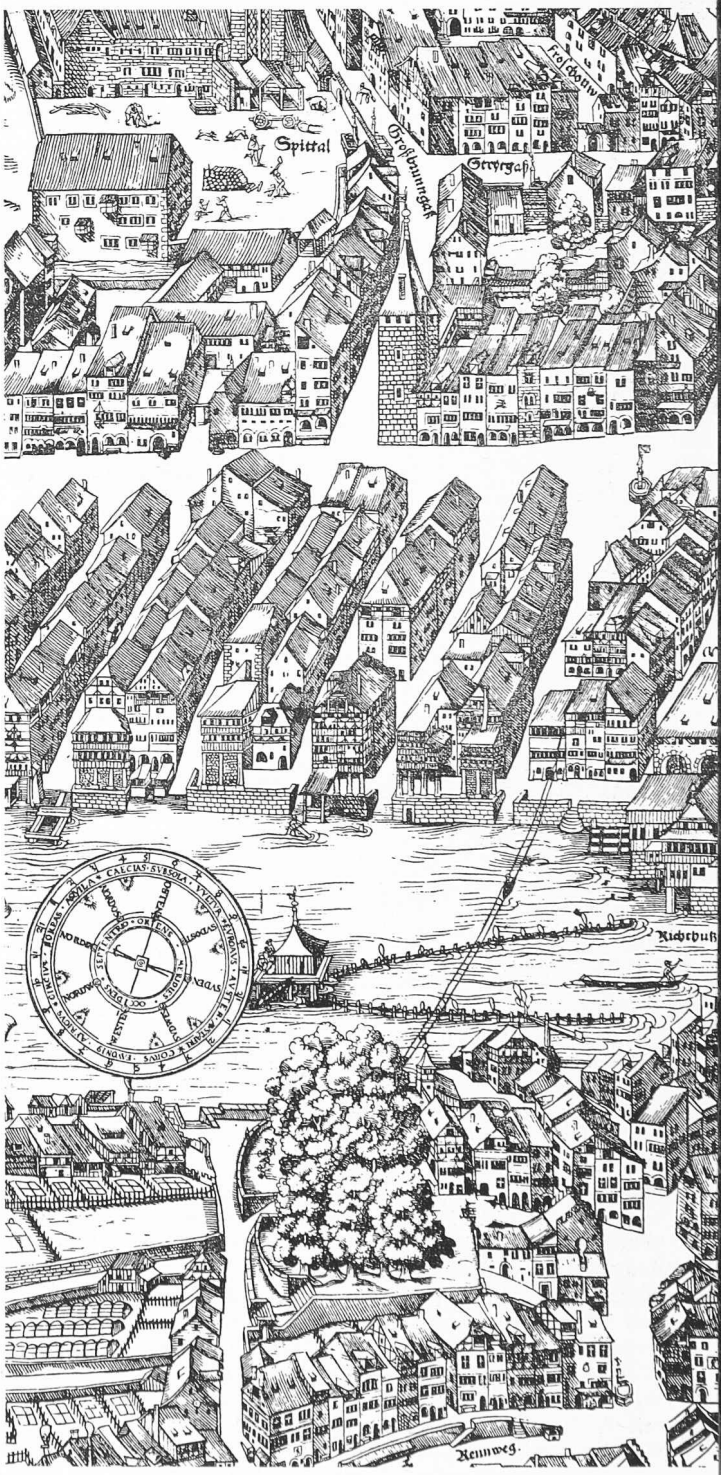
Soll Zürich sein Gesicht verlieren?

Nun, am «Lehrblätz» des leeren unteren Limmatraumes hätte eigentlich allen klar werden sollen, wie die Altstadt dadurch auseinandergerissen wurde und auch durch noch so breite Brücken nicht mehr zu verbinden war.

Doch schon sollte die Rathausbrücke mit ihren Brückenköpfen das nächste Opfer werden: Die erste Brücke der Stadt, die Jahrhunderte allein die «mehrere» mit der «minderen» Stadt verband — an der engsten Stelle, gleichsam am Nabel des Stadtganzen. Ein einmaliger städtebaulicher Schlüsselpunkt, für jeden, der auch nur ein wenig Augen für eine solche Einheit von Natur- und Stadtraum hat. Man achte, wie uns die Strehlgasse malerisch gegen den intimen Weinplatz hinab führt, ja gleiten lässt, dann von diesem, entlang dem weit ins Wasser gebauten ehemaligen «Hotel Schwert» (was müssen das für herrlich gelegene Zimmer gewesen sein), auf die Plattform der Brücke hinaus. Hier nehmen uns bereits Rathaus und Hauptwache von der anderen Stadthälfte in Empfang und führen uns über den Rathausplatz unter die Bögen oder gerade hinauf in die Marktgasse — fast unmerklich überquerte man den Fluss.

Dies ist ein Teil Zürichs von ureigenster Prägung und von welcher Vergangenheit und Tradition! War er schon im frühen Mittelalter der Treffpunkt des gesellschaftlichen Lebens und des täglichen Marktes, so ist es auch heute noch die beliebteste Fussgängerbrücke, das Herz- und Verbindungsstück der Altstadt. Tradition sind auch die bebauten Brückenköpfe, also Rathaus, und gegenüber der Landjägerposten mit der «Metzg» für die ganze Stadt.

«. . . Man muss die Stadt als ein Ganzes begriffen haben, als ein *Gewächs,* das irgendwo seinen *Kern* besitzt und wo die spätere Entwicklung die Spur deutlicher Jahresringe zurückzulassen pflegt . . .» (Heinrich Wölfflin: Ueber Zürich — Die Stadt). Diese Brücke mit ihrer Umgebung sollte nun der Spitzhacke zum Opfer fallen! Nach bewährtem Rezept,

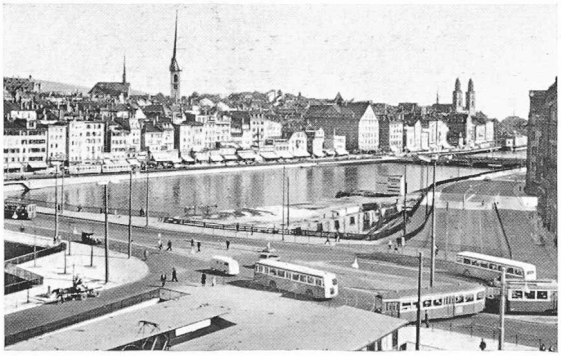


Das Herz von Zürich

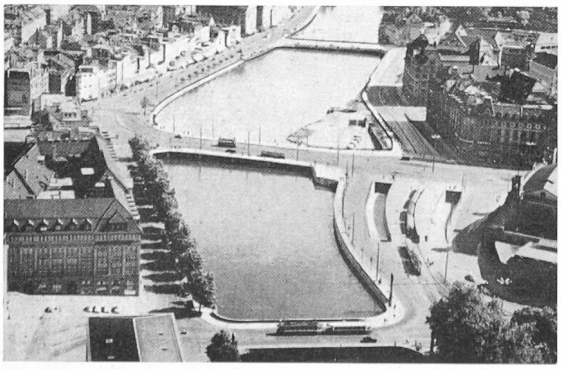
Murerplan von 1576

Das Herz- und Kernstück der Stadt: die Limmat. Die beiden Münster, Stadt- und Rathaus, Bürger- und Zunfthäuser sind in lebendigem Wechsel am oder im Wasser stehend hier vereinigt.

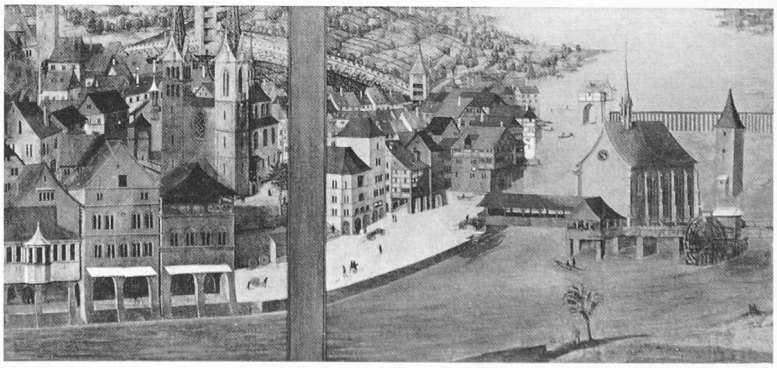
So lebendig war es mitten in der Stadt, als die Schiffe noch am heutigen Schiffländeplatz, vor der Wasserkirche und dem heutigen Café Select, anlegen konnten . . . (um 1845)



Die «freie Limmat», der «Lehrblätz» der letzten zehn Jahre: leer, öde, und durch den modernen Verkehr vom Leben abgeschnitten

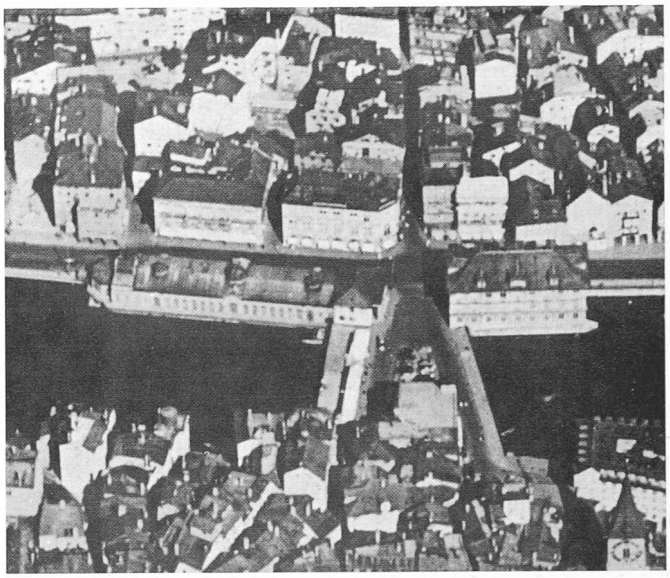


Die verkehrsumrahmten Bassins der Limmat mit dem stagnierenden Wasser — die entzweigeteilte Stadt. Schmerzlichste Eingriffe — für eine Verkehrslösung, die heute schon nicht mehr zu genügen vermag

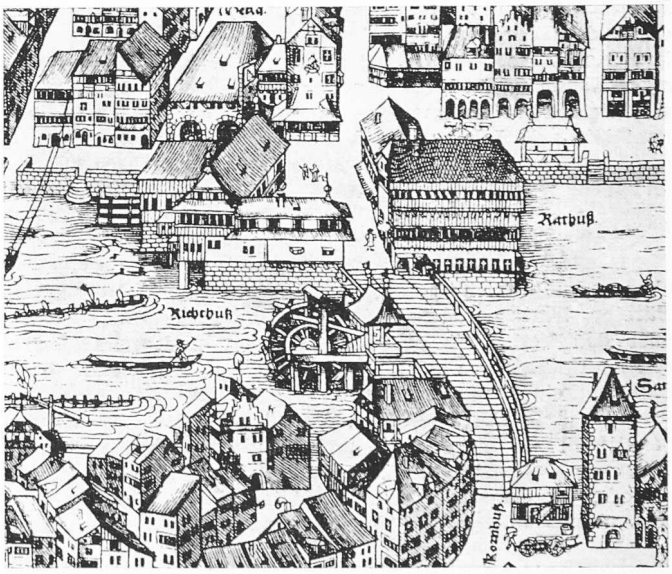


Ende des 15. Jahrhunderts, als die Wasserkirche ihren Namen noch verdiente

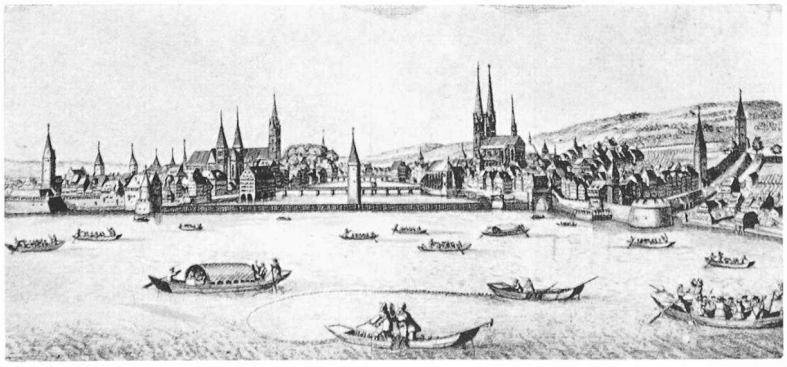
Der gefährdete Charakter



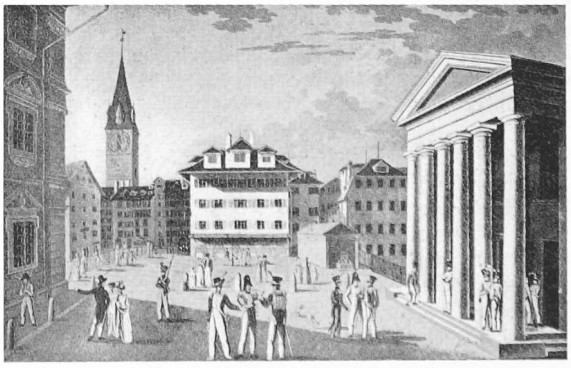
Der mittelalterliche Stadtteil Zürichs: auch heute noch über der ältesten Brücke zusammenwachsend — eine Einheit, die heute an dieser empfindlichsten Stelle zerstört werden soll



Die engste Stelle der Limmat mit einem der für Zürich charakteristisch bebauten Brückenköpfe



Zürich um 1642 — geglückter Städtebau!



Die Rathausbrücke — seit dem Mittelalter Zentrum des gesellschaftlichen Lebens

«Stückli um Stückli» — auf dass man ja nicht auf die Konsequenz aufmerksam werde. Die Absicht war, vorerst die Halle des Zürcher Fleischmarktes abzubrechen. Nach Jahren des Projektierens wurde ein Vorschlag dem Gemeinderat unterbreitet, der bei bestmöglicher Sanierung des Verkehrs eine Tramwartehalle mit Kiosk und öffentlicher Bedürfnisanstalt vorsah. War das nun der bauliche Beitrag des 20. Jahrhunderts an diesen «geglückten Städtebau»? — Das war einfach zu viel. An einer der herrlichsten Stellen unserer Stadt ein «Millionenpissoir» (Zitat aus dem Gemeinderat), dazu etwas wie ein Bahnhöfli für ein Tram, das in absehbarer Zeit durch den Bus ersetzt werden soll, und obendrein 70 Meter sanierter Verkehr, gerade bis zur engsten Stelle des ganzen Quais zwischen Zunfthaus zur Saffran und Rathaus . . .

Verkehrter Verkehr

Als man vor zehn Jahren den unteren Limmatquai verbreiterte, war man berechtigt, anzunehmen, dass es eine grosszügige Lösung sei. Doch die unwahrscheinliche Zunahme des Verkehrs machte die gute Absicht zunichte, und es ist heute schon jedem Einsichtigen klar, dass die Lösung nicht in der weiteren Verbreiterung der Strasse, sondern in der Behebung der Kreuzungskalamität am Central, bei der Rudolf-Brun-Brücke und am Bellevue besteht. Soll man nun heute eine bereits ungenügende Verkehrsführung weiter durch die Altstadt hindurchzwängen?

Wir wissen weiter, dass man darauf spekulierte, auch der angebauten Hauptwache den Todesstoss zu geben, genau wie vor Jahren dem Gebäude des EWZ, und dass man im stillen die Verbreiterung des Quais zwischen Rathaus und Helmhaus studierte, die Vergrösserung der Rathausbrücke, eine Fussgängerkonsole bauchbindengleich um das Rathaus . . . und zu guter Letzt eine Führung des Verkehrs durch das Helmhaus . . . abreissen, verbreitern und auffüllen, das Rathaus aufs Land stellen — und doch kein flüssiger Verkehr. Und all das der Anfang vom Ende eines glorreichen Stadtraumes. — Da musste doch etwas geschehen! Die seit Jahren dem Verkehrsgott geweihte Fleischhalle soll zum symbolischen Stalingrad werden: bis hierher und nicht weiter!

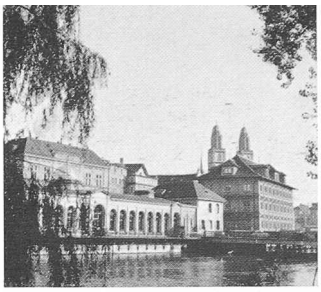
Späte Liebe zur Zürcher Fleischhalle

Gewiss ist der Bau vernachlässigt und verlottert — aber er hat Charme! «Unappetitlich? Dagegen gibt's Seife, Bürsten, Farbe», schrieb Arnold Kübler als erster. Dass aber das Verhältnis der ältern Architektengeneration zu solcher Bauart, von der sie sich geradezu revolutionär lösen musste, kein freies ist, bleibt verständlich. Uns hingegen vor der jüngsten Generation, die wir die «Rechenschieberbeauties» der Sihlporten- und Bankvereinbauten längst «über» haben, ist in der Distanz eine Fleischhalle, ein Metropol oder ein Corso, ja die ganze Altstadt schon wieder eine echte Bereicherung des Stadtganzen, ja des Lebens überhaupt.

Entscheidend aber ist und jeder Antipathie übergeordnet, dass die langgezogene Halle zusammen mit der etwas höheren Hauptwache eine plastische und geistige Steigerung für das Rathaus bedeuten. Auf dieses Zusammenspiel und Gleichgewicht der ganzen Umgebung kommt es an; nicht «auf die Erhaltung netter Einzelheiten, sondern auf die Erhaltung charaktervoller räumlicher Situationen, deren einzelne Bestandteile, isoliert betrachtet, gar nicht besonders interessant sein müssen» (Prof. Peter Meyer).

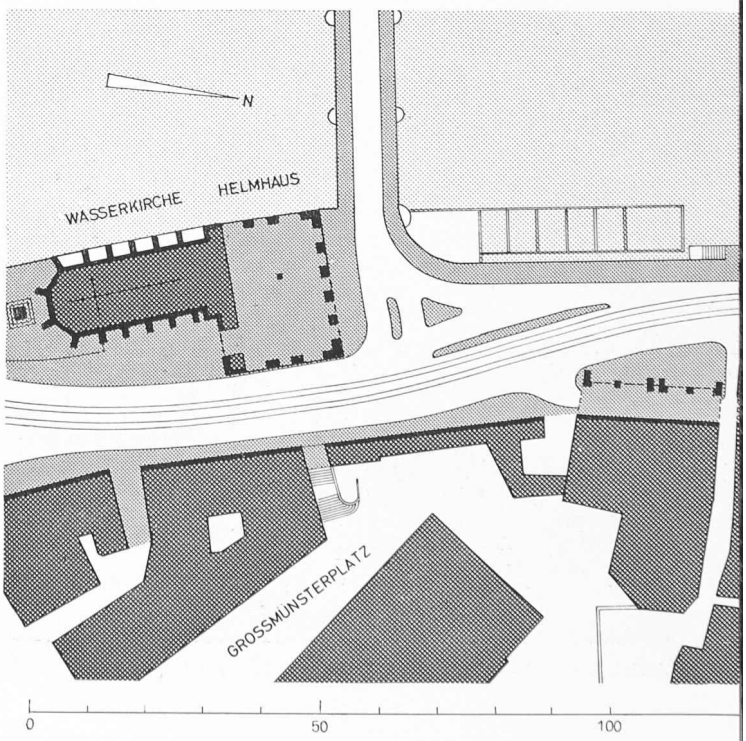
Die Limmat-Galerie — ein Fussgängerparadies an der Limmat

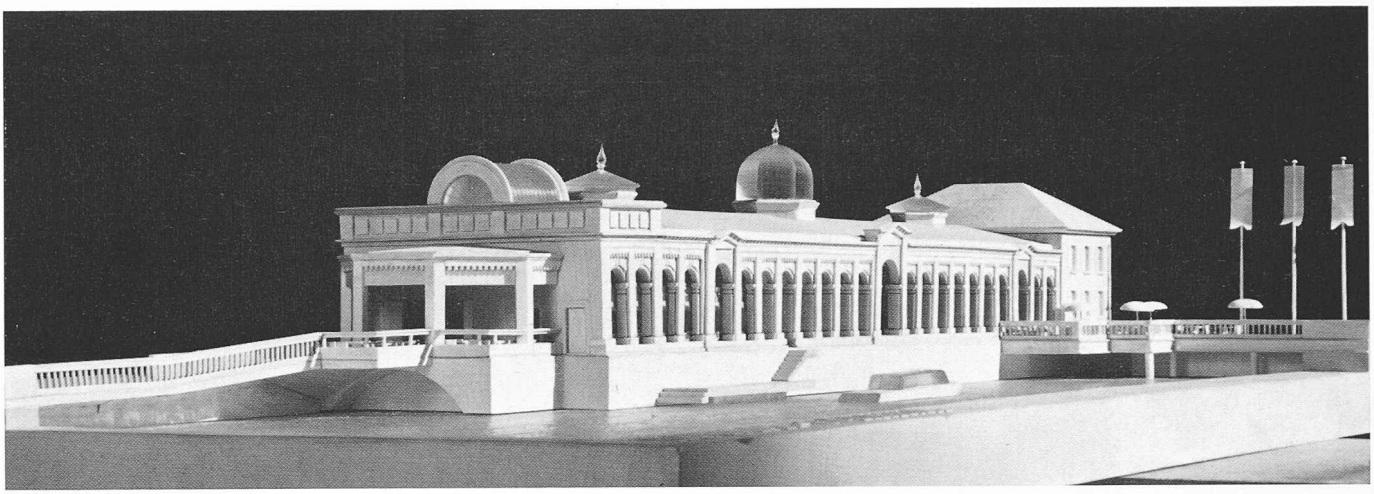
Heute kauft man das Fleisch in Cellophan und nicht mehr auf dem Markt, und so verliessen die Metzger einer nach dem andern ihre Fleischbänke. Die Halle stand leer — also neues Leben, eine neue Aufgabe für sie! Wie ist dies aber möglich, ohne die berechtigten Bedürfnisse des Verkehrs (Engpass zwischen Fleischhalle und Modissa) zu vernachlässigen? Dazu wird das Trottoir entlang der Fleischhalle aufgehoben, um einerseits den Engpass zwischen Modissa und Fleischhalle aufzuheben und anderseits für das Tram (solange es noch bleibt!) limmataufwärts eine Tram-

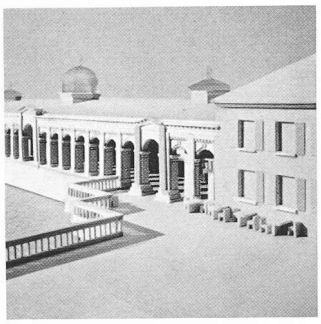


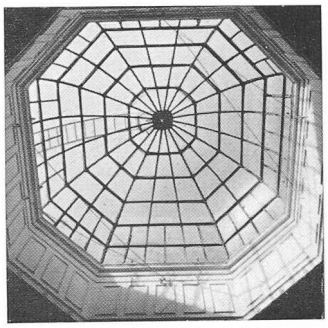
Waren Sie schon in der provisorisch eingerichteten Cafeteria? Versuchen Sie den Espresso!

Oben: Die charmante Bogenhalle, die letzte Chance, uns die Limmat, das Wasser wieder neu zu erschliessen. Fehlt Zürich die Grösse, auch so etwas in seinen nüchternen Mauern einzuschliessen?

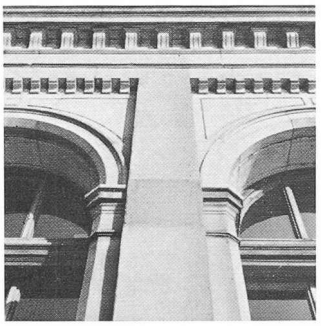




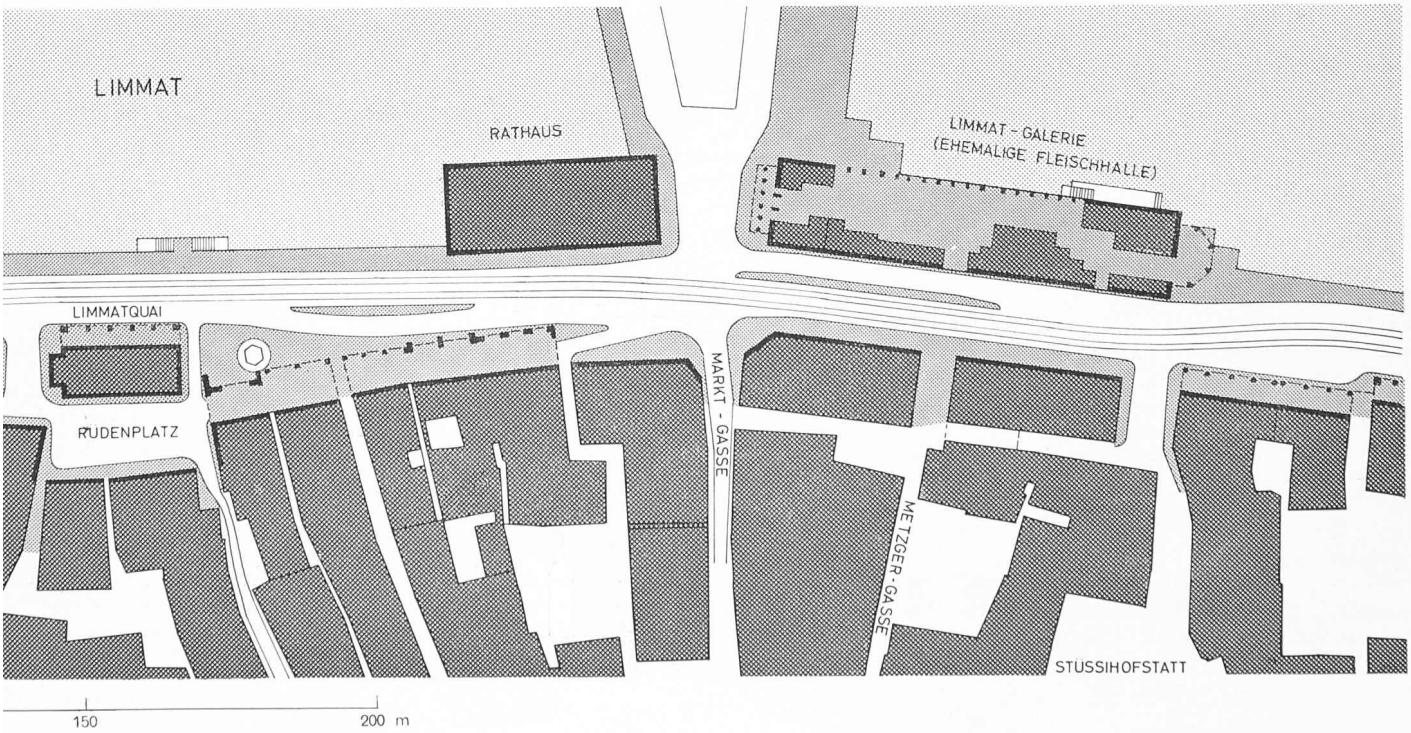




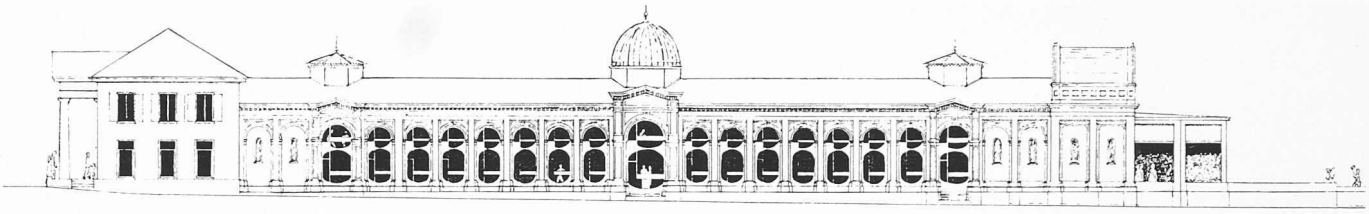
La Cupola — wirklich einzig für Zürich! — Links: Eine Chance für eine neue Sonnenterrasse, «wo man an kleinen Tischen sitzend Kaffee trinken und Kuchen essen könnte»



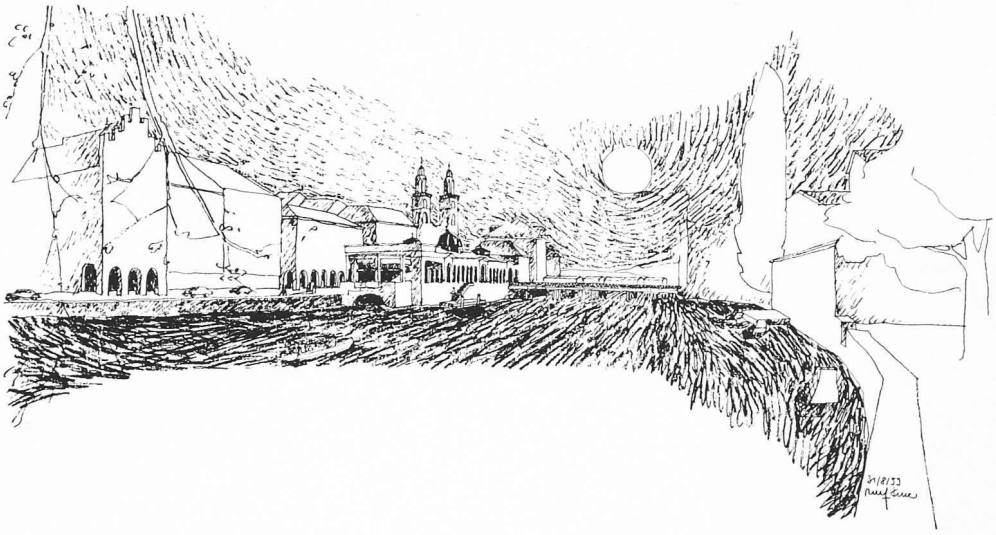
Ein Detail der «hässlichen alten Fleischhalle»: klassische Formen mit viel Liebe in Sandstein gehauen



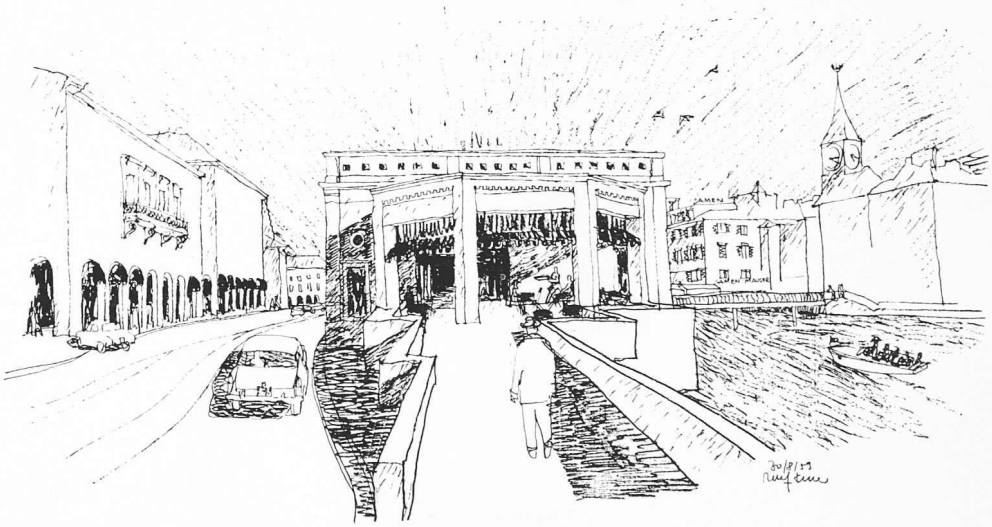
Plan 1:1300. Flüssige Verkehrsführung ohne Eingriff in irgendwelche Liegenschaften. Deutlich sichtbar ist der unumgängliche Flaschenhals zwischen dem Rathaus und dem gegenüberliegenden Zunfthaus zur Saffran. Alle Tramhaltestellen sind mit Inseln von genügender Länge versehen

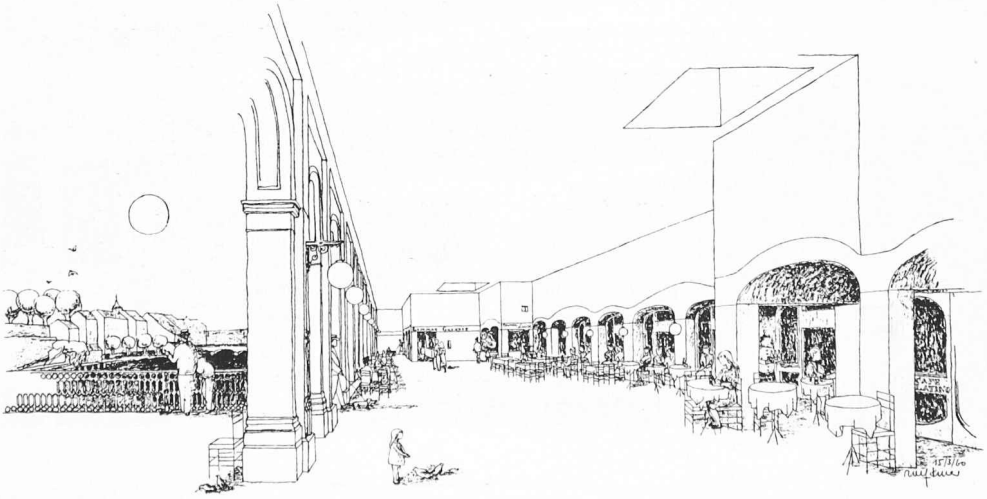


Ostfassade

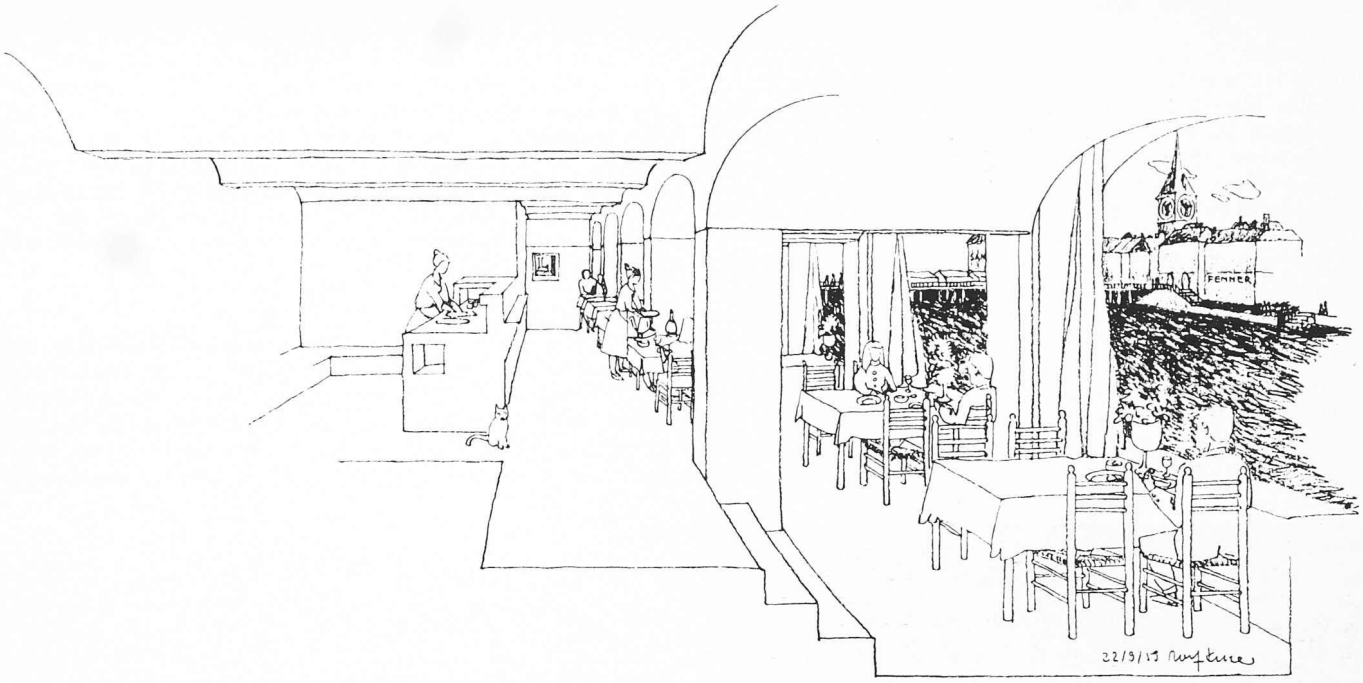


Zürich hat keine Sehenswürdigkeiten, jedoch als Ganzes ist es sehenswürdig



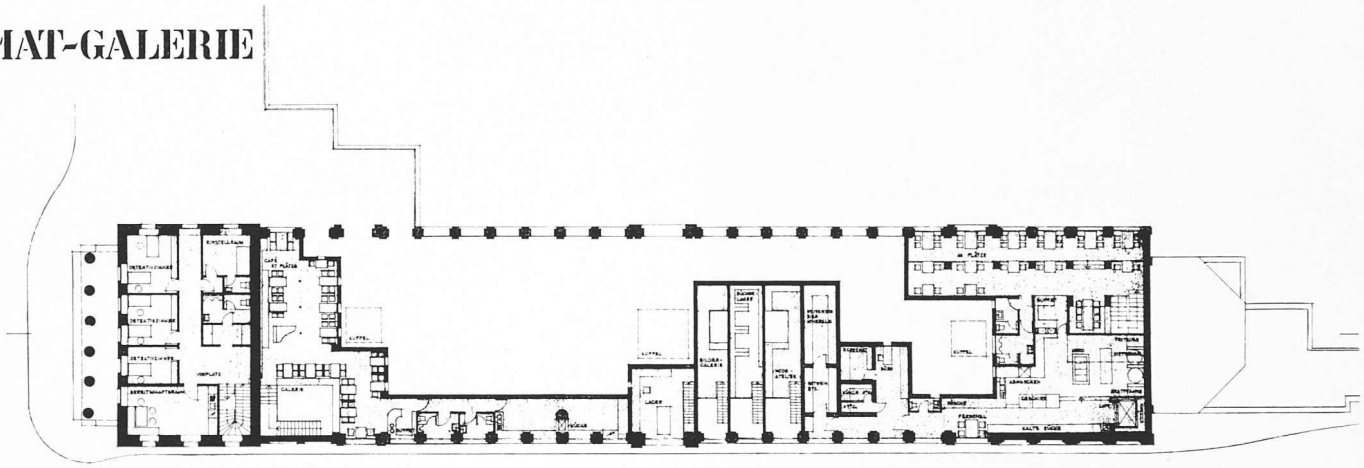


Blick in die offene, sonnige Galerie: ein vom Verkehr ungestörter Flanierplatz in unmittelbarer Beziehung zum strömenden Wasser und gegenüberliegenden Schipfe-Ufer — ein einmaliger Treffpunkt für Zürcher und Fremde im Herzen unserer Stadt

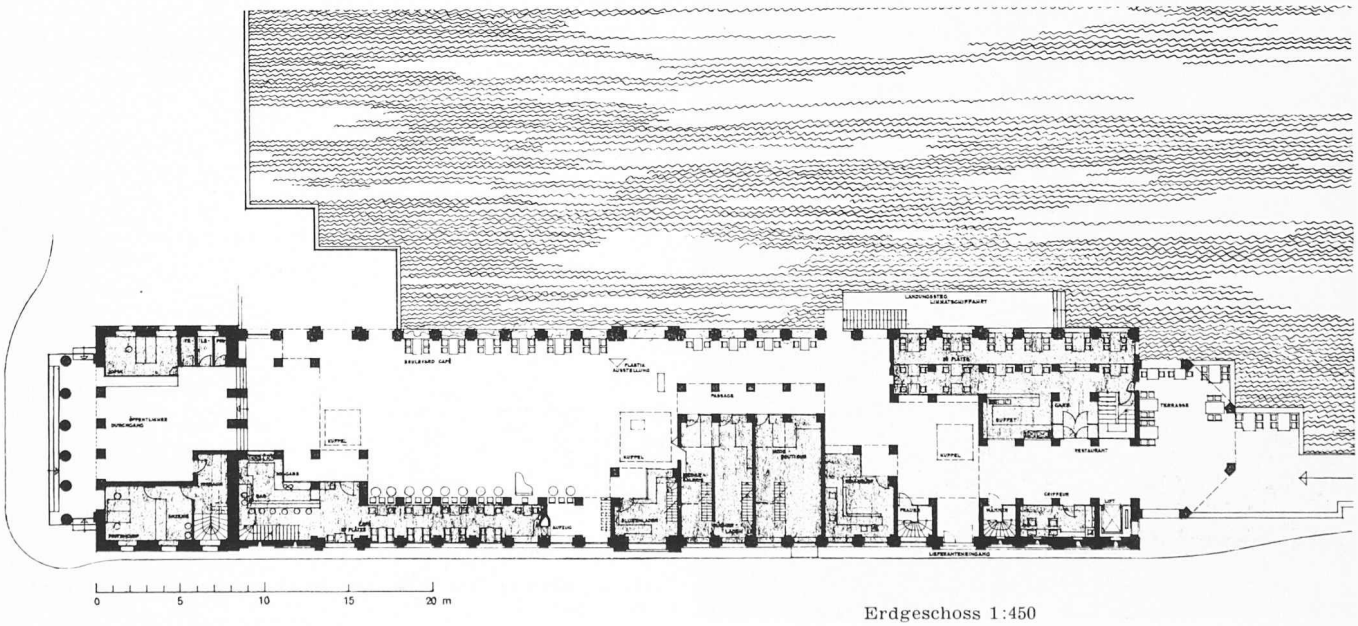


Das Restaurant, wo sich, wie nirgends mehr in der Stadt, «ein Becher trinken und zum andern Ufer träumen lässt»

IMAT-GALERIE



Obergeschoss 1:450



Erdgeschoss 1:450

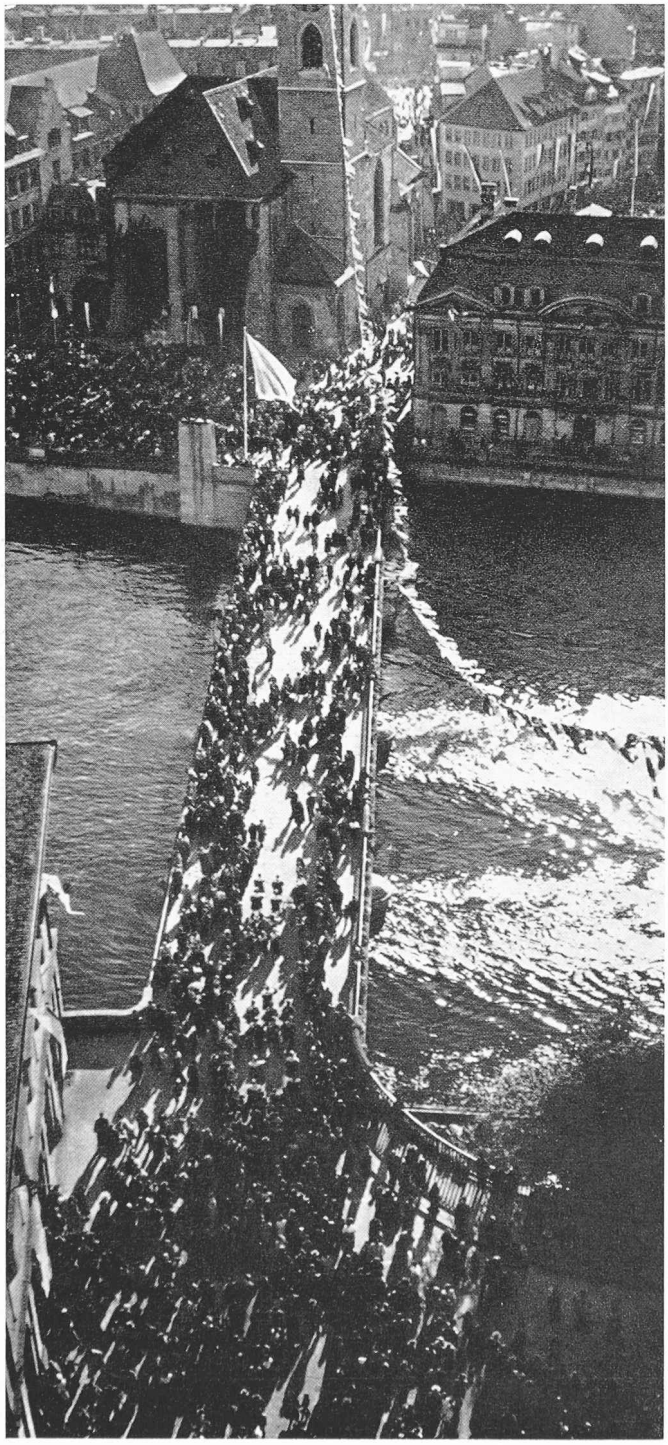
insel so einzufügen, dass der Verkehr beim haltenden Tram zukünftig nicht mehr gestoppt wird. Dafür werden die Fussgänger wasserseits über eine kurze Rampe in die geöffnete Halle geführt, die ihrerseits völlig umgebaut würde. Was für eine Gelegenheit, hier das zu verwirklichen, was man heute nirgends mehr kann: «Mit der Limmat in Kontakt kommen, vor Wind und Wetter geschützt dem Spiel von Schwänen, Enten und Möven zuschauen und sich geruhsam als Abkömmling einer anderen Zeit vorkommen» (Leserbriefe der NZZ, A. S.).

So soll die Halle zu einem eigentlichen Fussgängerparadies von südländischem Charme mit Café, Restaurant, Boutiques und Gemäldegalerien werden, in dem die Passanten abgeschirmt flanieren können. Der vordere Teil der Halle öffnet sich als «Café chantant» gegen die Terrasse, auf der sich über dem Wasser «ein Becher trinken und zum andern Ufer träumen lässt».

Auf diesem reizvollen und vor Verkehrsgefahren sicheren Weg gelangt man so durch die Hauptwache oder direkt seitlich auf die Gemüsebrücke hinaustretend zu Rathaus und Weinplatz. Die Schaffung solcher geschützter Fussgängerbezirke käme nicht nur dem Zürcher, sondern genau so dem Fremden zustatten, was auch zu einer Belebung der umliegenden Geschäfte führen dürfte. Endlich bliebe so auch der Bauplatz der Stadt Zürich erhalten, der mit seinen 1000 m² eine unersetzbare Reserve bedeutet und sonst unnütz für den Verkehr verloren ginge. Die Kosten für den eigentlichen Umbau sind auf 1,6 Millionen veranschlagt und verzinsen sich angemessen durch die Vermietung — also erst noch ein Geschäft für die Stadt.

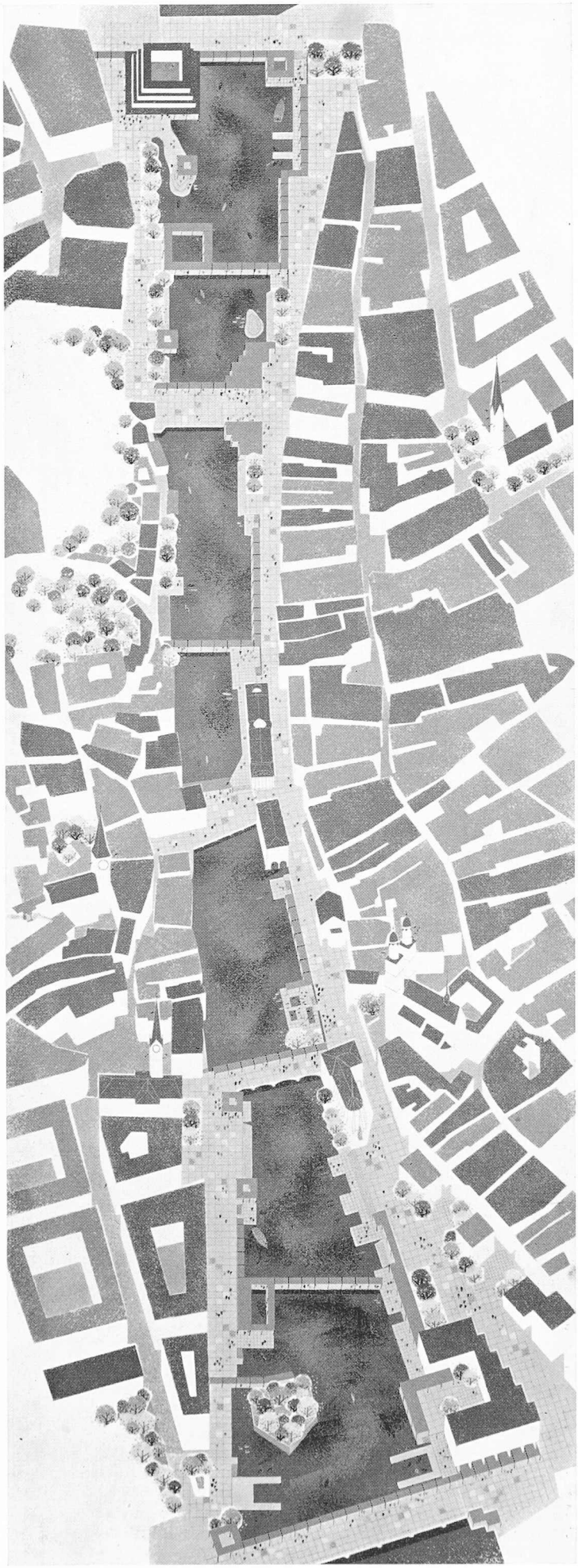
Die Fleischhalle wird zu einem Schlager

In diesem Sommer schon erwachte jedoch der Bau wie von selbst aus seinem Dornröschenschlaf: fast über Nacht verschwanden die Fleischbänke, und unter blaugeschwungenem Tuchhimmel mit den bunt baumelnden Lampions und zwischen weissen filigranen Säulen trinkt man in der Cafeteria nun gerne den trefflichen Cafe, flaniert zwischen den



Städtebauliche Kontinuität

Als die Zürcher ihre Fest- und Sonntagsstube wieder entdeckten: «Zürichfest» 1951



Boutiquen, oder sitzt abends in das reizende kleine Theater, auf dessen Bühne uns jetzt gerade Arnold Kübler sein Chanson von der «Limmat-Galerie» vorträgt . . . Ein Provisorium, gewiss, «doch auch der Widerspenstige wird nun erkennen müssen, wie glücklich diese Idee der Limmatgalerie gewesen ist.» (Tageszeitung)

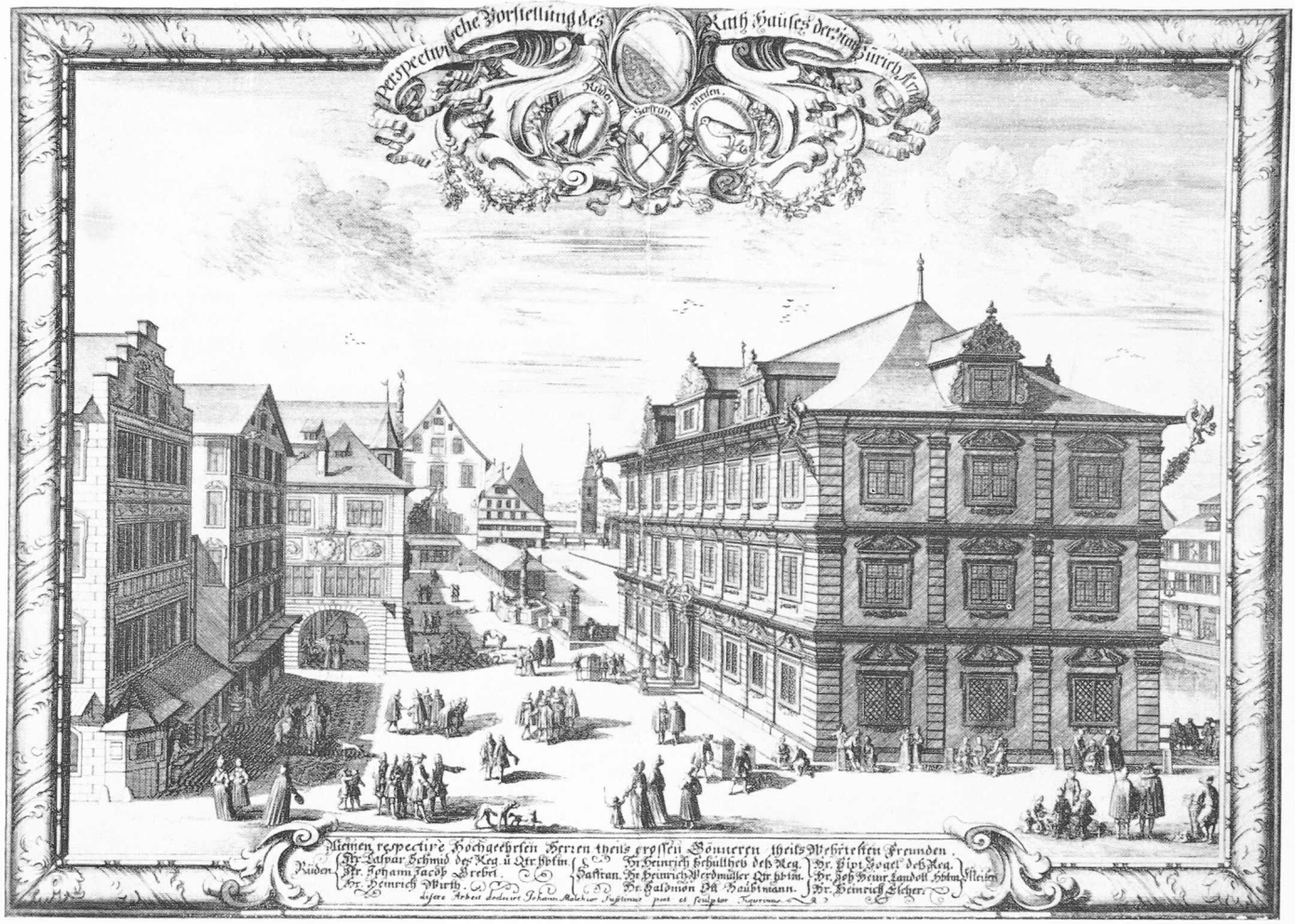
Vergangenheit als Bedürfnis

«Warum nun plötzlich diese Begeisterung moderner, aufgeschlossener Menschen für dieses alte Gemäuer? Wie sollen das all jene verstehen, die sich nach längerem Zögern zur modernen Architektur, zu glatten Fassaden und breiten Strassen, zu Hygiene und Fortschritt bekehren liessen?» (Kommentar des «Werk»). Wie oft mussten wir das hören! Woher das Interesse für das Alte?

Dem nur Fortschrittsgläubigen ist die Vergangenheit ein Trümmerhaufen, er glaubt an das Neuanfangenkönnen, er meint die Vergangenheit als Summe der unendlichen

Ist dies der Raum für eine neue Durchgangsstrasse? Ist Zürich abbruchreif?

Wiederentdeckung Zürichs als Flusstadt: Ideenskizze mit Anregungen zu einem neubelebten, verkehrsarmen Limmatraum: das Herz der Stadt als festlicher Einkaufs- und Flanierraum, als Mitte des städtischen Lebens (Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau)



Bemühungen seiner selbst und seiner Vorfahren vergessen, auslöschen zu können: Vergangenheit ist tabu. Sein Gepäck ist leichter geworden, also frisch los, und immer weiter, fort, fort, fort an sich! — Uns aber ist die Vergangenheit eine Welt, aus der die Träume der Zukunft aufsteigen, eine Fundgrube, ein Feld, das «brach gelegen». Die Vergangenheit führt uns zurück an den Anfang, an den glücklichen heilen Beginn, an den uns die Sehnsucht nach dem verlorenen Ganzen, nach dessen Wiederherstellung und Wiederholung zieht.

Doch nochmals zurück zum Beispiel der verlotterten und unansehnlichen Fleischhalle, die geradezu ein «Tolggen» mitten im Reinheft des Zürchers ist: hier wie in jeder einmaligen Situation: nicht abbrechen, Schluss machen, sondern erneuern, verwandeln — das hässliche Entlein in der Limmat sich in einen stolzen, weissen Schwan verwandeln lassen!

Wiederentdeckung Zürichs als Flusstadt

Der Vorschlag der Limmatgalerie kann nur im Hinblick auf eine Neubelebung des ganzen Limmatraumes verstanden werden: Sie ist ein kleiner Anfang, vor allem um den unglücklichen Gedanken endgültig zu Fall zu bringen, eine vierspurige Hochleistungsstrasse mit dem gesamten Verkehr des rechten Seeufers durch den Kern der Altstadt zu zwängen.

Ein Anfang wozu? Mit der Spontanität der 600-Jahr-Feier des Eintrittes Zürichs in die Eidgenossenschaft eroberten sich die Zürcher wieder ihre Fest- und Sonntagsstube: den Limmatraum. Ein jeder spürte, dass die Seele seiner Stadt, welche sich noch so verändert oder vergrössert haben mag, hier in diesem historischen Raum geblieben ist. Seit diesem Ereignis schwebt auch fast jedem Zürcher der verkehrsarme oder gar verkehrsfreie Limmatraum in irgend einer Form als Traum oder Ziel vor Augen — für den Tag, da auch für die andern der Verkehrsrausch vorbei ist.

Im Herzen des mittelalterlichen Stadtgefüges, das heute noch genau so erhalten ist: Platz genug um einander zu begegnen, zu begrüssen — um zu leben. Ver-rückt, hier eine vierspurige Rennbahn durchzwängen zu wollen

Die Situation vor unserem Bahnhof zeigt, dass sich der moderne Verkehr durch Detailmassnahmen, stückweise Verbreiterungen und Versetzen der Baufluchten nicht mehr lösen lässt: er fordert grosszügige Umfahrungen

Die Limmat ist neu zu erschliessen, die leere Limmat neu zu bebauen; was vergeudet wurde, ist zu ersetzen. Nicht als ein Museum ist dieser Raum zu behandeln, sondern mit Flusscafés, Passantenhotels und Spezialgeschäften zu beleben, das Wasser mit sonnigen Treppen, Arkaden und Fussgängerstegen zu erschliessen: Orte wären zu schaffen, mitten in der Stadt, wo auch der Grossvater sich mit seinem Enkel spazierend wieder hingetraut, um Kuchen und Kaffee zu geniessen. Gelegenheiten für ein «dolce far niente», einfach um da zu sein, am leise strömenden Wasser, an der Sonne, vielleicht etwas vom Geheimnis ahnend. Oder haben wir ein Recht darauf nur in den Ferien, wenn wir in die herrlichen alten Städte Italiens «flüchten»? «Doch bevor man neu zu bauen beginnt, muss schon das Alte, das erhalten ist, in der Tat auch bewahrt werden.» (Dr. Martin Schlappner)

Schon die alten Römer . . . oder die Rolle des Verkehrs

Noch vor 80 Jahren verkehrten ganze neunzig Droschken in Zürich, und vor 60 Jahren waren erstmals Automobile in unsern Strassen zu sehen. 30 Jahre später schrieb dann Le Corbusier: «Der Bach für Pferdefuhrwerke ist zum Amazonenstrom für Automobile angeschwollen . . . aber wir sind dazu dressiert, dem Zerquetscht-werden die Stirne zu bieten.» Doch wie es heute, nochmals 30 Jahre später ist, wissen wir alle: fünfmal mehr Autos als damals, in den selben Strassen! — und mehr denn je gehen wir zwischen grünen Ampeln, über Zebrastreifen, auf Schutzinseln und hinter Ketten.

Das Problem ist nicht nur ein zürcherisches, denn alle Städte der Welt (ausser der Lagunenstadt Venedig) sind damit in eine Sackgasse geraten. Eine Situation, über die wir uns sicher einige Gedanken machen müssen in einem Zeitpunkt, da wir Gefahr laufen, dem Verkehr den ersten Platz im Stadtorganismus einzuräumen: «Es könnte sonst passieren, dass die nächste Generation eine vom sanierten Verkehr zerstörte Stadt sanieren müsste» (Hans Marti).

Doch vielleicht vermag der Chronist zu kühnen Lösungen anzuregen: «Das Altertum hegte für den Fussgänger einen Respekt, den man heute für überlebt hält; der Besitz eines schnellen Fahrzeuges gab in jenen Zeiten noch nicht das Recht, seinen Nächsten zu überfahren. Man verbot nicht nur den Umlauf der Wagen während der Hauptverkehrszeiten, sondern man machte Strassen unzugänglich für Wagen, indem man die Plätze und die beliebtesten zentralen Strassen durch Steinbarrikaden abschloss, wie wir das z. B. in den Strassen Pompejs noch heute sehen können» (Paoli: Verkehrssorgen — alte Sorgen).

Eine Rennbahn mitten durch die Stadt?

Doch zur Sache: Noch immer versucht man durch das Limmatquai eine vierspurige Rennbahn zu zwängen. Man bedenke dabei, sofern man darob nicht völlig die Ruhe verliert: Der Verkehrsingenieur plant heute auf höchstens 20 (!) Jahre — und opfert dafür einen privilegierten Raum, der in 1000 Jahren geworden ist. Und was nach diesen 20 Jahren? Wer gibt uns die Antwort?

Noch vor fünf Jahren wollte man mit dem Verkehr durch die Ober- und Niederdorfstrassen, riss Häuser ab und setzte sie zurück — wer wagt heute noch daran zu denken? Heute, da man 100 m weiter unten das selbe propagiert? Eine realistische Lösung? Nein, man ist wahrlich nicht realistisch, indem man die Probleme nicht erkennt. «Den Verkehr zum Gesetz der Stadt machen, ist etwa so, als ob man Haustür, Treppe und Müllabfuhr zum Sinn des Wohnhauses machte. Sie sind wichtig, aber dienend . . . Und so ist das *Sein* in der Stadt wichtiger als das *Hindurchsausen*» (Otto Bartning).

Welche Stadt Europas mit einer solch geschlossenen Altstadt würde mitten hindurch eine Rennbahn bauen? Siena? Venedig? Florenz? — Die hauptsächlich Parkplätze erschliessende Ringstrasse ist nicht über das Limmatquai (da keine Parkplätze), sondern über Seilergraben - Rämistrasse zu führen. Bis zur Verwirklichung des Generalverkehrsplanes ist eine Uebergangslösung zu finden, die aber eine definitive Verkehrsführung (ohne Tram und unter Umständen mit Einbahnsystem) nicht erschwert oder gar verunmöglicht.

Verlagerung der Geschäftscity vom Limmat- in den Sihlraum

Eine Stadt ist ein lebendiges Ganzes, in ständiger Veränderung und Verwandlung begriffen. Gegründet auf dem rechten, sonnigeren Ufer, springt Zürich an der engsten Stelle über die erste Brücke beim Rathaus und wächst hier als «kleinere Stadt» weiter. Doch in dieser Richtung gehen auch alle zukünftigen Stadterweiterungen: nach dem Niederlegen der Stadtmauern wird aus dem Fröschengraben die Bahnhofstrasse, nach dem Schleifen der Schanzen die Bebauung jenseits des Schanzengrabens.

«Die Entwicklungstendenz dieses Teiles nach Westen ist sehr gross, wurde bisher jedoch durch die Barriere des Sihlraumes und der angrenzenden, nicht city-gebundenen Anlagen (Kaserne, Stallungen, Tierspital) aufgehalten. Der zunehmende Druck hat erst in letzter Zeit bei der Gessner-, Sihl- und Stauffacherbrücke, den Hauptverbindungsstellen, ein Uebergreifen der City auf das westliche Ufer bewirkt. Der übrige Sihlraum wird jedoch isoliert, was zu einer abnormalen Cityentwicklung mit wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Misständen führt.» (Studie des Hochbauamtes, Fritz Peter). Diese sehr sorgfältige Studie zeigt, wie gross einerseits der Druck der Geschäfts- und Handelscity nach diesem natürlichen Ausdehnungsgebiet ist und wie er anderseits unterbunden wird. Es erübrigt sich fast, zu betonen, dass eine Expresstrasse (und gar als Hochbahn mit Auf- und Abfahrten) zusammen mit einer Sihlüberdeckung als riesigem Parkplatz (lies Blechhaufen) diesen Bruch zu einer ewigen Barriere verstärken würde!

Ein neuer Stadtteil — ein Boulevard an der Sihl

Zürich, mit seiner ständig wachsenden Bevölkerungs- und Besucherzahl, mit seiner gesamtschweizerischen bedeutungsvollen Stellung als Metropole des Handels und belebtes Zentrum des Reiseverkehrs, ist in städtebaulicher Hinsicht an jenem Punkte angelangt, wo es gilt, entscheidende Taten zu vollbringen: Hier im Sihlraume liegt eine Chance für eine neue Axe, für eine neue City. Hier und nicht in der Altstadt, können wir uns verwirklichen — her mit den kühnsten Ideen der Städtebauer. Die grossen Parzellen im Besitze des Kantons (Kaserne, Stallungen, Tierspital) werden in einigen Jahren schon frei — wo anders hätten wir eine solche Chance, einen neuen Stadtraum unserer Zeit zu verwirklichen?

Die Nationalstrasse als wirkliche City-Tangente über die Seebahnschleife geführt, lässt uns alle Möglichkeiten offen: ein Boulevard beidseits der Sihl, eine «grande rue» entlang zwanzigstöckigen Bauten vom Haupt- bis zum Selnaubahnhof — Möglichkeiten für einen neuen Regierungsbezirk, Konsulate, Bibliotheken, Kinos und Hotels, Grossvariété oder Winterzirkus, ein Air-Terminal und ein Haus für die Gäste Zürichs.

Die Sihl, ein träges, breites Wasser, ist gewiss kein Weltwunder — doch mit den herrlichen, weiten Alleen Wunder genug, uns ein Anlass zur Steigerung dieses natürlichen Rahmens zu sein. Entscheidend ist, *was wir daraus machen* und wie der Raum, die Bauten, Brücken und Quais gestaltet werden. (Die Publikation der städtebaulichen und verkehrstechnischen Studien folgt in einem späteren Zeitpunkt).

Wir stehen vor der Wahl: Aufschwung für ganz Zürich oder Abspaltung eines immer wichtiger werdenden Stadtteiles — so vielleicht zu einer «Langgasstadt» degradiert. Es wird sich zeigen, ob Zürich die geistige Grösse hat, einen neuen, wirklich modernen Stadtteil ebenso zu besitzen wie eine unzerstörte, lebendige Altstadt. Das wäre echte Modernität!

Zusammenfassung

Der Vorschlag der Limmatgalerie ist zusammen mit der Skizze des gesamten Limmatraumes ein Versuch, das in Zürich Altbewährte und immer Gültige neu zu prägen, und steht deshalb in grösstem Gegensatz zu jenen Verkehrsprojekten, die nur wenige Jahrzehnte lang den Verkehr bewältigen könnten, und dabei wesentliche Teile des traditionellen Stadtbildes preisgäben. Dagegen würde sich unsere Idee zur Gestaltung des Stadtinnern auch in weitester Zu-

kunft immer besser bewähren: sie schüfe ein städtebauliches Kleinod und gäbe uns allen die wahre Mitte, das lebendige Herz der Stadt zurück.

Für die Aktion «Limmat-Galerie» zeichnen als Mitglieder der «Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau» die Architekten Rolf Keller und Lorenz Moser.

Adresse des Verfassers: *R. Keller,* dipl. Arch., Alpenstrasse 54, Dübendorf ZH.

Nachwort der Redaktion

Die Auseinandersetzung über die Erhaltung der Fleischhalle wirft Fragen auf, die nicht nur uns Fachleute, sondern auch die Politiker und Laien zum Nachdenken zwingen. Warum setzt sich ausgerechnet die jüngste Architektengeneration für ein Bauwerk ein, das seinen Zweck verloren hat und bestimmt nicht zu den erhaltenswerten historischen Bauten der Stadt gehört? Warum bemühen sich Schriftsteller und Historiker um den Rest eines alten Stadtbildes, das im Laufe der Jahre Stück für Stück verdorben worden ist? Welches sind die tiefern Gründe, die zu dieser ausserordentlichen Anstrengung geführt haben? All das frage ich mich auch und die Antwort wird klar: das Ganze halt! Die Limmat wurde im Zusammenhang mit der Seeabflussregulierung gestaut, sie fliesst nicht mehr wie früher sprudelnd, sie trödelt dahin. Ihre Ufer sind hässlich gerade geworden, das exakt geschnittene, sauber gefugte Mauerwerk kann über die Trostlosigkeit, die Leere nicht hinwegtäuschen. Im untern Limmatraum sind alle Flusseinbauten entfernt worden, sie fielen dem Alter, der Spitzhacke und dem damals noch reissenden Strome, aber auch dem Unsinn eines Slogans «Freie Limmat» zum Opfer. Das rechte Ufer wurde teilweise «grosszügig» für den Verkehr hergerichtet, der weder am Central noch am Bellevue gelöst werden kann. P. Trüdinger formulierte das etwa so: man richtete zwischen Central und Rathaus mit der grossen Kelle an, ohne zu wissen, was oben und unten geschehen könne. Aber all das sind ja nur äusserliche Merkmale, die die vom zerstörten Flussraum gespaltene Stadt heute trägt. Die Auflehnung geht nicht nur gegen den weiteren, gedankenlosen Abbruch des Alten, sie richtet sich vor allem gegen die Macht des rollenden Rades, das den Menschen verdrängt und das Menschliche auch, nicht nur im Limmatraum, sondern überhaupt. Und sie richtet sich auch gegen die bisher übliche Art, Städtebau zu treiben: hier ein Stückchen Strasse, dort, wo es gerade geht, ein Highway; man beschliesst eine lokale Sanierung, die am andern Ort neue Schwierigkeiten schafft, und alles unter der Devise der Planung, im Zeitalter der Planung, aber ohne jede Planung. Die Jungen lehnen sich auf, sie machen das Spiel nicht mehr mit. Gottlob ist es so weit, sie machen uns vor, wie wir argumentieren lernen müssen, sie zeigen, wie sie gewillt sind, am Werden der Stadt mitzuwirken. Habt Dank! *Hans Marti*

Ortveränderliche Wärmekraftwerke

DK 621.311.22/23

Die ersten fahrbaren Dampfturbinenanlagen sind 1942 bis 1945 in Deutschland zur Notstromversorgung bei gestörter Energielieferung gebaut worden. Als bemerkenswertes Beispiel sei eine Anlage von 5000 kW Leistung erwähnt, die mit Steinkohle betrieben und durch Parallelbetrieb mit dem Kraftwerk Schwandorf der Bayernwerke AG. erprobt wurde. Als Dampferzeuger dienten drei französische Schnellzuglokomotiven, die für eine Leistung von je 15 t/h bei 18 atü und 350/400 °C umgebaut wurden. Der Turbosatz war auf einem Tiefwagen aufgebaut. Drei Kühlerwagen mit 24 Kühler-Doppelgruppen dienten der Rückkühlung des Kühlwassers. Ein Eigenbedarfswagen mit einer Dieselgruppe von 500 kW und ein Schaltwagen ergänzten die gesamte Anlage. Nach dem Anfahren konnte die Dieselgruppe für anderweitige Zwecke eingesetzt werden. Der ganze Zug konnte sich mit maximal 40 km/h fortbewegen und nach Schulung des Personals zehn Stunden nach Ankunft am Bestimmungsort Energie abgeben.

In der Tschechoslowakei kam bei Katastrophen oder auf Grossbaustellen sowie für kurzfristige Stromlieferung ein fahrbares Dampfkraftwerk von 2500 kW zum Einsatz, das auf elf Wagen montiert war und sich mit maximal 70 km/h fortbewegen konnte. Zwei Dampferzeuger, die auf getrennten Wagen montiert und mit Unterschubfeuerung versehen waren, lieferten normal je 8,5 t/h, maximal je 12 t/h Dampf von 39 atü 450 °C und erreichten bei Abgastemperaturen von 160 bis 170 °C Kesselwirkungsgrade von 75 bis 77 %, wobei minderwertige Kohle (Heizwert 5000 kcal/kg, 13 % Asche, 12,5 % Wasser) verfeuert wurde. Der Kondensatordruck war normal 0,1 ata; die Vollast von 2500 kW ist noch bei 0,65 ata erreichbar. Auch hier ist der Energieverbrauch der auf drei Wagen aufgebauten Rückkühlanlage beträchtlich. Insgesamt stehen dort 12 Axialgebläse mit einer Fördermenge von je 16 m^3/s im Betrieb. Der garantierte Dampfverbrauch von 4,9 kg/kWh wurde bei den Abnahmeversuchen unterschritten.

Die Empresa Nacional de Electricidad SA in Spanien hat hauptsächlich in den Jahren 1946 bis 1957 bewegliche Dampfkraftwerke an Orten eingesetzt, die von den bestehenden Zentralen nicht erreicht werden konnten. Heute werden diese Anlagen vor allem auf den Balearen und in Nordafrika verwendet. Es bestehen zehn, auf Eisenbahnwagen montierte Anlagen von 1000, 2500 und 5000 kW Einzelleistung und zwei schwimmfähige Anlagen von 4100 kW und 9000 kW. Die 5000 kW-Dampfkraftwerke sind für Oelfeuerung gebaut und umfassen je drei vierachsige Wagen (Kessel-, Turbinen- und Hilfswagen). Der Kessel vermag dauernd maximal 29,5 t/h Dampf von 28 at 371 °C abzugeben; die Turbine ist für einen Dampfzustand am Eintritt von 27 at, 357 °C gebaut, ruht dicht auf dem von Frischwasser durchströmten Kondensator auf, dreht mit 5000 U/min und treibt über ein Zahnradgetriebe den Generator an. In den 2500 kW-Kraftwerken wird minderwertige Kohle (Heizwert 4400 kcal/kg) auf Wanderrosten verfeuert. Jeder Kessel leistet 7,6 t/h Dampf bei 27 ata und 365 °C. Auch hier ist zwischen Turbine und Generator ein Getriebe 6000/3000 U/min eingeschaltet. In Gegenden ohne Gleisverbindung können diese Anlagen auch mit Strassenfahrzeugen befördert werden.

Als schwimmfähiges Kraftwerk von 9000 kW ist ein ausgedienter amerikanischer Hilfskreuzer von rd. 76 m Länge und 11 m Breite in Belgien unter weitgehender Ausnützung der bestehenden Maschineneinrichtungen verwendet worden. Zwei ölgefeuerte Kessel leisten je 27,2 t/h bei 30,5 ata, 393 °C und beliefern zwei Turbinen für je 4600 kW Leistung, die über Getriebe mit 5600/3000 U/min die Stromerzeuger antreiben. Im Heck befindet sich die Schaltanlage und die Umformer von 1000 kVA 2800/380/220 V für Eigenbedarf sowie von 11 500 kVA 2800/5500 V für die Energieabgabe, die über eine Freileitung nach einer Umformerstation am Ufer in Schiffsnähe führt, wo Anzapfungen für 5500, 15 000, 30 000 und 60 000 V vorgesehen sind.

In Russland haben die geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse zum serienmässigen Bau fahrbarer Kraftwerke für Einzelleistungen bis 10 000 kW geführt. Dabei sind Dampfturbinenanlagen, zahlreiche Dieselkraftwerke mit Einheitsleistungen von je etwa 1000 kW und fahrbare Gasturbinenanlagen erstellt worden. Eine in England gebaute Gasturbinenanlage von 1000 kW mit einer Dieselgruppe von 80 kW für Eigenbedarfsdeckung ist auf einem rd. 40 m langen vierachsigen Eisenbahnchassis aufgebaut; das ganze Fahrzeug wiegt 65 t. In der Brennkammer wird Rohöl oder Erdgas verfeuert. Die Anlage kann bei Aussentemperaturen bis —40 °C betrieben werden.

Grössere Lieferungen gingen nach Mexiko. Schon 1947 kam eine fahrbare Dampfturbinenanlage von 10 000 kW Leistung in Betrieb, mit der wertvolle Erfahrungen gesammelt wurden. Später hat man fahrbare Kraftwerke mit Dieselsätzen von 1000 kW sowie Gasturbinenanlagen für Erdgasbetrieb bei amerikanischen Firmen bestellt. In den letzten Jahren lieferten Brown, Boveri & Cie., Baden, fahrbare Gasturbinenanlagen von 6200 kW, die aus einem Turbinenwagen und einem Schaltwagen mit Umspanner und Dieselmotor für Anfahrbetrieb und Eigenbedarf bestehen. Sie sind in den «Brown Boveri Mitteilungen» 1956, S. 407/11 eingehend beschreiben. Der thermische Wirkungsgrad erreicht bei Vollast nahezu 20 %.