

Wettbewerb um Pläne für die Ausgestaltung der Seeufer im Gebiete der Stadt Zürich und ihrer Vororte

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **42 (1926)**

Heft 7

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-581801>

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.

konnte im Februar 1924 mit den Bauarbeiten begonnen werden, nachdem die Vorlage in der Gemeindeabstimmung vom 3. und 4. November 1923 mit 6252 Ja gegen 1593 Nein angenommen wurde. Die Fertigstellung des Hochbaues erfolgte in der erstaunlich kurzen Zeit von 10 Monaten. Während die Bauarbeiten im Winter 1924/25 in der Hauptsache ruhten, setzte im Frühjahr 1925 der innere Ausbau mächtig ein. Der Termin für die Fertigstellung des Baues wurde auf 1. Mai 1926 festgesetzt. Bis auf einige Kleinigkeiten steht das Gebäude heute fertig vor uns, so daß es der Schule zur Benutzung übergeben werden konnte.

Das Gebäude zeichnet sich vor allem durch eine überaus klare Grundriß-Disposition aus. Zu beiden Seiten eines dominierenden Mitteltraktes, welcher die Hauptzüge enthält, schließen sich zwei Flügel an, die ihrerseits der Helvetia- und Bernastrasse entlang rechtwinklig abgebogen sind. Von den Treppenhäusern des Mittelbaues kann die ganze Grundrißentwicklung leicht überblickt werden, was ein sofortiges Zurechtfinden in dem 130 Räume enthaltenden Gebäude ermöglicht. Sehen wir uns im Mittelbau, in den wir von Süden oder Norden durch Windfänge eintreten, näher um, so stoßen wir auf folgende sich an die große Eingangshalle anschließenden Räume: Abmariloge, Rektorat der Real- und Literaturabteilung mit entsprechenden Wartezimmern, die Haupttreppenhäuser und die Zugänge nach dem Untergeschoß.

Im ersten Stock treten wir in eine brunnengeschmückte Vorhalle, die auch im zweiten Stock wiederkehrt. Von dieser Vorhalle kommen wir durch fünf große Doppeltüren in die als Festraum gedachte Aula, die zwei normale Geschosshöhen in Anspruch nimmt und das Zentrum der ganzen Anlage bildet. An die ca. 350 Sitzplätze enthaltende Aula schließt sich die Bühne an, welche den verschiedensten Veranstaltungen sowohl der Schule als auch der Vereine und Korporationen dienen soll. Bevor wir die oberen Stockwerke des Mittelbaues betreten, halten wir Umschau in den anschließenden Seitentrakten. Auf der Südseite der diese Seiten- oder Zwischentrakte in allen Stockwerken durchlaufenden 4 Meter breiten Korridore liegen in der Hauptsache die normalen Klassenzimmer, deren Größenverhältnisse für die Aufnahme von maximal 36 Schülern berechnet sind. Die Ausstattung dieser Klassenzimmer erfolgte auf der Grundlage größter Einfachheit und Zweckmäßigkeit. Auf der Nordseite der Korridore liegen die Aborte und jene von drei Fenstern beleuchtete Seitenhalle, welche eine einwandfreie Belichtung auch der Korridore gewährleistet. In den sich an die Zwischentrakte anschließenden Flügeln längs der Helvetia- und Bernastrasse sind die Spezialabteilungen untergebracht, die mit einer wohlbedachten Einrichtung ein besonders lebhaftes Interesse erwecken dürften. Die im Westflügel sich befindende Physikabteilung erstreckt sich auf das Erdgeschoß und Untergeschoß. Die doppelt angelegten Lehrzimmer mit ansteigender Bestuhlung und allen Einrichtungen für Projektionen und Experimentierzwecke stehen in direkter Verbindung mit dem Zimmer des Lehrers und einem Vorbereitungsraum, in welchem die für den Physikunterricht erforderlichen Experimentierapparate bereitgestellt werden. Ein großer Sammlungsraum dient zur Aufbewahrung des zahlreichen Demonstrationsmaterials. Die Räume für die Schülerübungen liegen im Untergeschoß, wo sich auch der Raum für die zur Erzeugung der verschiedenen Stromarten notwendige Maschine befindet. Eine geräumige Werkstätte ermöglicht dem Abwart, das Demonstrationsmaterial stets in gutem Zustande zu erhalten. Ueber der Physikabteilung liegen im 1. Stock ebenfalls in doppelter Anordnung die Räume für Naturgeschichte.

Im 2. Stock befinden wir uns im Bereich der Geographie. Die Korridore in diesen Spezialabteilungen sind durchweg sehr breit gehalten, damit sie zugleich den Zweck als Ausstellungsräume zu erfüllen vermögen. Die Chemieabteilung liegt im Ostflügel und weist im wesentlichen dieselbe Raumverteilung auf, wie die Physikabteilung. Eine große Dunkelkammer steht hier für photographische Uebungen zur Verfügung. Der 1. und 2. Stock dieses Ostflügels enthalten im Gegensatz zum Westflügel nur normale Klassenzimmer, die hauptsächlich von der Handelsschule belegt sind. Da die Unterbringung der Handelsschule im Neubau nicht von Anfang an vorgesehen war, mußte das Rektorat dieser Abteilung im 2. Stock des Ostflügels untergebracht werden. Außer den bereits angeführten Laboratorien für Physik und Chemie liegen im Untergeschoß die aus vier Zimmern bestehende und gut besonnte Abwartwohnung, der Raum für Schülerpeisung, einige Kontorräume der Handelsschule, die Lehrmittelzentrale, die Douchen- und Ankleideräume, das Zimmer des Schularztes, die Waschküche und einige disponible Kellerräume. Eine Warmwasser-Pumpenheizung mit Warmwasserbereitungsanlage sowie die Kohlenräume befinden sich noch eine Treppe tiefer im Westflügel. Auch die von der Helvetiastrasse aus zugängliche Belogarage ist hier untergebracht. Es bleibt uns noch übrig, im Dachstock Umschau zu halten, wo wir im Mittelbau die nach Norden gelegenen Säle für Kunstzeichnen samt den zugehörigen Lehrerzimmern und Modellräume antreffen.

Für die Gestaltung des Äußeren war wie im Innern der Grundsatz größter Sachlichkeit und Einfachheit maßgebend. Eine sparsame dekorative Behandlung zeigt nur der Mittelbau, der mit seinen mächtigen Pilastern einen wirksamen Abschluß der Thormannstrasse bildet. Das ganze Gebäude kommt durch seine ruhige Baumasse zu imposanter Wirkung, die noch gesteigert wird, wenn einmal die nördliche Schmuckhofanlage in Verbindung mit dem geplanten Landesbibliothek- und Verwaltungsgebäude fertiggestellt ist.

Wettbewerb um Pläne für die Ausgestaltung der Seener im Gebiete der Stadt Zürich und ihrer Vororte.

(Korrespondenz.)

In den letzten Jahrzehnten hat die Stadt Zürich auf dem Gebiete des Hochbaues wie der Behauungspläne mehrere große Wettbewerbe mit gutem Erfolg durchgeführt. Nicht allein, daß dadurch Fachleute von Ruf mit jüngeren, aufstrebenden Talenten ihre Kräfte messen können, sondern die Allgemeinheit zieht auch daraus große Vorteile, daß die Wettbewerbsresultate in Ausstellungen zugänglich gemacht werden. Eine Veröffentlichung des Urteils des Preisgerichtes, sowie der mit Preisen bedachten und der angekauften Entwürfe, kann bei diesem Umfang der Aufgabe nicht auf Vollständigkeit Anspruch erheben, und zudem lernt der aufmerksame Betrachter aus allen eingereichten Vorschlägen, manchmal freilich nur nach der Richtung, wie es nicht gemacht werden soll.

Der neueste Wettbewerb Zürichs, ausgeschrieben im Frühling 1925, umfaßt die Ufergestaltung des Stadtgebietes und der anstoßenden Seegemeinden. Es ist nicht der erste Wettbewerb dieser Art in der Stadt Zürich.

Zur Erlangung von Projekten für die Quaianlagen in Zürich schrieb der Stadtrat am 4. Dezember 1873 eine Konkurrenz aus. Auf Grund eines amtlichen Entwurfes, der außerhalb dieses Wettbewerbes dem Preisgerichte unterbreitet und später unter Benützung einiger Konkurrenzentwürfe umgearbeitet worden war, fand in der Hauptsache der Ausbau der bestehenden Quaianlagen im Gebiete der Stadt bis zur Frauenbadanstalt am Mythen-

quai und bis zum Zürichhorn in den Jahren 1881 bis 1888 statt.

Gestützt auf generelle amtliche Projekte für die Quai-erweiterung ersuchte dann der Stadtrat Zürich den Zürcher Regierungsrat um die Bewilligung der erforderlichen Auffüllungen am projektierten Zürichhornquai bis Tiefenbrunnen einerseits und am geplanten Mythenquai bis Wollishofen andererseits. Ohne wesentliche Änderungen genehmigte der Regierungsrat die Seeauffüllungsprojekte und setzte mit Beschlüssen vom 4. April 1908 für den Zürichhornquai und vom 27. Mai 1911 für den Mythenquai die maximale Ausdehnung der Auffüllungen durch Konzessionslinien fest. Von diesen Projekten ist nur ein kleiner Teil des Mythenquais ausgeführt.

Der Wettbewerb Groß-Zürich lieferte keine geeigneten Grundlagen zu einem endgültigen Projekt für die Quai-ausbildung.

Die bauliche Entwicklung der Stadt Zürich und der nächsten Seegemeinden erfordert nunmehr eine Neubearbeitung der Ausgestaltung ihres gesamten Ufergebietes mit besonderer Berücksichtigung der Bebauung im Quai-bereiche.

Neben allgemeinen Fragen der Bebauung des Ufergürtels, wie Grünanlagen, Erholungs- und Schmuckanlagen, Spiel-, Bade- und Sportplätze, Hafens- und Landungsplätze, erfordert die im Begriffe stehende bauliche Umgestaltung beim Bahnhof Enge rechtzeitige Vorzüge, daß die neue Überbauung straßen- und verkehrstechnisch den neuen Anforderungen entspricht und die Hochbauten sich richtig ins Stadtbild einfügen. Zweifelsohne sind dies Fragen, deren Abklärung und Lösung geradezu einem Wettbewerb riefen.

Die Aufgaben des Wettbewerbes waren in folgendem Programm zusammengefaßt:

Der Stadtrat von Zürich und die Gemeinderäte von Rüschberg, Rüschnacht und Bollikon veranstalteten einen Wettbewerb unter den Schweizerischen und in der Schweiz mindestens seit 1. Januar 1923 niedergelassenen Fachleuten zur Erlangung von Entwürfen für die Seeufer im Gebiete der Stadt Zürich, der genannten Gemeinden, sowie der Gemeinde Rüschlikon.

Von den Bewerbern zugezogene Mitarbeiter müssen ebenfalls in der Schweiz verbürgert oder seit 1. Januar 1923 ununterbrochen niedergelassen sein.

Zur Teilnahme am Wettbewerb sind auch Beamte der öffentlichen Verwaltungen, einschließlich derjenigen der Stadt Zürich und der Vororte zugelassen.

Die Bearbeitung hatte eine einheitliche und organische Aufteilung zum Ziele. Hauptaufgabe war die Schaffung eines möglichst zusammenhängenden Grüngürtels als Ufer-rahmen, mit dem Zwecke, das Ufergebiet, soweit immer an-gänglich, der öffentlichen Benützung zugänglich zu machen.

Erholungs- und Schmuckanlagen, Rasenspielfläche, Tummelplätze für Kinder und eine durchgehende Pro-menadenweganlage waren neben Badeanstalten, Boots-häusern, Hafenanlagen und Landungsplätzen als Be-standteile des Quai-gürtels vorzusehen. Die Vorschläge für die Regelung der Bebauung des unmittelbaren Ufer-bereiches sollten sich auf den Bebauungsplan und die maßgebenden Bauordnungen und bei wichtigen Quai-partien auch auf die architektonische Gestaltung beziehen. An die bestehende Bebauung war tunlichst anzuknüpfen: Der Charakter der Stadt Zürich und der Vororte soll auch in den Wettbewerbsvorschlägen zur Berücksichtigung kommen. Auf die Durchführbarkeit der Vorschläge in finanzieller Hinsicht war bei der Bearbeitung weitgehende Rücksicht zu nehmen.

Die besonderen Bemerkungen zur Aufgabe lauteten:

1. Die bestehenden Stationsanlagen und die Einten-führung der Schweiz. Bundesbahnen im Wettbewerbs-gebiete samt der im Lageplan 1:1000 eingetragenen Grenze sind als fest zu betrachten.

Die Fläche der heute noch betriebenen Bahnstrecke vom Bleicherweg an bis zum Muraltengut samt der heutigen Station Enge fällt in das Eigentum der Stadt Zürich und ist für die Projektierung verfügbar, der Alfred Sacher-platz kann überbaut werden.

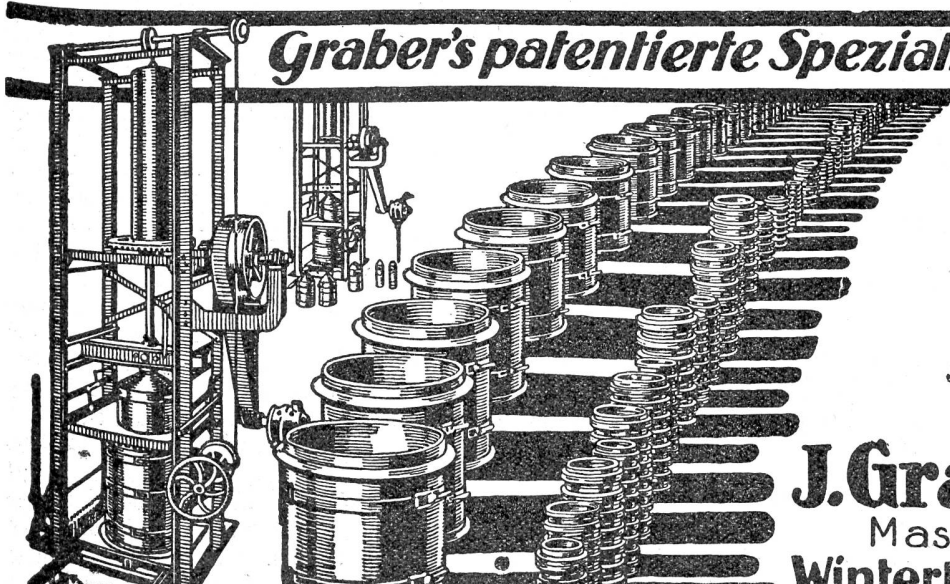
2. Die Einführung eines Schifffahrtskanales in den Zürichsee ist in den Projektplänen nicht zu berücksichtigen.

3. Der heutige Dampfboothafen mit Werft bei der Station Wollishofen S. B. B. kann verlegt werden. Für die Verlegung kommen nur das linke Seeufer unterhalb des „Horn Wollishofen“ in Frage. Geleiteanschluss an die linksufrige Zürichseebahn ist nicht unbedingtes Er-fordernis. Zur Verfügung müssen stehen: Etwa 16,000 m² Wasserfläche bei 300 m Seefront, etwa 20,000 m² Land-fläche für Werfthalle, Werkstätten, Bureau, Lagerplätze usw.

4. Vorschläge für die Verlegung der vorhandenen Landungsstellen für Dampfboote sind zulässig.

5. Im Stadtgebiet ist am linken und am rechten Ufer je eine Hafenanlage, mit Lagerplätzen für Baumaterialien, Liegeplätze für Segelboote usw., mit je etwa

3226



Graber's patentierte Spezialmaschinen

und Modelle zur Fabrikation tadelloser Zementwaren.

Anerkannt einfach aber praktisch zur rationellen Fabrikation unentbehrlich.

J. Graber & Co.

Maschinenfabrik Winterthur-Veltheim

250 m Seefront, etwa 10,000 m² See- und 8000 m² Landfläche vorzusehen. Die Verlegung der bestehenden Hafenanlagen Enge und Riesbach ist erwünscht; dabei können diese Anlagen bezüglich der Seebauten zu anderweitiger Verwendung oder vollständiger Auflassung vorgeschlagen werden.

In den Vororten sind je nach Bedürfnis kleinere Hafenanlagen und zugehörige Lagerplätze vorzuschlagen. Der bestehende Lagerplatz neben dem Dampfbootsteg in Zollikon soll verlegt werden.

6. Die heutige Wasserflugstation am projektierten Zürichhornquai kann verlegt werden. Die Station erfordert: möglichste Nähe einer auch für Autos benutzbaren Zufahrt, eine Landfläche von etwa 3000 m², eine Auffahrtsrampe vom See her, einen Flugzeugschuppen von 500 m² Grundfläche mit Diensträumen usw.

7. Vorschläge für Änderungen im Straßennetz des Wettbewerbsgebietes, soweit sie zur Anpassung an den Entwurf für die Quaianausgestaltung erforderlich werden, sind zulässig; die beidseitigen Seefstraßen müssen Hauptverkehrsstraßen bleiben. Detailprojekte für Abänderungsvorschläge sind nicht einzureichen.

8. Vom Alpenquai aus ist am linken Seeufer seeseitig der jetzigen Zürichseebahn eine Verkehrsstraße nach der Seefstraße in Wollishofen zu projektieren.

9. Bei der Kreuzung der Seefstraße mit der linksufrigen Zürichseebahn in Wollishofen ist eine Unterführung der Seefstraße nach dem Projekte vorgesehen, wie es in den Übersichtsplänen 1:2500 und 1:1000 eingezeichnet ist.

10. Die Bewerber haben eine schienenfreie Kreuzung der Dufourstraße mit der rechtsufrigen Zürichseebahn bei der Stadtgrenze gegen Zollikon vorzusehen.

11. Der Ausbildung des Bürkliplatzes im Zusammenhang mit dem Alpenquai, den einmündenden Straßen und dem Schanzengraben ist besondere Beachtung zu widmen.

12. Vorschläge für Abänderungen des Baugesetzes und einiger Bauordnungen (Vorschriften für die offene Bebauung der Stadt Zürich vom 29. September 1912, Baureglement für das Villenquartier Bellevue in Riesbach vom Dezember 1884, Bauordnung über das Benediktinerquartier in Enge vom 12. Juni 1884, Bauordnungen der Gemeinden Kilchberg, Rüschlikon, Rüschlikon und Zollikon) sind im Erläuterungsbericht genau niederzulegen.

13. Zum Anlegen und Stationieren von Segel-, Privat-, Ruder- und Motorbooten sind passende Stellen zu bestimmen.

14. Der Bootshausanlage am Mythenquai mangelt noch immer der südliche Flügelbau; sie ist entsprechend zu ergänzen. Das stadteinwärts gelegene Ruderhaus des Politechniker-Ruderklubs ist nur auf Zusehen hin bewilligt und kann beseitigt werden. Auf Stadtgebiet sind neue Bootshausanlagen vorzusehen.

15. Vorschläge zur Verlegung vorhandener geschlossener Seebadanlagen sind zulässig. Das Sonnen-, Luft- und Schwimmbad am Mythenquai kann verlegt werden; am rechten Ufer kann eine ähnliche Anlage in Aussicht genommen werden. Die Badanstalt in Zollikon soll vergrößert werden können.

16. Die Tennisplätze können vermehrt werden.

17. Auf Stadtgebiet ist eine etwa 2 ha große Wasserfläche, die mit dem See in Verbindung steht und als Eisfeld dienen kann, in Aussicht zu nehmen.

18. Die Aufnahme eines Stadions und von Reitwegen ist nicht erwünscht.

19. Die in den Unterlagen eingetragenen Konzessionslinien für die maximale Ausdehnung der Seeauffüllung sind nicht verbindlich. Die Seefläche bis auf die Höhe des Muraltengutes einerseits und des Zürichhorns ander-

seits soll womöglich nicht weiter beschränkt werden, als es die genehmigten Konzessionslinien vorsehen.

Das Preisgericht bestand aus den Herren: Stadtrat Dr. Klöti, Vorstand des Bauwesens I, Vorsitzender; Architekt Professor Bernoulli, Basel, Stadtgenieur C. Bosshard, Architekt Freitag, Zürich, Architekt Grandpre-Molière, Rotterdam, Stadtbaumeister S. Herter, Architekt Professor Jansen, Berlin, Garteninspektor Fr. Rothplez, Oberbaudirektor Prof. Dr. Ing. Schumacher, Hamburg.

Zur Beurteilung der eingegangenen 29 Entwürfe stellte das Preisgericht folgende allgemeine Richtlinien auf:

1. Verkehr. Eine befriedigende Uferausbildung durch genügend ausgedehnte Grünflächen ist nur möglich, wenn der Fahrverkehr der Hauptstraßen derart geordnet wird, daß er die Nutzung der Grünflächen zwecks Erholung nicht beeinträchtigt, und wenn die Entwicklungsmöglichkeit dieser Grünflächen nicht von vorneherein behindert wird.

Bei dem fortlaufend sich stärker entwickelnden Autoschnellverkehr kann es keinem Zweifel unterliegen, daß eine Fahrstraße erster Ordnung, die unmittelbar neben den Erholungsplätzen liegt, oder gar sie durchschneidet, eine wesentliche Verminderung der Erholungsmöglichkeit bedeutet. Fahrverkehr und Erholungsplätze sind fortan grundsätzlich zu trennen, eines darf nicht auf Kosten des andern sich entwickeln. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, empfiehlt das Preisgericht, die linksufrige Autostraße nicht vor den Gebäuden der Unfall- und Rückversicherungsgesellschaft vorbeizuziehen, sondern hinten herum in der Alfred Escher-Straße und im alten Bahntrafé, unter möglichster Schonung des Belvoirparkes. Selbstverständlich ist beim Alfred Escher-Platz für eine flüssige, übersichtliche Einmündung vom Alpenquai in diese Straße zu sorgen. (Beachtenswert ist hier Projekt 15.) Durch Verriegelung der Querstraßen sollte dafür gesorgt werden, daß der Verkehr von der Seefstraße zum Alpenquai durch die Breitingerstraße geführt wird. Es ist wünschenswert, die Mythenstraße möglichst nahe am Bahnhof Wollishofen zu führen und sie so bald als möglich in die Seefstraße einmünden zu lassen, damit eine möglichst freie Fläche für Grünanlagen zwischen dieser Straße und dem Uferstrand zur Verfügung steht.

So erwünscht an sich eine Freihaltung des Alpenquais vom Verkehre wäre, ist auf lange Zeit an eine Verlegung des Verkehrs von diesem Quai nicht zu denken, nicht nur weil beim Hotel Baur große Werte zerstört würden, sondern weil auch die Gotthardstraße als Verkehrsstraße unangünstig liegt. Um alle Möglichkeiten für die Zukunft offen zu lassen, empfiehlt es sich immerhin, die Möglichkeit eines Durchbruches der Gotthardstraße nach dem Bürkliplatz zu sichern.

Erwünscht wäre es, wenn auf dem rechten Seeufer nicht nur der Seefeldquai, sondern auch der Utoquai und die Bellerivestraße vom Durchgangsverkehr befreit werden könnten. Ob aber die Dufourstraße so ausgebaut und namentlich bei ihrer Einmündung beim Theater in architektonisch befriedigender Weise verbessert werden kann, daß sie in der Lage ist, den ganzen Autoverkehr glatt zu bewältigen, ist durch die Entwürfe nicht genügend abgeklärt worden und bedarf noch weiteren Studiums. Bei dieser Sachlage ist es geboten, die Möglichkeit einer flüssigen Ausmündung der Bellerivestraße gegen den Tiefenbrunnen hin offen zu halten (versucht bei Entwurf 23).

2. Bebauung. Das bestehende Stadtbild sollte vor weiteren Gefährdungen geschützt werden. Es darf deshalb nicht fortgefahren werden mit der Erstellung zu hoher Baukörper am Uferstrand. Der weitere Ausbau ist

In den Grundmaßen entschieden niedriger zu halten (maximale Dachgestirnshöhe 16 m), als einige der bestehenden Gebäude. Das hindert nicht, zur Unterbrechung einer langgezogenen Horizontalen, an bestimmten Stellen die Baumassen in angemessenem Umfange höher zu führen. Der Wettbewerb hat erwiesen, daß zur Verbindung von Vorder- und Hintergrund die Anlage von verhältnismäßig niedrigen Gebäuden mit einer gewissen Staffelung nach hinten besonders geeignet ist. Auch zeigte der Wettbewerb, daß ein Wechsel der Silhouette sich nicht nur durch Niedrighaltung der Baumassen, sondern auch durch Zurücksetzung derselben erreichen läßt. Ausblicke von wichtigen Standpunkten aus, wie unter anderem vom Bürkliplatz zum Zürichberg, sollten berücksichtigt werden. Am Seefeldquai empfiehlt es sich, die bestehende Bebauung dadurch festzulegen, daß man an Stelle der Vorschriften für die erste Zone der offenen Bebauung die Vorschriften für die zweite Zone vorschreibt. Zur Erreichung eines befriedigenden Ergebnisses genügen aber nicht allein Bauvorschriften, sondern es muß versucht werden, bei diesen entscheidenden Baulichketten des Uferrandes möglichst gute Künstler zum Worte kommen zu lassen. Die am See bestehenden Fabrikbauten sollten nach und nach verlegt werden; auf keinen Fall sollte die Anlage neuer störender Industrien zugelassen werden.

3. Grünanlagen. Die beiden charakteristischen Ergebnisse des früheren Wettbewerbes — Arboretum und Zürichhorn — sind pietätvoll zu behandeln. Um auf dem linken Ufer, vom Belvoirpark auswärts eine möglichst zusammenhängende grüne Fläche zu erhalten, scheint es geboten, die Nutzanlagen (Schiffswerft, Materialhafen, Strandbad) beisammen am Süden der städtischen Quaianlagen zu entwickeln. Die gegebene Konzeptionsgrenze sollte reichlich ausgenützt werden, um eine dem Wachstum der Stadt entsprechend möglichst tiefe Parkfläche zu gewinnen. Der Belvoirpark sollte erhalten und in ununterbrochene Beziehungen zu den grünen Flächen gebracht werden.

Der Ausbau der Quaianlagen vom Zürichhorn bis zur Dufourstraße hat als breite Grünanlage zu erfolgen, um das unerfreuliche Bild der wilden Bebauung des Quartiers bis zum Bahnhof Tiefenbrunnen vom See aus zu verdecken. Die Projektierung des Strandbades auf dieser Seite des Sees hat sich dieser Richtlinie unterzuordnen.

Die Bebauung der Ufer der großen Anlagen und im Gebiete der Vorortgemeinden muß sich sorgfältig mit den bestehenden Verhältnissen auseinandersetzen, wobei es nicht nötig ist, Uferwege rücksichtslos überall durchzuführen.

An Hand dieser „Richtlinien“ war es dem Besucher außerordentlich erleichtert, den Gedankengängen des Preisgerichtes zu folgen und die Vor- und Nachteile der einzelnen Projekte herauszufinden. Auch von maßgebenden Fachleuten hat man die Richtigkeit dieser Grundsätze wie die durchaus sachliche Beurteilung der Vorschläge anerkannt. Durch das gedruckt vorliegende Urteil des Preisgerichtes war es den zahlreichen Besuchern möglich, sich in die Einzelheiten einzuarbeiten und damit für andere Verhältnisse die nötigen Nuancen zu ziehen. Und selbst wenn die mit Preisen bedachten und die angekauften Projekte des Wettbewerbes veröffentlicht werden sollten, wird man an Hand eines solchen Festes sich um so eher wieder die Originalpläne vorstellen können.

Preise und Ankäufe. Kein Entwurf stellt eine in jeder Beziehung so hervorragende und einwandfreie Gesamtlösung dar, daß er mit dem ersten Preise ausgezeichnet werden könnte. Die Entwürfe Nr. 3, Kennwort „Neue Schiffslände“ und Nr. 16, Kennwort „Gleichgewicht“, sind nach der einstimmigen Ansicht des Preisgerichtes die wertvollsten Arbeiten und können, als Ge-

samtleistungen betrachtet, einander gleichgestellt werden. Das Preisgericht beschließt, ihnen je einen II. Preis zuerkennen. Die übrigen in engere Wahl gezogenen Entwürfe bringen teils in verkehrstechnischer, teils in architektonisch-künstlerischer Hinsicht oder in der Anlage der Grünflächen anerkennenswerte Vorschläge. Die Entwürfe Nr. 6, 10 und 15 werden als rangnächste Gruppe mit je einem III. Preis bedacht. Die vier weiteren Entwürfe Nr. 4, 7, 23 und 25 sollen angekauft werden.

Die nach § 5 des Wettbewerbsprogrammes für die Prämierung von höchstens fünf Entwürfen zur Verfügung stehende Summe von Fr. 60,000.— wird wie folgt verteilt: Die Verfasser der mit dem II. Preise bedachten Projekte erhalten je Fr. 15,000.—, die mit dem III. Preise bedachten je Fr. 10,000.—. Der für Ankäufe ausgesetzte Betrag von Fr. 10,000.— wird unter die zum Ankauf empfohlenen Projekte gleichmäßig verteilt, so daß auf jedes Projekt Fr. 2500.— entfallen.

Die Öffnung der die Namen der prämierten Entwürfe enthaltenden Umschläge ergibt:

II. Preise:

- a) Nr. 3, Kennwort: „Neue Schiffslände“, Verfasser: Gebr. Pfister, Architekten, Zürich.
- b) Nr. 16, Kennwort: „Gleichgewicht“, Verfasser: Kasimir Racjorowski, Architekt in Winterthur und Hans Hohloch, Architekt von Winterthur in Düsseldorf.

III. Preise:

- a) Nr. 6, Kennwort: „Folgerichtig und vernunftgemäß“, Verfasser: Albert Bodmer, Bauingenieur der Stadt Winterthur; Arthur Reinhart und Franz Scheibler, Architekten in Winterthur.
- b) Nr. 10, Kennwort: „Uferrahmen“, Verfasser: Gottfried Bachmann, Architekt in Zürich.
- c) Nr. 15, Kennwort: „Zürich bleibt Zürich“, Verfasser: Max Häfeli und Max Ernst Häfeli, als Mitarbeiter, Architekten in Zürich.

Nach Einholung der Zustimmung gemäß § 9 der maßgebenden Grundsätze für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben, aufgestellt vom Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein, werden als Verfasser der angekauften Entwürfe bekannt gemacht:

- a) Nr. 4, Kennwort: „Fides“, Verfasser: Friedrich Hess, Prof. an der Eidg. Techn. Hochschule, Architekt in Zürich.
- b) Nr. 7, Kennwort: „Natur und Kunst“, Verfasser: Wilhelm Schwegler, Architekt in Zürich.
- c) Nr. 23, Kennwort: „MCMLXX“, Verfasser: Hans Hoffmann und Egidius Streiff, Architekten in Zürich.
- d) Nr. 15, Kennwort: „Belvoir“, Verfasser: Gartenarchitekt Paul Schädlich und E. G. Herrigel, Architekt in Zürich.

Holzkonserverierung mit „Perennator“ Konservat.

Trotz der großen Zahl von sogenannten Holzkonserverierungsmitteln hat sich unter obiger Bezeichnung in jüngster Zeit ein neues, und in seinen Verwendungsmöglichkeiten vielversprechendes Mittel Eingang verschafft. Es wird von der Firma J. Holweger, Ritt- und Farbenfabrik in Winterthur in den Handel gebracht.

Die Konservierung mittels „Perennator“ Konservat erfolgt einfach durch Anstrich mittels Pinsel auf dem trockenen, rohen Holze. Der Konservierungsüberzug ist innerhalb 12 Stunden vollkommen abgetrocknet und kann alsdann sofort mit jeder beliebigen Farbe überstrichen werden, ohne daß ein Durchschlagen des Untergrundes durch den Lackanstrich zu befürchten ist. Der Konservierungsüberzug erspart überdies ein Borölen des