

WETTBEWERBE

BAUKUNST UND SCHWESTERKUNSTE

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

60. JAHRGANG

BERLIN, DEN 8. SEPTEMBER 1926

Nr. 18

Der Wettbewerb für die Ausgestaltung der Ufer des Züricher Sees.

Von Fritz Schumacher, Hamburg*).



Februar vorigen Jahres hat die Stadt Zürich einen bemerkenswerten Wettbewerb ausgeschrieben, dessen Tragweite sich schon dadurch charakterisiert, daß für seine Bearbeitung die Frist eines Jahres gelassen wurde. Es handelt sich um die Ausgestaltung der Ufer des Züricher Sees in einer Ausdehnung von etwa

16 km, also weit über den Bereich des jetzigen Züricher Stadtgebiets hinausgehend.

Zur Bearbeitung waren nur Schweizer zugelassen. Im Preisgericht saßen neben den Herren der Züricher Bauverwaltung (Stadtbmstr. Herter, Stadt-Ing. Bosshard, Garteninsp. Rothpletz) zwei Schweizer Architekten, Hans Bernoulli, Basel, und Freytag, Zürich, sowie drei auswärtige Architekten: Grand-pré-Molière, Rotterdam, Herm. Jansen, Berlin, und der Verfasser dieses Berichtes.

Der Wettbewerb stand unter der Oberleitung des Stadtrats Dr. Klöti, der zugleich Vizepräsident des Schweizer Nationalrates ist, und war in der mustergültigen Weise vorbereitet, die man bereits bei dem Wettbewerb für den Züricher Bebauungsplan¹⁾ kennengelernt hat. Ein überaus großes ausgezeichnetes Planmaterial²⁾ gab feste Unterlagen für die zahlreichen Einzelprobleme, die hier in die große allgem. Frage mit hereingezogen werden mußten.

Wenn man die Fülle dieser Fragen in bestimmte Oberbegriffe zusammenfassen will, kann man sie wohl in vier Gruppen gliedern: Verkehrsfragen, Nutzanlagen, Landschafts-Gestaltung und Bauten-Politik.

Um die Vorbedingungen für das Endziel des Wettbewerbs, eine reizvolle Ufergestaltung, zu erhalten, mußte zunächst die Regelung der großen Verkehrswege festgelegt werden, denn an beiden Ufern dieses Sees ziehen sich Autostraßen entlang, in denen der Verkehr ganzer Kantone zusammenläuft. Im Gegen-

satz zum jetzigen Zustand mußte man versuchen, sie möglichst vom Ufer zurückzuschieben, um hier statt schmaler Bänder, möglichst breite ungestörte Flächen zu erhalten. Das ist am linken Ufer Hand in Hand mit einer zur Zeit in Ausführung begriffenen Bahnverlegung verhältnismäßig leicht erreichbar; an der rechten Uferseite ist es auf der entscheidenden Strecke (Seefeldquai) auch durchführbar, aber die letzte Strecke am Utoquai macht Schwierigkeiten, da der Bau des Theaters den Zugang zu der gegebenen Entlastungsstraße sperrt. Der Wettbewerb zeigte keine Lösung, die diese Schwierigkeiten wirklich befriedigend zu beseitigen vermocht hätte.

Es erschien im vorliegenden Fall besonders wichtig, eine möglichst breite ungestörte Uferzone zu erhalten, weil diese Zone zugleich von den mannigfachsten praktischen Nutzanlagen in Anspruch genommen werden soll. Häfen für Lustfahrzeuge und solche für Lastschiffe, Schiffswerften, Seebadeanstalten, Bootshäuser, Seeflughafen, Anlegestellen, vor allem große Luft- und Sonnenbäder mit Strand und eine 2^{ha} große Fläche, die im Winter dem Eissport dienen soll, waren Forderungen des Programms. Es handelt sich darum, sie an die ge-

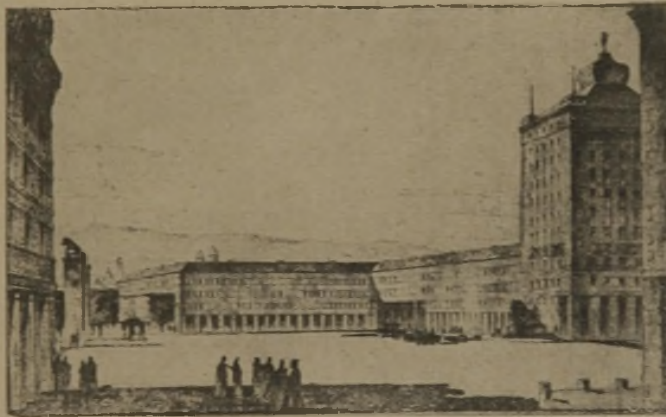


Abb. 1. Bürkliplatz von der Kaibrücke aus.
Entwurf mit dem Kennwort: „Neue Schifflande“.
(Vgl. Gesamtplan Abb. 2, S. 126, 4 u. 5, S. 128 u. 10, S. 130.)

eignete Stelle zu bringen und zugleich so anzulegen, daß sie den Gesamteindruck nicht nur nicht stören, sondern im Gegenteil bereichern.

Denn neben diesen praktischen Bedürfnissen stand doch immer die Aufgabe im Vordergrund, das Ufer so zu gestalten, daß eine reizvolle zusammenhängende Grünanlage das Endergebnis wurde. Eine große Anzahl der Arbeiten ist daran gescheitert, daß sie schließlich nicht viel anderes erreichten, als eine geschickte Aneinanderreihung der Einzellösungen für diese Bedürfnisse. Was man verlangen mußte war aber ein großer leitender Anlagen-Gedanke, in den sich diese Lösungen wie notwendige Teile einfügen, soweit sie sichtbar bleiben und als geschickt verdeckte Stücke unterordnen, soweit sie dem Auge entzogen werden. An diese Anlagen durfte man um so höhere Anforderungen stellen, als der Wettbewerb, den die Stadt 1873 für den jetzt bestehenden Kai ausgeschrieben hat, in den Parkanlagen des „Arboretum“ und des „Zürichhorn“ sehr stattliche Grünanlagen gezeitigt hat. Sie

* Bildstücke aus der „Schweizerischen Bauzeitung“ 1926, 2. Halbband, Nr. 3 und 4. —

¹⁾ Anmerkung der Schriftleitung. Vgl. Deutsch. Bztg. 1916, S. 59. (Ausschreibung mit Übersichtsplan). —

²⁾ Der Bauzonenplan der Stadt Zürich Abb. 13, S. 131 ist eine Verkleinerung auf 1/3 des dem Wettbewerb beigegebenen Planes des Stadtvermessungsamtes. —

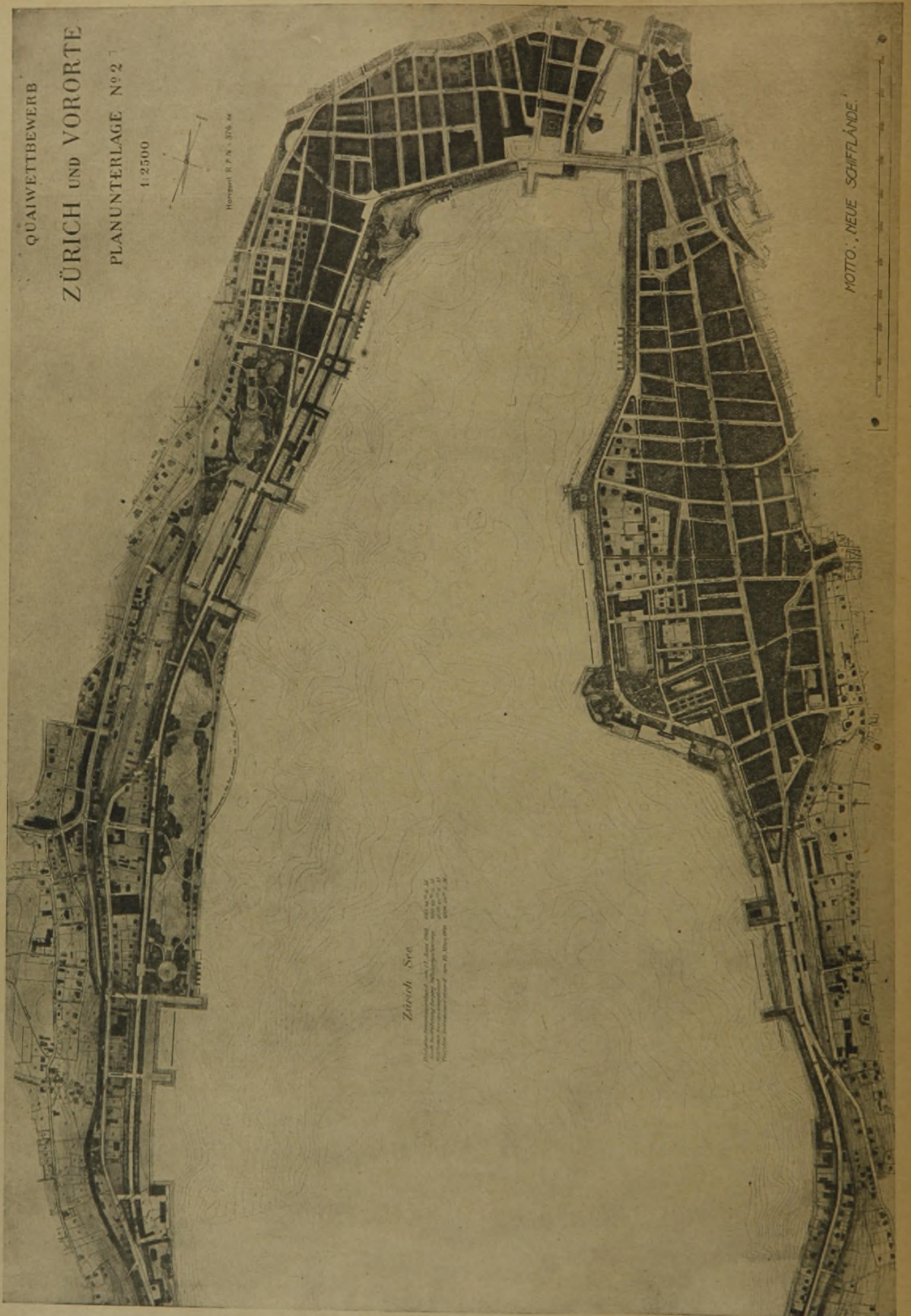


Abb. 2. Ein II. Preis von 15000 Fr. Kennwort: „Neue Schiffländer“. Ges.-Plan der Seeuferzone im Stadtgebiet 1 : 15000.
Verfasser: Arch. Gebrüder Pfister, Zürich.

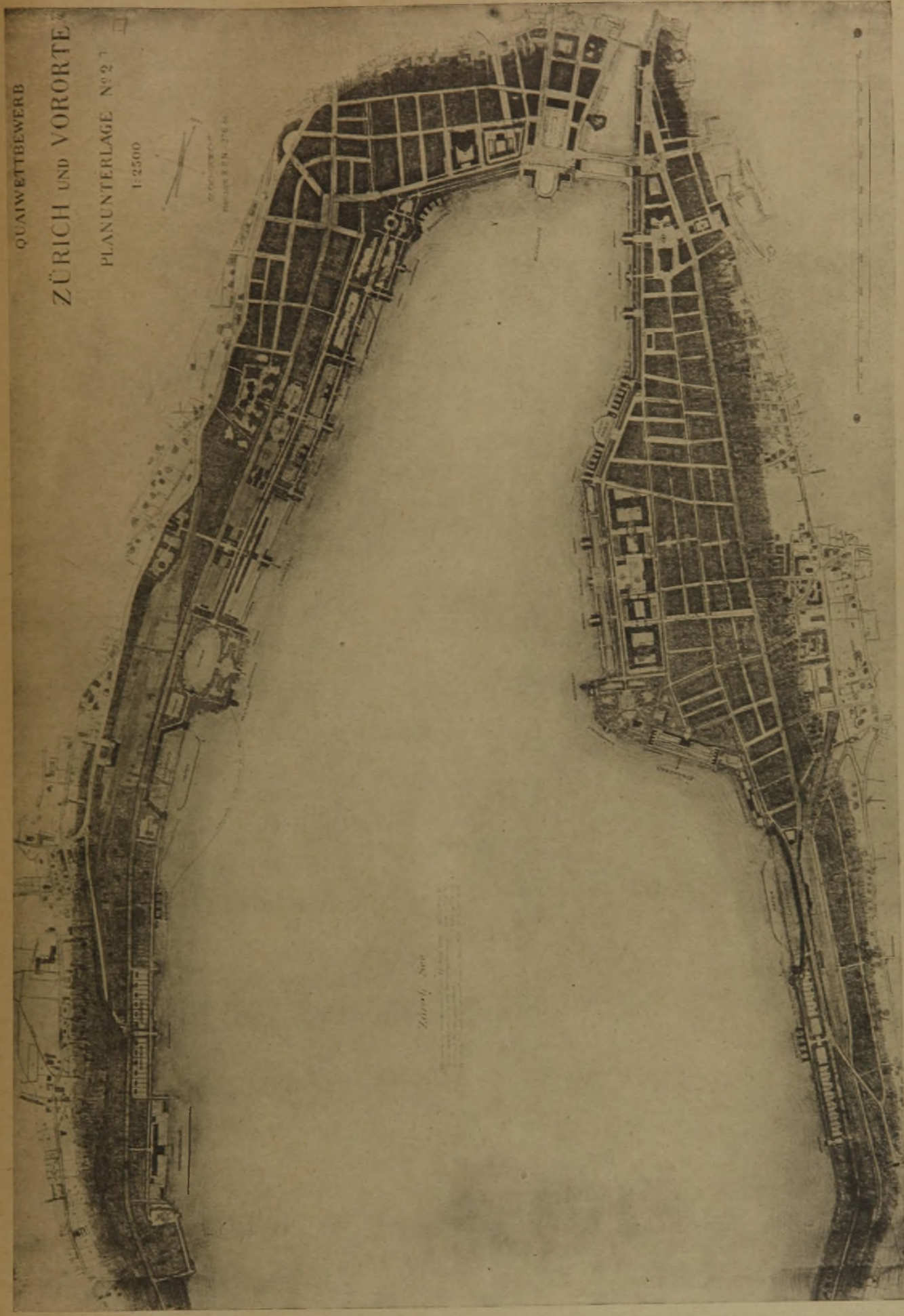


Abb. 3. Ein II. Preis von 15 000 Fr. Kennwort: „Gleichgewicht“. Ges.-Plan der Seeuferzone im Stadtgebiet. 1 : 15 000.
 Verf.: Arch. Kas. Kaczorowski, Winterthur und H. Hohloch, Düsseldorf.

geben den Gradmesser dafür, was bei diesem umfassenden neuen Anlauf übertroffen werden muß.

Dies Ziel würde man innerhalb der gegenwärtig zur Verfügung stehenden Uferfläche gar nicht erreichen können, es sind dafür Aufschüttungen am Uferende nötig. Es war eine der interessantesten und verantwortungsvollsten Seiten des Wettbewerbs, daß innerhalb gewisser, aus wassertechnischen Gründen

welche der beiden Richtungen zum Motiv einer dominierenden Achsenentwicklung zu wählen sei, ist vielen Bewerbern nicht zum Heile geworden.

Von gleicher Wichtigkeit, wie diese Sorge für ein säumendes grünes Band, ist aber für die Zukunft des Züricher Sees endlich noch eine weitere Sorge: die Regelung der B e b a u u n g.

Im Laufe der Zeit haben sich am Ufer an manchen

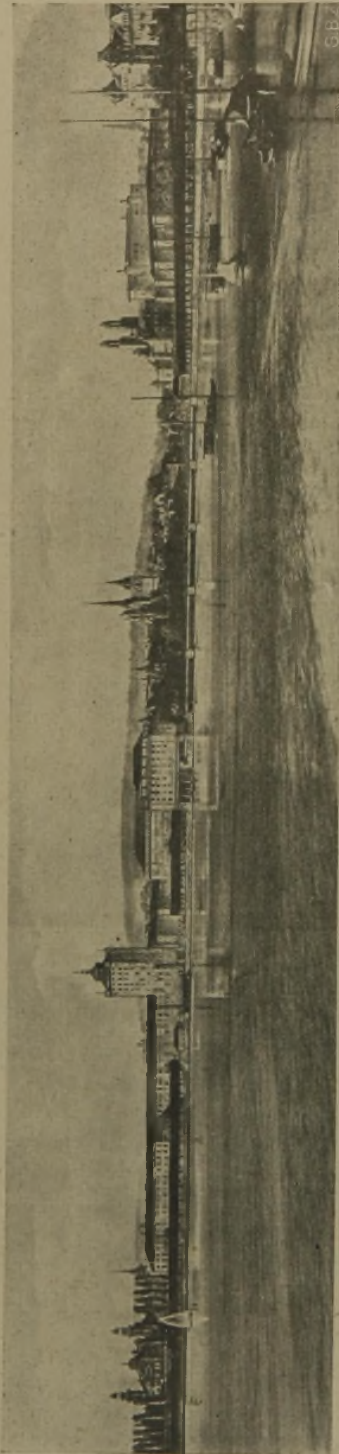


Abb. 4. Ein II. Preis. Kennwort: „Neue Schifflande“, Stadtbild vom rechten Seeufer aus. (Ges.-Plan vgl. Abb. 2, S. 126.)

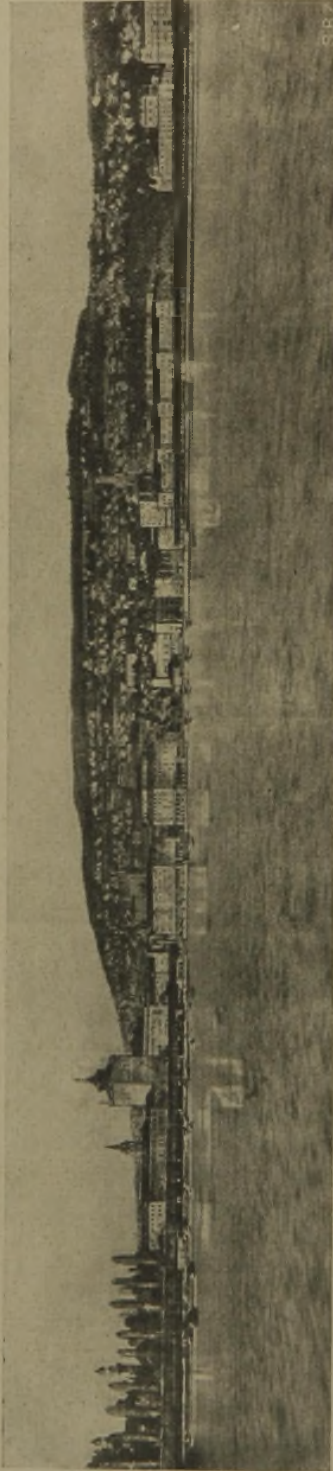


Abb. 5. Kennwort: „Neue Schifflande“ Verf. Arch. Gebrüder Pfister, Zürich. Stadtbild vom linken Seeufer aus.

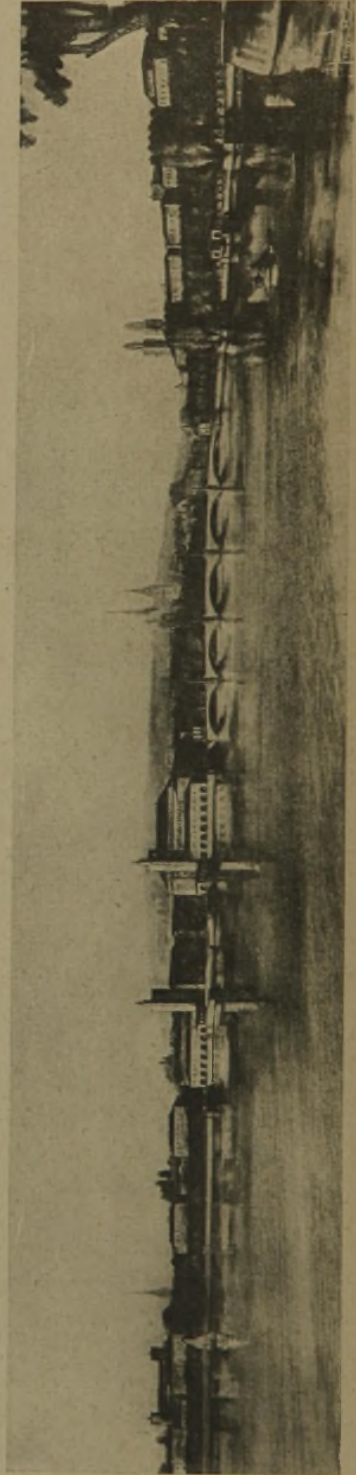


Abb. 6. Ein II. Preis. Kennwort: „Gleichgewicht“, Stadtbild vom rechten Seeufer aus. Verf.: Arch. Kas. Kaczorowski, Winterthur und H. Hohloch, Düsseldorf. (Ges.-Plan vgl. Abb. 3, S. 127.)

vorgezeichnete Grenzen solche Aufschüttungen erlaubt waren. Auffallend war, mit welcher Bescheidenheit im allgemeinen von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht ist. Ein besonderer Reiz und zugleich eine besondere Schwierigkeit für die Bewältigung der Grünanlagen lag darin, daß der in halber Höhe liegende „Belvoirpark“ ihnen organisch eingefügt werden mußte, was dadurch erschwert wird, daß die natürliche Terrassierung des Ufers und die Richtung der Alpenaussicht nicht zusammenfallen. Die Unsicherheit darüber,

Stellen störende Betriebe angesiedelt, die womöglich allmählich beseitigt, oder wenn dies nicht möglich ist, eingekapselt und verdeckt werden müssen. In diesen Störungen liegt aber nicht die schlimmste Gefahr; die geht vielmehr aus von der Luxus- und „Monumental“-Bebauung, die am Ufer eingesetzt hat. Wird sie in der begonnenen Weise fortgesetzt, so helfen die schönsten Anlagen nichts, um den Reiz des Züricher Uferbildes zu wahren. Das Wesen dieser Bebauung besteht darin, den Rand des Sees mit einem Kranz

hoher Bauten zu umstürzen, die vorwiegend eine ziemlich einheitliche Dachfirsthöhe von etwa 20 m haben. Wirtschaftlich ist der Wunsch nach möglichst ausgiebiger Bauentfaltung an den Uferstraßen natürlich sehr begreiflich, aber landschaftlich ist er von größter Gefahr. Dieser Ufersaum ist zugleich der Fuß eines unmittelbar vom Ufer aufsteigenden sanften Hügellandes und der Reiz der Stadt-Landschaft von Zürich,

vielen wichtigen Punkten aus das entscheidende Stück des nur sanft ansteigenden Stadtbildes perspektivisch fort.

Schließt sich dieser untere Bauentwurf, so wird vom Wasser aus das eigentliche Stadtpanorama wie durch eine hohe gürtende Mauer vom See abgeschnitten erscheinen.

Es ist die höchste Zeit, diesen Zusammenschluß

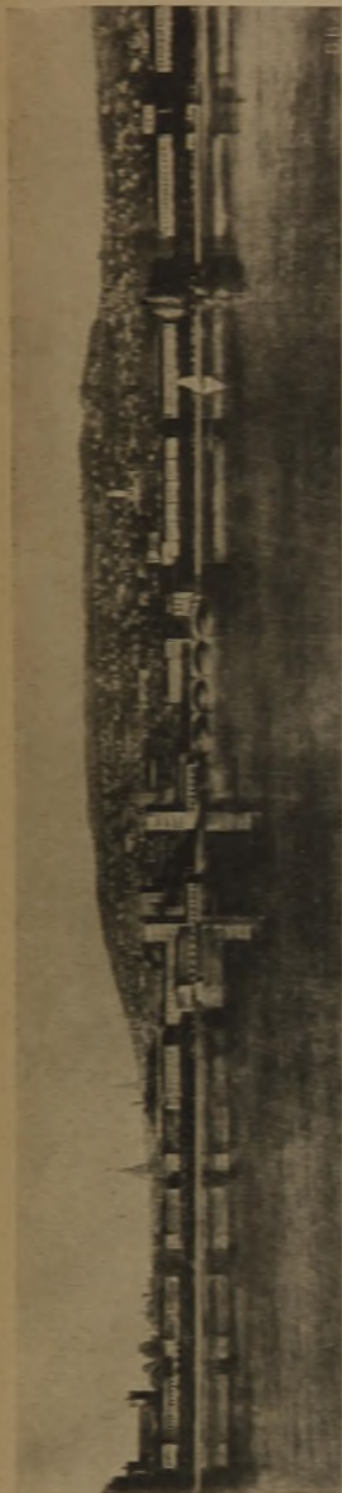


Abb. 7. Ein II. Prof. Kennwort: „Gleichgewicht“, Stadtbild vom linken Seeufer aus. (Ges.-Plan vgl. Abb. 3, 8, 127.)

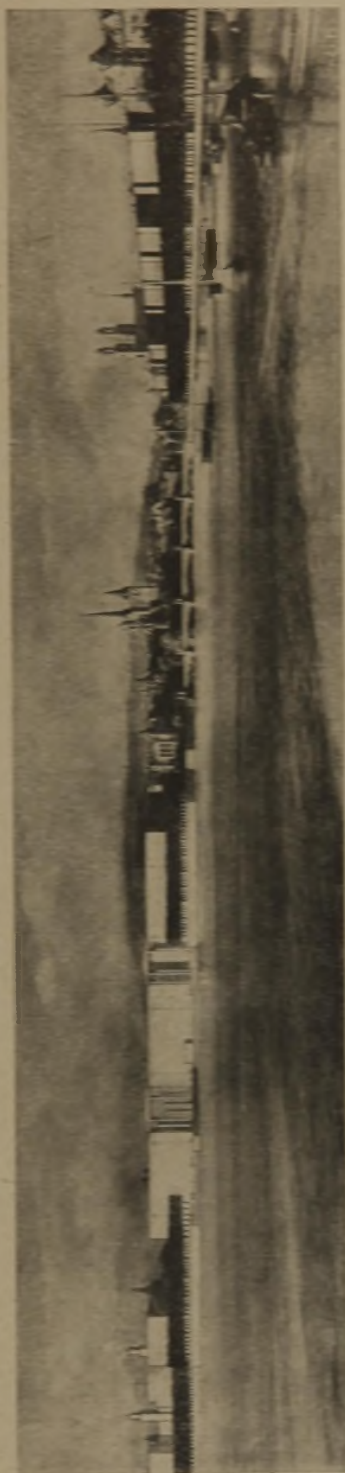


Abb. 8. Kennwort: „Folgerichtig und vernunftgemäß“, Stadtbild vom rechten Seeufer aus. (Ges.-Plan vgl. Abb. 16 in Nr. 19.)

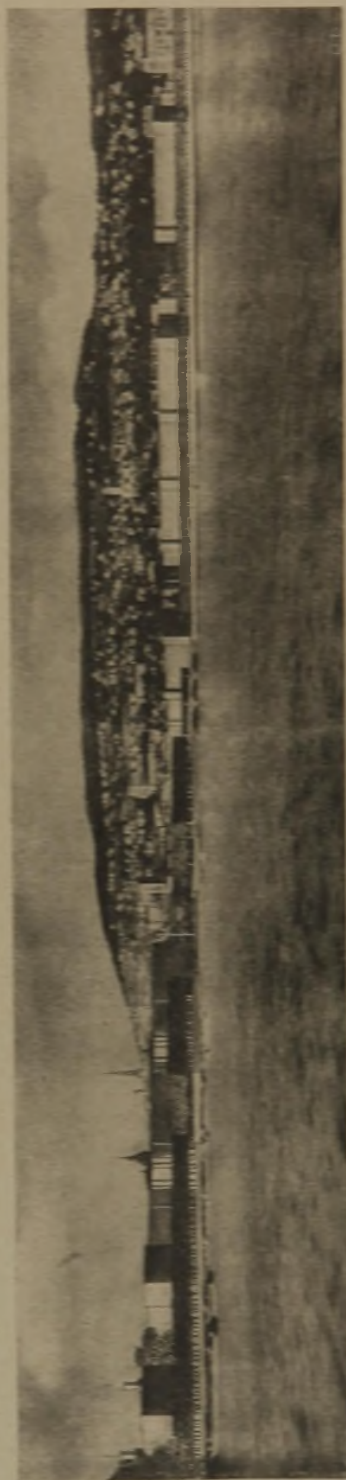


Abb. 9. Ein III. Prof. Kennwort: „Folgerichtig und vernunftgemäß“, Stadtbild vom linken Ufer aus. Verfasser: Ing.: Albert Bodmer, Arch. Arthur Reichart u. Franz Scheibler.

als Gesamteindruck betrachtet, liegt in der Art, wie man die Bauten der Stadt an den Hängen dieser Hügel in malerischen Gruppen, überschritten von den Türmen der im Limmathal eingebetteten Altstadt heraufklettern sieht. Dieser Reiz beruht nicht nur auf der Situation als solcher, sondern wesentlich für ihn ist das Maßstabsverhältnis zwischen Naturform und Menschenwerk. Dieser Maßstab ist durch die Großstadtbauten am Wassersaum ins Wanken gebracht und nicht nur das, die hohen Wände, die sich hier erheben, schneiden von

wenigstens noch an einigen Punkten zu unterbrechen; schon sind große Neubauten in Werden, die den gefährlichen bisherigen Weg fortsetzen.

Die Gleichartigkeit der Höhe steigert die vorliegende Gefahr, das ist der Grund, weshalb man angesichts der schon sehr weit vorgeschrittenen Entwicklung nicht allein durch ein Herabzonen in den noch unbauten Lücken zum Ziele kommen kann, sondern auch das Mittel des Herabdrückens durch dynamische Steigerung der Höhenentwicklung an

einigen vorsichtig gewählten Punkten daneben anwenden muß. Diese Erkenntnis tritt vor allem in zwei Entwürfen hervor: „Neue Schiffländer“ (Gebr. Pfister, Abb. 4 u. 5, S. 128) und „Zürich bleibt Zürich“ (Häfeli, Abb. 15 u. 19 in Nr. 19,

Massenentwicklung hinzuarbeiten. Das Prinzip, das Gebr. Pfister (Abb. 1, S. 125, Abb. 10, unten) hierbei verfolgen, schien dem Preisgericht fruchtbar, wenn sie auch in den absoluten Größen der von ihnen entwickelten Massen besonders am See und an der

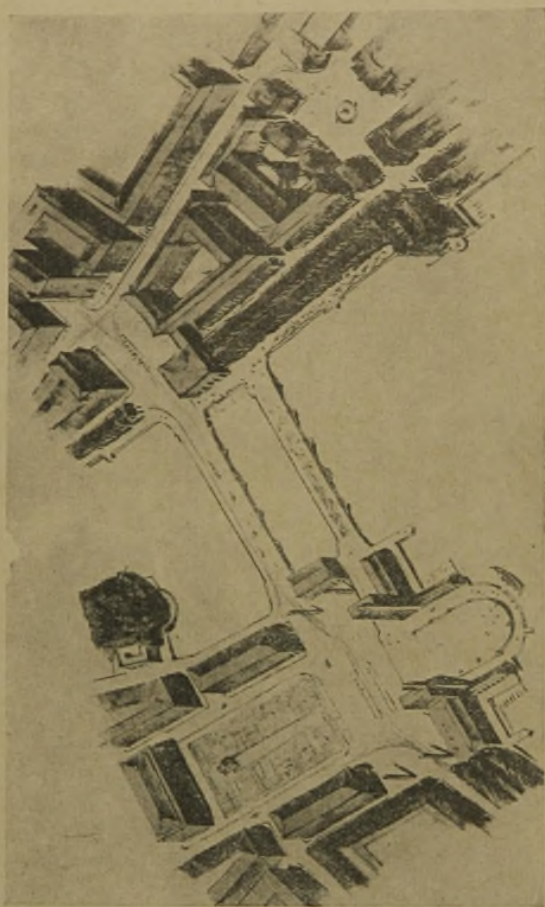


Abb. 11. Fliegerbild auf Bürkli und Bellevue-Platz.
Kennwort: „Gleichgewicht“. Verf. Arch. Kas. Kaczorowski u. H. Hohloch.

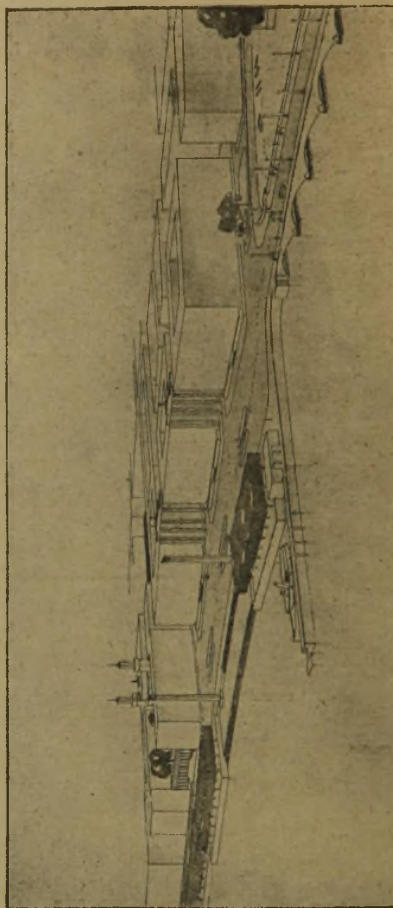


Abb. 12. Fliegerbild aus Südost vom Bürkliplatz und Alpenquai.
Kennwort: „Folgerichtig und vernunftgemäß“.
Ein III. Preis. Verf. A. Bodmer, Arth. Reinhart, Franz Scheibler.
(Ges.-Plan Abb. 16 Nr. 19.)

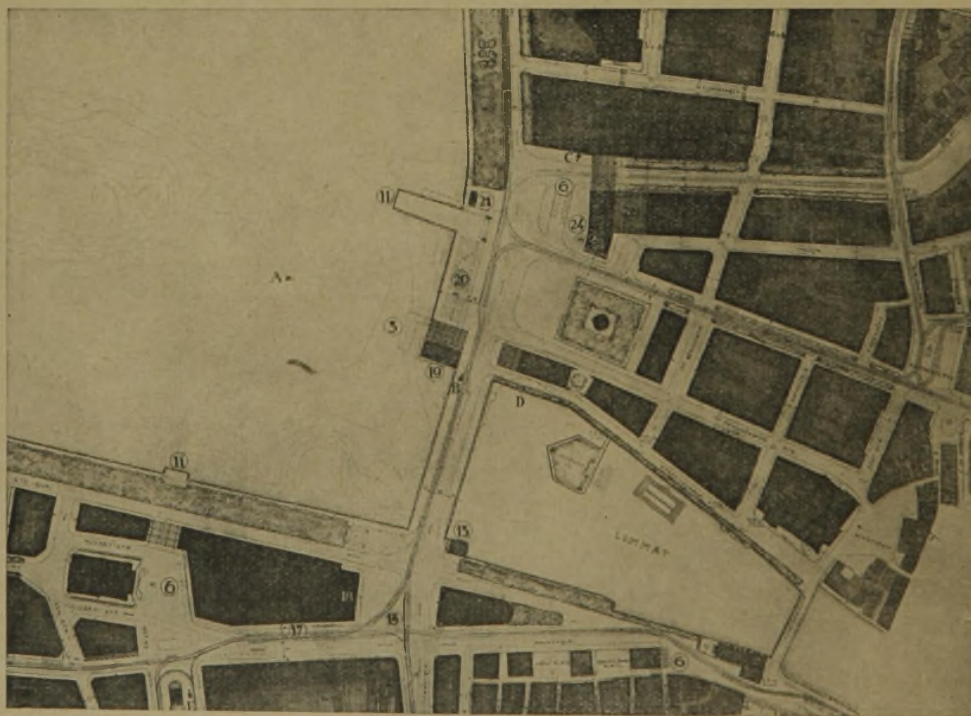


Abb. 10. Umgestaltung des Bürkli- und Bellevueplatzes.
(Masstab 1 : 7000.)

Vgl. dazu die Abb. 1, S. 125.

Ein II. Preis. Kennwort: „Neue Schiffländer“.
Verf.: Arch. Gebrüder Pfister, Zürich.

Wettbewerb für die Ausgestaltung der Ufer des Züricher Sees.

S. 133 u. 135). Für die verstärkten Betonungen kommt vor allem der Bürkli-Platz in Betracht, dessen Neugestaltung ein besonderer Punkt des Programmes war. Alle gegebenen Bedingungen sprechen dafür, hierbei nicht auf Symmetrie, sondern auf eine unsymmetrische

Limmat viel zu weit gegangen sind. Am glücklichsten dürfte Max Häfeli (Abb. 14 in Nr. 19, S. 133) diese Frage der Massenauswägung der Uferbauten behandelt haben. Dies Problem der rhythmischen Verknüpfung des Neubauten-Eindrucks am See mit dem bisherigen

Stadtprospekt ist im Wettbewerb merkwürdig oft unbeachtet geblieben; einige sonst sehr wertvolle Projekte haben es ganz ungelöst gelassen.

Es ist im Rahmen dieses Berichtes nur möglich, die Gesichtspunkte, die bei Prüfung des Wettbewerbes auftauchten, ganz flüchtig zu streifen, da ihrer zu viele waren. Das Thema der Gesamtarbeit umfaßte eine ganze Fülle von Unterthemen. In dieser Tatsache lag es wohl auch vor allem begründet, daß die Preisrichter keinen Entwurf so restlos in allen Teilen zu bejahen vermochten, daß sie ihm einen I. Preis zusprechen konnten. Zwei II. Preise fielen auf die Entwürfe: „Neue Schiffländer“, Verf. Gebr. Pfister, Zürich, und „Gleichgewicht“, Verf. Kasimir Kaczorowski, Winterthur, und Hans Holoch, z. Zt. Düsseldorf. Mit je einem III. Preis wurden ausgezeichnet die Arbeiten: „Folgerichtig und

(Alfred-Escher-Straße) würde besser unterbleiben, da die Alfred-Escher-Straße hier doch nicht als Verkehrsstraße ausgebildet ist. Auf dem rechten Ufer wird als Entlastung der Seefeldstraße eine Verbesserung der Dufourstraße vorgeschlagen. Die Terrasse beim Theater wird indessen einem größeren Verkehr kaum genügen. Die Überführung der Dufourstraße im Tiefbrunnen ist gut.

Die Bebauung rechnet am Bürkli-Platz mit zwei neuen Akzenten: einem aus dem See aufsteigenden, unmittelbar an der Kaibrücke errichteten Gebäudekörper, der in geschickter Weise die Ecke markiert, wo das Seeufer in das Flußufer übergeht, zweitens mit dem großen Turm, der einerseits das Ende der Bahnhofstraße bezeichnet, andererseits die Gebäudereihe am Alpenkai abschließt. Diese beiden Gebäude, im Verein mit der bestehenden Nationalbank und in bester



Abb. 13. Bauzonenplan der Stadt Zürich. (1 : 75000.)

(Nach einem bunten Plan des Vermessungsamtes der Stadt Zürich. 1 : 15000.)

vernunftgemäß“, Verf. Albert Bodmer, Bauungsplaningenieur der Stadt Winterthur, Arthur Reinhart und Franz Scheibler, Winterthur, „Uferrahmen“, Verf. G. Bachmann, Zürich, und „Zürich bleibt Zürich“, Verf. Max Häfeli und Max Ernst Häfeli, Zürich. Endlich erfolgten noch vier Ankäufe.

Über die Einzelbewertung der preisgekrönten Arbeiten gibt das Protokoll folgende Bemerkungen:

1. Kennwort: „Neue Schiffländer“.

Ein II. Preis von 15 000 Fr., Verf. Gebr. Pfister, Zürich.

Hierzu Abb. 1, S. 125, Abb. 2, S. 126, Abb. 4 u. 5, S. 128, Abb. 10, S. 130.

Die Verkehrsführung sieht auf dem linken Ufer zwei Gabelungen vor. Die äußere Gabelung bei der Fabrik King ermöglicht die sofortige Durchführung des reinen Verkehrszuges. Die Gabelung beim Belvoir

Beziehung zu den verschiedenen Verkehrsstraßen und dem vor der Nationalbank liegenden Park werden der Situation gerecht und führen einen großen architektonischen Gedanken zu Ende. Dabei erscheinen jedoch die Massen, die nach der Limmat zu entwickelt werden, als zu hoch und zu gewaltsam. Über Einzelheiten, wie Turmgröße, kann man verschiedener Ansicht sein. Die Abdringung der Kaibrücke bedeutet eine unnötige Erschwerung der Durchführung. Auf die Einführung der Gotthardstraße in den Bürkliplatz ist verzichtet worden.

Die Überbauung des Tonhalle-Areals bringt geschickt abgestufte Massen. Der Ausblick beim Theater ist durch eine Kolonnade in erwünschter Weise bereichert. Der Stirnbau am Bellevueplatz ist allzu reichlich dimensioniert.

Die Durchbildung der Ufer bringt linksseitig die erwünschte große Parkanlage. Leider ist der Zugang zu dieser durch das große Strandbad in unerwünsch-

ter Weise verwehrt. Aus diesem Projekt geht ganz besonders deutlich hervor, wie erwünscht es wäre, das Strandbad seeaufwärts zu verlegen, südlich des Hauptparkplatzes. Auch der Eisplatz erscheint an unrichtiger Stelle. Seine Verlegung würde die nötige Rückschiebung des Verkehrs ermöglichen. Auf dem rechten Ufer ist die Erweiterung des Zürichhornparkes durch das Ausstellungsgelände mit seinen Gebäuden in richtiger und nicht übertriebener Weise erwünscht. Unerwünscht erscheint an dieser Stelle die Durchführung des Seefeldkais als Verkehrsstraße. Die Anlage der Häfen, der Spielplätze, der Aussichtspunkte usw., besonders aber die Anlage der großen Parkflächen auf dem linken Ufer, sind alle zweckmäßig und schön und sichern dem Projekt einen hohen Rang. Die beabsichtigte Anlage ist durchaus im Maßstab und in den Verhältnissen der Stadt gehalten und bewegt sich im Rahmen der Ausführbarkeit. Auch die Behandlung der Ufer im Gebiete der Vororte ist sorgfältig studiert, die Uferwege sind so weit als möglich durchgeführt.

2. Kennwort: „Gleichgewicht“.

Ein II. Preis von 15 000 Fr. Verf.: Arch. Kas. Kaczorowski, Winterthur, u. H. Hohloch, z. Z. Düsseldorf.

Vgl. hierzu die Abb. 3, S. 127, Abb. 6, S. 128, Abb. 7, S. 129, Abb. 11, S. 130.

Die Generalidee besteht in einer Führung des Verkehrs in ziemlicher Distanz vom Ufer, so daß große, ruhige, zusammenhängende Flächen für Wohnquartiere und Grünanlagen gewonnen werden. Am linken Ufer ist die schlanke Durchführung der Verkehrsstraße durch starken Anschnitt des Belvoir-Areals erkauft. Ferner ist die Überleitung in die Fahrbahn des Alpenkais nicht überzeugend. Auf dem rechten Ufer ist die Wahl der Seefeldstraße als alleinige Verkehrsstraße unrichtig, da mit einer baldigen, für den Verkehr notwendigen Verbreiterung dieser Straße nicht gerechnet werden kann. Wenn der Utokai vom Verkehr freigehalten wird, sollte die Einführung des Verkehrs aus der Theaterstraße in die Dufourstraße als Entlastungsstraße besser ausgestaltet werden. Die Anordnung für die Überführung der Dufourstraße beim Tiefenbrunnen ist befriedigend.

Die Vorschläge der Bebauung sind wohl überlegt. Der Bürkliplatz hat eine starke Steigerung erfahren. Günstig erscheint hier die Einführung der neuen Fußgängerbrücke und der Anschluß des Alpenkais, beson-

Vermischtes.

Ideenwettbewerb Flughafenanlagen München-Oberwiesefeld. Die Stadt München schreibt unter den in Bayern ansäss. freien Architekten mit Frist zum 3. Nov. d. J. einen Wettbewerb aus, der bei der heutigen Tendenz, in den Großstädten Flughafenanlagen zu schaffen, von allgemeinerem Interesse sein dürfte. Aus dem Programm seien daher hier einige Angaben gemacht:

Das Flugplatzgelände wird begrenzt vom Nymphenburger Kanal im Süden und der Moosacher Straße im Norden, der Hindenburgstraße im Westen, der Lerchenauer Straße im Osten. Das Gelände hat eine nicht ganz regelmäßig trapezförmige Gestalt und etwa 23 ha Fläche. Eisenbahngleisanschlüsse für verschiedene Betriebe der Umgebung liegen in der Hindenburgstraße. Im südwestl. Winkel sind die Flughafenanlagen zu schaffen. Hier schiebt sich der Pionierübungsplatz hinein, der zwar beseitigt werden soll, mit dessen Vorhandensein aber vorläufig noch zu rechnen ist.

Zu planen ist die Gesamtanlage mit den zugehörigen Straßen und Straßenbahnzuführungen und den Anschlüssen an das Verkehrsnetz, das vom Stadttinneren und vom Hauptbahnhof München aus in dieses Stadtgebiet führt, nicht aber die Signalanlage. Eisenbahnanschluß für den Gütertransport zum Flughafen ist Bedingung.

Es sind vorzusehen Flugzeughallen zur Unterstellung der Verkehrs- und Sportflugzeuge in heizbaren Hallen von etwa 13 200 qm, eine gedeckte Werft von rd. 1500 qm für Montage von Flugzeugen, eine Reparaturwerkstätte mit den erford. Nebenräumen von zus. rd. 3210 qm, ein Verwaltungsgebäude mit Schalterhalle, Diensträume dazu. Büros, Wartehalle und

ders aber die feinsinnige Entwicklung der Situation des Hotel Baur und die Umbauung der Tonhalle. Im Zusammenhang mit dem Erweiterungsbau des Hotel Baur ist die Einführung der Gotthardstraße in einer Weise erfolgt, die städtebaulich und verkehrstechnisch als besonders glücklich angesprochen werden darf. Die Abriegelung der Bahnhofstraße, der Fraumünsterstraße durch turmartige Hochbauten am Uferand ist nicht erwünscht. Neben dem Einblick in die Limmat ist die Anlage eines Platzes mit so ausgesprochener Tiefenachse kaum möglich. Die Gruppierung der Baukörper auf dem alten Tonhalle-Areal ist sehr geschickt, ihre dreifache Abstufung nach der Höhe gibt eine erwünschte Staffelung der Baumassen gegen die im Hintergrund auftauchende Hangbebauung. Die Niederlegung des Villenquartiers zwischen Bellerivestraße und Seefeldkai hat etwas Utopisches. Die Überbauung daselbst durch ständige Ausstellungsbauten vor solchem Ausmaß ist viel zu weitgehend. Interessant, wirtschaftlich wie ästhetisch glücklich erscheinen die beiden in den See hinausgebauten, einander gegenüber gestellten Restaurationsgebäude auf der Höhe des Zürichhorns.

Die Durchbildung der Ufer leidet etwas unter der viel zu bescheidenen Ausnutzung der konzessionierten Aufschüttungsmöglichkeiten. Trotz der Abdrängung des Verkehrs in die zweite Linie werden keine wirklich großen Parkflächen geschaffen. Die durchaus geschmackvolle und angenehme Aufteilung der Grünflächen leidet ferner unter der immer wiederkehrenden Anlage von Querachsen. Das linksufrige Strandbad innerhalb der großen Parkfläche gibt eine unerwünschte Unterbrechung der Seepromenade. Der Vorschlag der Einfassung der beiderseitigen Lagerplätze durch Garagen und Schuppenbauten mit hochliegender Promenade ist wohl überlegt. Er ist die folgerichtige Entwicklung des Gedankens einer absoluten Kontinuität des Promenadenverkehrs, der seinen Ausgangspunkt nimmt an der Promenadenbrücke parallel zur Kaibrücke. Dieser Überlegung entspricht auch die Anlage eines Gebäudekörpers in der Achse des Utokais als Abschluß und als Schutz gegen den Verkehr. Die Kontur des Ufers ist in gleichmäßigen kurzen Abständen durch Pappeln bestandene Vorsprünge markiert. Durch dieses schöne Motiv hat der Verfasser bewußt versucht, den mannigfaltigen Eindrücken des inneren Seebeckens ein zusammenfassendes Gepräge zu geben. — (Schluß folgt.)

Erfrischungsraum für das reisende Publikum, Räume für die Piloten, Vortrags- und Konferenzraum, g. F. zugleich Festsaal, Kantine und Eßraum, Übernachtungszimmer, 4 Wohnungen für Betriebsleiter, Wirt und Hauspersonal, Dunkelkammer für Photographie, Kelleranlagen usw. Gefordert werden schließ. Garagen für 8 bis 10 Kraftfahrzeuge und Fahrräder mit Zubehör und Wohnungen für Chauffeure. Ein Platz für das Parken von Fahrzeugen aller Art bei Flugveranstaltungen ist anzuordnen.

Gute Orientierungsmöglichkeit, sichere Führung des Publikums, Teilung der Ankommanden und Abreisenden usw. ist verlangt. Namentlich ist auch für die glatte Abwicklung des Massenbesuchs Vorkehrung zu treffen, ferner sind Zuschauerterrassen und Tribünen vorzusehen.

Bei allen Anlagen ist Erweiterungsmöglichkeit vorzusehen. Ferner ist für abschnittweisen Bau die Anlage so zu gestalten, daß in jedem Abschnitt die Betriebserfordernisse erfüllt werden. Die Baulichkeiten dürfen 3 Vollgeschosse erhalten, wobei einzelne Bauteile bis höchstens 24 m höher geführt werden dürfen. Die äußere Gestaltung soll den Zweck der Anlage zum Ausdruck bringen. Die Bauten müssen weithin sichtbar sein. Das Programm soll in wirtschaftlicher Form mit möglichst einfachen sachlichen Mitteln erfüllt werden. (Vgl. Ausschreib. in Nr. 65, S. 536.)

Es handelt sich also um eine interessante Anlage, die in großer Anzahl von Plänen und Schaubildern darzustellen ist. —

Inhalt: Der Wettbewerb für die Ausgestaltung der Ufer des Züricher Sees. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.