

Ein Hallenstadion für Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **109/110 (1937)**

Heft 17

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49138>

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.

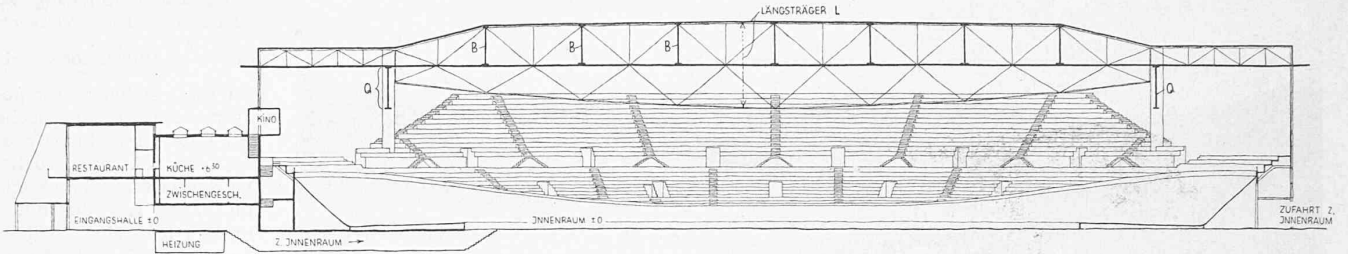


Abb. 5. Längsschnitt 1 : 800 mit den auf vier Säulen ruhenden Längsträgern von 90 m Stützweite. Querträger Q = 60 m lang

152 Mill. kWh, davon 111 Mill. im Winter, 41 Mill. im Sommer) 6 Einheiten zu 22000 PS! Diese Zahlen beleuchten eindrucksvoll die in dieser Zeitspanne erzielten gewaltigen Fortschritte im Maschinenbau, sowohl im hydraulischen wie im elektrischen Teil. Auch der Verwertung der Energie stehen heute ganz andere technische Verteilungsmöglichkeiten zur Verfügung als damals. Das hindert nicht, am heutigen Tage, unbeschadet des Dankes an Alle, die an der Ausführung mitgewirkt haben, auch jener schöpferischen Pioniere zu gedenken.

Die «Etelzwerk A.G.» ist eine gemischtwirtschaftliche Unternehmung, in der die SBB mit 55% und die NOK mit 45% am Aktienkapital von 20 Mill. Fr. beteiligt sind; das O. K. beträgt 30 Mill. Fr., die Baukosten rd. 65 Mill. Fr. und die Jahreskosten rd. 5 Mill. Wir werden in üblicher Weise eine eingehende Darstellung des Werkes bringen, aus der man erkennen wird, dass der Bau, wenn auch seine Objekte sich an Grösse und Bedeutung z. B. mit Grimsel und Dixence nicht messen können, doch vielerlei Interessantes und Neuartiges enthält. In einem Punkt allerdings übertrifft das Etzelwerk seine imposanten Vorläufer: mit einer Mauer von bloß 27 m Höhe über Talboden und bloß 28000 m³ Mauerkubatur (und einem bescheidenen Erdamm für rd. 9 m Stauhöhe) liefert es 92 Mill. m³ nutzbaren Stauraum. Für nur 8 Mill. m³ mehr Stauraum benötigte die Grimsel (in Spitalamm und Seeuferegg) 410000 m³ Mauerwerk, d. h. das rd. 15-fache! Für heute beschränken wir uns auf die wenigen Bilder, die zeigen, dass der neue Sihlsee von etwa 8 km Länge und 11 km² Oberfläche eine bedeutende Verschönerung des Landschaftsbildes bewirkt. So dürfen auch die Naturfreunde, die sonst dem Kraftwerkbau wenig Sympathie entgegenbringen, sich unserm Glückwunsch zur Vollendung des Etzelwerkes rückhaltlos anschließen.

Ein Hallenstadion für Zürich

Wie gesagt: gut Ding will Weile haben. Schon kurz nach Vollendung der Genfer Ausstellungshalle¹⁾ zeigte die «SBZ» den Entwurf einer gedeckten Radrennbahn in Oerlikon²⁾ mit der Bemerkung, das Problem sei nachgerade dringend, und die Arbeit einer vielköpfigen Kommission ergebnislos. 1933 tauchte aus dem ähnlichen Bedürfnis ein Vorschlag für ein Amphitheater auf dem sog. «Alten Tonhalle-Areal» auf (Bd. 102, S. 59*). Heute ist man einen guten Schritt weiter gekommen: es liegt ein baureifes Projekt vor, dessen Subvention durch Bund, Kanton und Stadt gesichert ist unter der Bedingung, dass mit dem Bau am 1. Januar 1938 begonnen werde. Dies wiederum erfordert die Zeichnung eines Aktienkapitals von 750000 Fr. — eine im Verhältnis zu den Gesamtanlagekosten von 3,4 Mill. Fr. geringe Summe, zu deren Aeuferung diese Zeilen ebenfalls aufmuntern möchten.³⁾ In diesem Zusammenhang seien jene unserer Leser, die dem Radrennen verständnislos gegenüberstehen, darauf hingewiesen, dass die Halle gelegentlich auch andere Veranstaltungen beherbergen wird wie Reiten, Tennis, militärische Vorführungen, Ringen, Boxen. Sodann wird sie gern in Anspruch genommen werden von Ausstellungen, grossen Volksversammlungen und Festanlässen, die dadurch von der Ungunst unserer Witterung (157 Regentage im Jahr!) unabhängig werden.

¹⁾ Siehe Bd. 88, S. 158*, 11. September 1926.
²⁾ Siehe Bd. 90, S. 351*, 31. Dezember 1927.
³⁾ Alle Auskunft, u. a. auch durch ein illustriertes Exposé, gibt die Genossenschaft Hallenstadion, Theaterstrasse 10, Zürich, Tel. 26465.

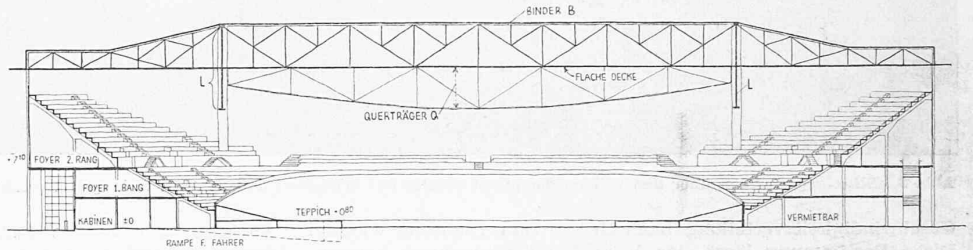


Abb. 4. Querschnitt des Hallenstadions in der Queraxe. — Masstab 1 : 800

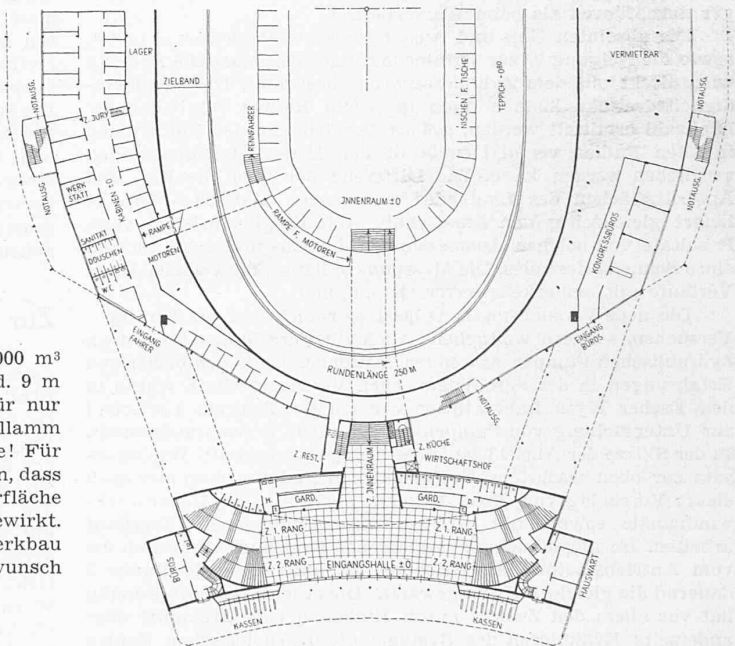


Abb. 2. Erdgeschoss der Südhalfte mit Eingängen. — 1 : 1000

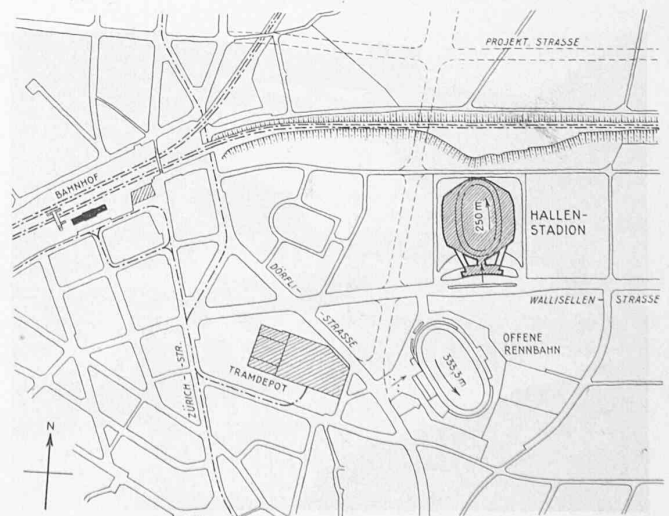


Abb. 1. Lageplan des Hallenstadions in Zürich-Oerlikon — 1 : 10000

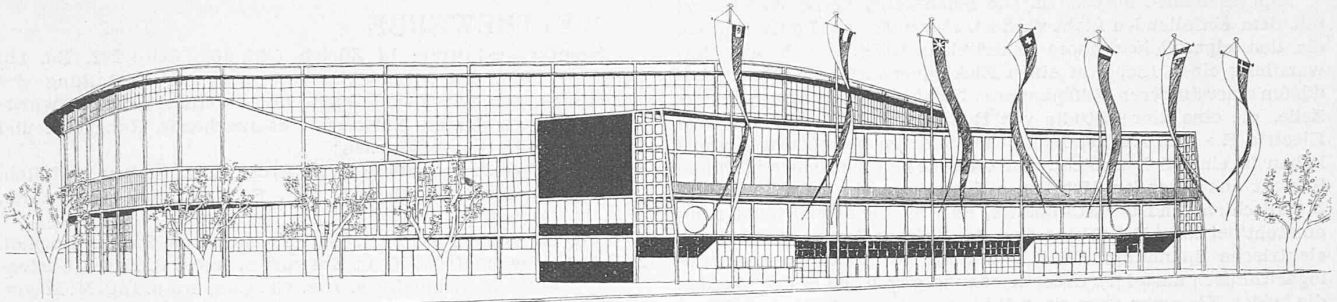


Abb. 6. Ein Hallenstadion für Zürich, Entwurf der Arch. EGENDER u. MÜLLER mit Ing. R. A. NAEF, Zürich. — 12000 Sitzplätze

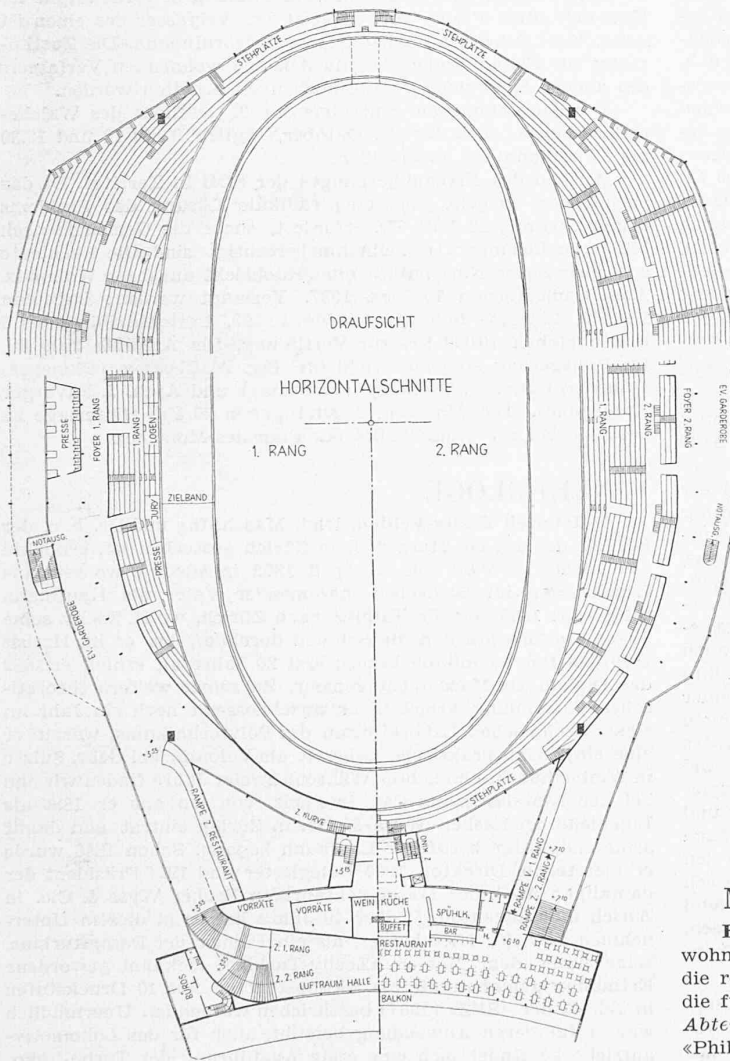


Abb. 3. Grundriss vom 1. und 2. Rang mit Draufsicht. — 1 : 1000

Alles in allem genommen, ist der Bau für eine Stadt von der Grösse Zürichs eine dringende Notwendigkeit, die wohl im Jahre der Landesausstellung besonders fühlbar wird. Daher, und wegen der Arbeitsbeschaffung, ist auch die Vollendung des Stadions auf 1939 sehr zu wünschen. Und schliesslich ist die Aufgabe rein architektonisch und für den Ingenieur so ungewöhnlich, dass die folgenden näheren Angaben über das Projekt Interesse finden dürften.

Die Lage (Abb. 1) ist ausgezeichnet durch die Nähe der bestehenden, offenen Rennbahn, deren Weiterexistenz auf das Hallenstadion angewiesen ist. Geradezu vorzüglich ist die Verkehrsbedingung dieser Lage: SBB-Bahnhof, Tram- und Autobusgarage in nächster Nähe, zwei verschiedene Strassenbahnlinien nach dem Stadtzentrum.

Als günstigstes Fassungsvermögen des Stadions im Verhältnis zu seinem Einzugsgebiet sind 12000 Plätze (wenn die Rennpiste nicht benützt wird, 16000) ermittelt worden. Der dafür nötige Raum ist sowohl grundrisslich als namentlich in der

Höhenausdehnung auf ein Minimum gebracht, um Heizung und Lüftung zu erleichtern. Erreicht hat dies der Ingenieur durch Abstützung der flachen Decke auf nur vier Pfosten (Abb. 3), die ein Rechteck von 60 x 90 m umschliessen. Zwei Hauptlängsträger L tragen sieben Binder B (mit auskragenden Enden), die über der flachen Staubdecke unsichtbar bleiben (Abb. 4 u. 5); in Erscheinung treten im Innenraum nur die Querbinden Q und die untere Hälfte der Längsbinder L (Abb. 5). Die Windversteifung dieser ganzen Eisenkonstruktion bilden die Eisenbeton-Rahmen der Tribünen-Konstruktion. Auch die Decken der beiden Ränge sind in Eisenbeton vorgesehen, die Aussenwände dagegen aus unverputztem Verblend-Mauerwerk, und die schiefen Böden der Sitzreihen, sowie diese selbst, aus Holz. Aus Holz sind auch die Böden des Innenraums, des «Teppichs» und der Piste. Alle diese hölzernen Bauteile können je nach Bedarf des Anlasses weggenommen werden.

Dem Hallenlufttraum von 145 000 m³ stehen als gesamtumbauter Raum 225 000 m³ gegenüber. Eine Besonderheit der Grundrissform ist die starke Streckung des Ovals, die eine grosse Zahl der beliebten, gute Uebersicht bietenden Plätze an der Geraden ergibt, sodass die ungünstigen Kurvenplätze auf einige Reihen von Stehplätzen beschränkt werden konnten.

Ueber den Kopfbau und seinen Zusammenhang mit dem Stadion orientieren die Abbildungen 2, 3, 5 und 6: von der Eingangshalle zweigen die Treppen zu allen Platzkategorien gleich günstig ab; das Restaurant ist durch Rampen von beiden Rängen aus zugänglich. Es soll unabhängig vom Sportbetrieb benützt werden können, wie auch die sanitären, Heizungs- und Lichtinstallationen so vorgesehen sind, dass man auch nur einzelne Teile des Stadions rationell betreiben kann.

MITTEILUNGEN

Eidgen. Techn. Hochschule. Die in Zürich und Umgebung wohnenden Leser unseres Blattes seien aufmerksam gemacht auf die reiche Auswahl allgemein und fachlich bildenden Stoffes, den die für jedermann zugänglichen Vorlesungen an der *Allgem. Abteilung für Freifächer* an der E.T.H. bietet. So sind in der «Philosoph. u. staatswissenschaftl. Sektion» 25 Vorlesungen über Literatur, Sprachen (franz., ital. und engl.) und Philosophie und 36 über historische und politische Wissenschaften angekündigt. In der «Mathemat. und naturwissenschaftl.-technischen Sektion» finden wir 47 allgemeine und 78 spezielle Vorlesungen. Es gebietet uns an Raum, auf Einzelheiten einzugehen; wer sich dafür interessiert, erhält das vollständige Verzeichnis samt Stundenplan dieser Freifächer-Vorlesungen (die meist auf die Abendstunden von 17 bis 19 h verlegt sind) kostenlos durch die Rektorskanzlei der E.T.H. Nur auf einen der allgemeinbildenden Stoffe möchten wir hier hinweisen, auf die kunstgeschichtlichen Vorlesungen von Prof. Dr. L. Birchler (Die Kunst des Altertums und der Renaissance), Prof. Dr. E. Fiechter, bisher in Stuttgart (Vergleichende Architekturgeschichte) und Priv.-Doz. Peter Meyer (Stilfragen der neuern Architektur).

Als ord. Professor für Baustatik, Brücken- und Hochbau in Stahl (als Nachfolger L. Karners) hat der Bundesrat gewählt Dipl. Ing. Dr. Fritz Stüssi von Glarus und Wädenswil, bisher Priv.-Doz. an der E.T.T.; ferner zum ausserord. Professor für Flugzeugstatik und Flugzeugbau Dipl. Masch.-Ing. Eduard Amstutz von Sigriswil, z. Zt. Kontrollingenieur beim Eidgen. Luftamt.