

MASTERARBEITSTHEMA C

FRÜHJAHRSEMESTER 2019

# RUDERCLUB AM MYTHEN- QUAI





Wir danken Katrin Gügler, Direktorin Amt für Städtebau,  
Isabelle Ritschard und David Ganzoni, Amt für Städtebau,  
Andrea Bender, Grün Stadt Zürich, Silvia Mann,  
Tiefbauamt und Hülya Capkin, Kreisarchitektin für die  
freundliche Unterstützung.

Vorbereitung Professur Annette Spiro:  
Lea Götschi, Norbert Zambelli

Bild Umschlag:  
Raoul Dufy, Henley Regatta, um 1933, Gouache





# INHALT

EINLEITUNG	7
AUFGABENSTELLUNG	11
PERIMETER	13
RAHMENBEDINGUNGEN	17
RAUMPROGRAMM	24
BEGLEITFÄCHER	29
ARBEITSUNTERLAGEN	35
TERMINE	37
ABGABEUMFANG	39
ENTWICKLUNG DES SEEUFERS	43
HISTORISCHE ENTWICKLUNG	44
GRÜNRAUM	50
KOMMENTAR UFERZONE	54
MASSE UND REGELN	56
RUDERCLUBS ENTLANG DES MYTHENQUAIS IN ZÜRICH	76
WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN	99



Max Liebermann, Abend am Uhlenhorster Fährhaus - Sommerabend an der Alster, 1910, Hamburger Kunsthalle

# EINLEITUNG

1909 zeichnet der Maler Max Liebermann den Betrieb vor dem Uhlendorfer Fährhaus an der Alster in Hamburg. Im Vordergrund der Radierung sind behäbige Ruderboote zu sehen. Ein Herr zieht das Boot einer jungen Dame zum Ufer, um ihr das Aussteigen zu erleichtern. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelt sich im Umkreis der grossen Städte ein reger Freizeittourismus, das Rudern wird zum Freizeitvergnügen. Der eigentliche Rudersport hat mit dem ziellosen Dümpeln der breiten Boote auf Liebermanns Bild aber wenig zu tun und so interessiert uns denn auch vielmehr ein winzig kleines Detail im Hintergrund des Bildes. Dort bewegt sich, kaum zu erkennen, ein richtiges Rennboot mit einer Vierermannschaft! Das Sportrudern ging dem Freizeitrudern voraus. 1829 fand zum ersten Mal die berühmteste aller Regatten, die 'boat race' auf der Themse statt, ein Wettkampf zwischen den Ruder-Achtern der Universitäten Oxford und Cambridge.

Schon bald fand der Rudersport seinen Weg von England auf den Kontinent. Bereits 1836 wurde nach englischem Vorbild auch in Deutschland der erste Ruderclub in Hamburg an der Alster gegründet. Viel früher als das Segeln, war das kostengünstigere Rudern zu einem bürgerlichen Sport geworden. Mit der Verbreitung des Rudersports entstanden Ruderclubs, denn man benötigte Räumlichkeiten für Boote und Mannschaft. Ein neuer Bautyp entstand: das Ruderhaus. Das Ruderhaus ist mehr als nur eine Lagerhalle für Boote, es bietet alles Nötige für das Training und ist zugleich ein Ort der Geselligkeit.

Der erste Ruderclub der Schweiz wird 1863 mit dem Seeclub Zürich am Mythenquai gegründet. In der Folge entstehen in der Nachbarschaft weitere Ruderclubs. 1871 gründen Studenten der ETH den Ruderclub der Polytechniker mit einem

eigenen Ruderhaus. 1904 folgt die Gründung der Rudersektion des Grasshoppers Club (GC) und der Bau eines eigenen Ruderhauses, das allerdings eher einem Schuppen gleicht. 1918 wird das neue stattlichere Ruderhaus des GC eingeweiht. Der additive Bautyp wird später mit weiteren Bootshäusern ergänzt, die auch anderen Ruderclubs ein Zuhause bieten. 1920 gründet mit dem Ruderclub Zürich auch der Fussballclub Zürich eine eigene Rudersektion. In Stämpfli's Bootsbauerei in Wollishofen findet diese vorerst eine Unterkunft. Erst 1951 zieht der Club in ein eigenes Ruderhaus. Der Holzbau von Architekt Robert Landolt ist vorerst der letzte Bau in der Reihe der Bootshäuser am Mythenquai. Im Zeitraum von knapp hundert Jahren ist so eine Reihe von Bootshäusern entstanden, die ihre jeweilige Zeit und Bauepoche repräsentieren und zugleich die Entwicklung und Verbreitung des Rudersports dokumentieren.

Die gestellte Diplomaufgabe verfolgt somit nicht nur das Ziel für einen traditionsreichen Bautyp eine zeitgemässe Gestalt zu finden. Vielmehr geht es darum, der Kette der historischen Bootshäuser einen weiteren Stein hinzuzufügen.

Der Standort des neuen Clubhauses liegt am Ende des rechten unteren Seeufers, zwischen dem Ruderclub Zürich und der Badeanstalt Mythenquai. Der neue Ruderclub steht damit in direkter Nachbarschaft zu den historischen Clubhäusern und sucht den Abschluss dieser Aufreihung auf einem Perimeter inmitten eines gewachsenen Baumbestands.



25. Internationale Jubiläums

# RUDERREGATTA

Zürich 7./8. Juli 1934



Begleitdampfer Abfahrt: Samstag 13<sup>45</sup> Uhr Sonntag 8<sup>30</sup> Uhr  
Zielplatz vor den Bootshäusern am Mythenquai

*Martin*

GEBR. FREIZ & CO. ZÜRICH

AUFGABENSTELLUNG	11
PERIMETER	13
RAHMENBEDINGUNGEN	17
RAUMPROGRAMM	24



# AUFGABENSTELLUNG

Für die Stadt Zürich wird in den kommenden Dekaden ein markanter Bevölkerungszuwachs prognostiziert. Das alleine lässt bereits eine Zunahme der Sporttreibenden erwarten. Der Rudersport ist beliebt und erfreut sich einer stetig steigenden Zahl von Neueinsteigern und Breitensportlern, ebenso wie Leistungssportlern, die sich dem Rudern verschrieben haben. Der Ansturm auf die bestehenden Ruderclubs ist gross. Diese platzen entweder aus allen Nähten oder nehmen keine Neumitglieder mehr auf. Der Bedarf an zusätzlichem Raum für den Rudersport ist schon jetzt gross und wird aller Voraussicht in Zukunft weiter wachsen. Der Platz am Seeufer ist jedoch beschränkt und ein direkter Seezugang für das Ruderhaus zwingend. Die Kette der bestehenden Ruderclubs ist lückenlos und bietet kaum mehr Raum für eine Erweiterung, einzig zwischen dem Ruderclub Zürich und dem Freibad Mythenquai findet sich noch eine minimale überbaubare Restfläche.

Die Parzelle ist entsprechend knapp bemessen und erfordert eine äusserst ökonomische Planung der Clubräumlichkeiten. Um dem engen Korsett dennoch einen gewissen Spielraum zu verschaffen, reicht der Perimeter von der Fassade des bestehenden Ruderhauses des RCZ bis zur Badi Mythenquai und umfasst auch den Bereich der uferseitigen Parkplätze. Im Bereich zwischen Alfred-Escherstrasse und Mythenquai ist gemäss Plänen der Stadt Zürich eine neue Erschliessung geplant und die bestehenden Parkplätze werden in Zukunft möglicherweise verlagert. Die Parkplätze auf dem Perimeter können deshalb ersatzlos gestrichen werden. Ebenso kann der bestehende Segelkran versetzt werden. Allerdings darf seine Funktion dabei nicht eingeschränkt werden. Der im Raumprogramm angegebene Vor-

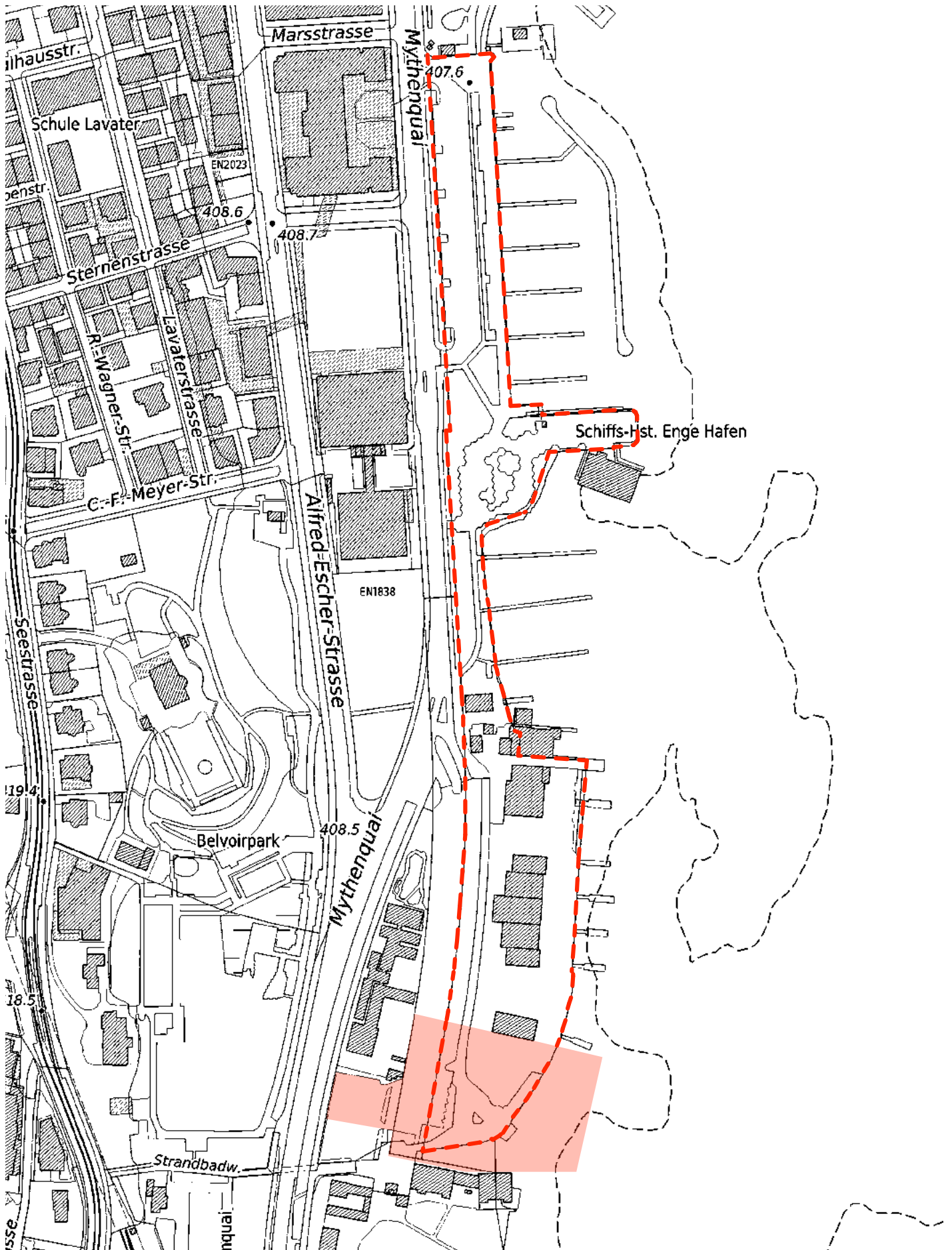
platz, die Radien und Schleppkurven müssen bei einer Umplatzierung eingehalten werden. Die bestehende Uferlinie wurde mit dem Bau des Freibads aufgeschüttet und kann im Bereich des Perimeters angepasst und verändert werden. Das Raumprogramm ist für den Ruderbetrieb zwingend und sollte eingehalten werden. Obwohl ein einziges Ruderhaus betrieblich von Vorteil ist, können die einzelnen Funktionen, falls nötig, in unterschiedlichen Gebäuden untergebracht werden. Auf eine sinnvolle Aufteilung ist jedoch zu achten.

Das Raumprogramm ist auf einen neuen Ruderclub ausgerichtet. Dennoch ist in Zukunft auch ein anderes Szenario für das Haus mit Bootslager, Trainingshalle und Festraum denkbar. So könnte der Bau auch als zukünftige Ergänzung der bestehenden Ruderclubs nutzbar werden.

Vom General-Guisan-Quai zieht sich das reich bestückte Arboretum bis zum Bootshafen Enge. Am Ende des Hafens folgt eine Grünanlage mit dem Denkmal Gottfried Kellers. An ihrem südlichen Abschluss liegt der Ruderclub der Polytechniker. Gefolgt vom Gebäude der Seepolizei und der Reihe der Bootshäuser, stehen dazwischen einzelne grosse Bäume und Pappelgruppen. Im Freibad Mythenquai setzt sich die Parklandschaft mit einem wertvollen alten Baumbestand, ähnlich wie im Arboretum, fort. Auf den derzeitigen Baumbestand im Perimeter des neuen Ruderclubs ist zu achten. Muss ein Baum gefällt werden, ist ein ebenbürtiger Ersatz zu planen.



# PERIMETER

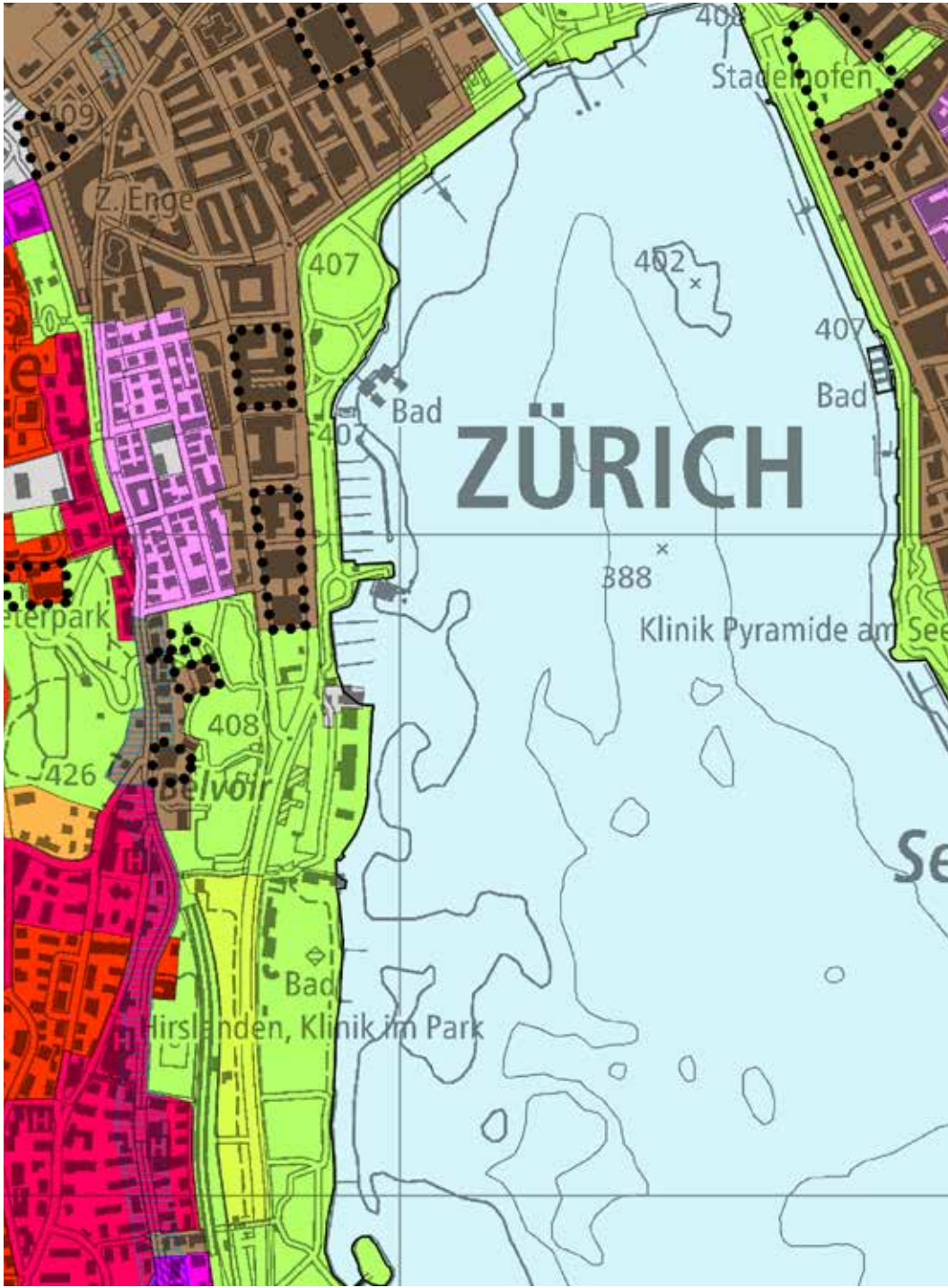




Blick vom See auf die Bootshäuser am Mythenquai







Zonennutzungsplan, GIS-ZH

# RAHMENBEDINGUNGEN

## BAURECHTLICHE SITUATION

Das Grundstück auf der Parzelle EN2568 liegt in der Freihaltezone. Die Bautätigkeit fällt also unter «Bauen ausserhalb der Bauzone», wodurch das kantonale Recht Gültigkeit hat. Gleichzeitig befindet sich das Grundstück innerhalb der Uferzone.

Der Baumbestand in Freihaltezonen wird von der Stadt regelmässig geprüft und ist heute in gutem Zustand. Grundsätzlich soll dieser erhalten bleiben. Werden Bäume gefällt, müssen diese an anderer Stelle ersetzt werden. Für den Abstand zu den bestehenden Bäumen gilt grundsätzlich der Kronenbereich plus zwei Meter. Für Neupflanzungen gelten, je nach Baumart, folglich geringere Abstände.

Die Zugänglichkeit des Grundstückes und somit des Seeufers muss gewährleistet werden. Der Ruderclub hat nur das Nutzungsrecht, die Öffentlichkeit darf daher nicht ausgeschlossen werden.

Die derzeitigen Parkplätze innerhalb des Perimeters können ohne entsprechenden Ersatz aufgehoben werden. Im Zuge der grossmasstäblichen Neugestaltung des Seebeckens wird die Parkmöglichkeit überarbeitet.

Die Wasserschutzpolizei, der Hafen und die Sukkulentsammlung, welche auf angrenzenden Parzellen liegen, befinden sich ebenfalls in der Weiterentwicklung und Neuorganisation.

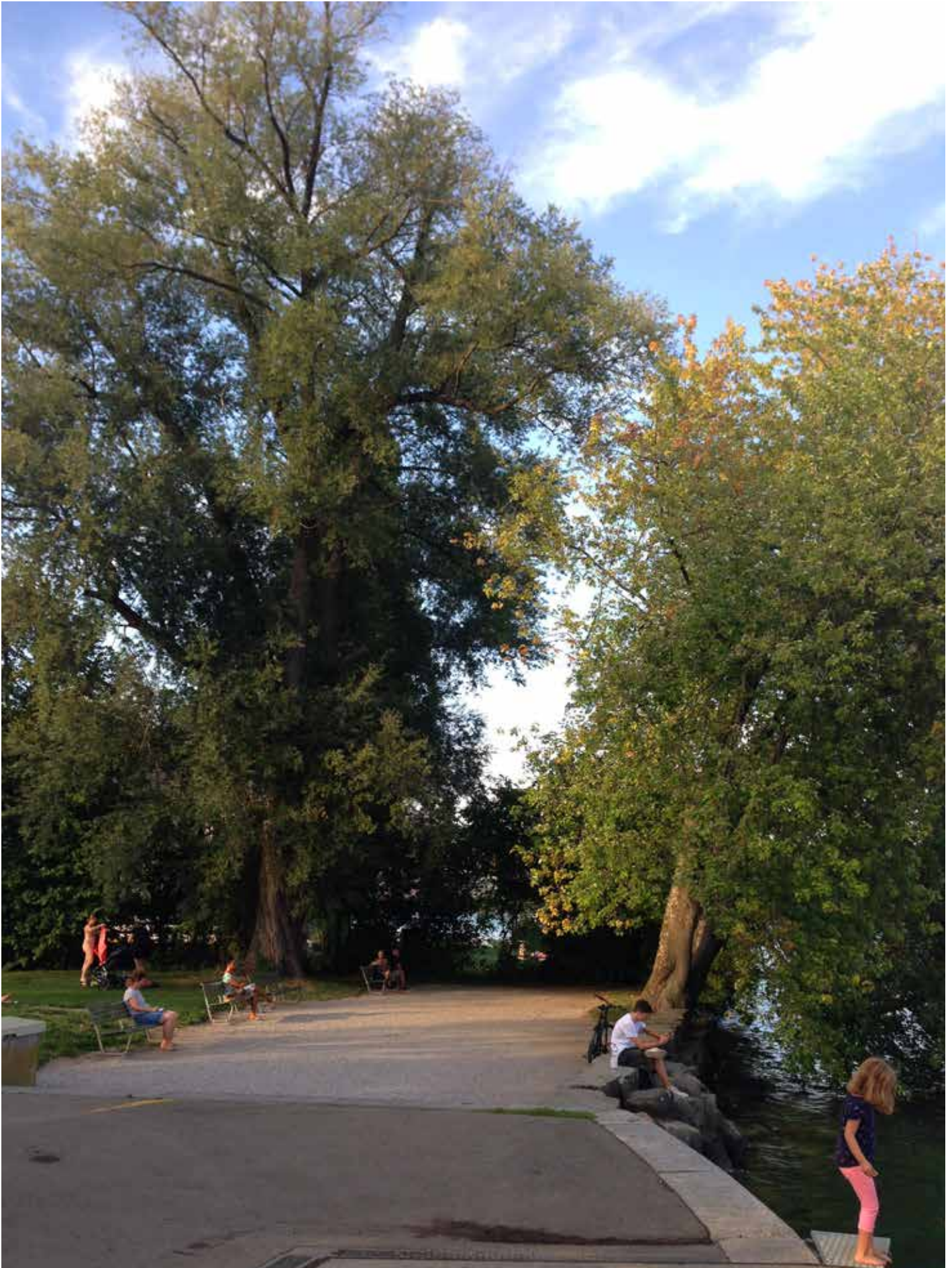
Von der Erstellung eines Untergeschosses wird, aufgrund der Nähe zum Wasser und dem damit verbundenen Aufwand, aus baukonstruktiver Sicht abgeraten.

## BRANDSCHUTZ

Die Festlegungen der «Vereinigung der Kantonalen Feuerversicherungen» (VKF), insbesondere die darin vorgeschriebenen Fluchtweglängen und Fluchttreppenhäuser sind zu beachten.

## BEHINDERTENGERECHTIGKEIT

Der Ruderclub ist behindertengerecht zu erschliessen.



Ufersituation im September 2018

# RAHMENBEDIN- BAUMBESTAND GUNGEN



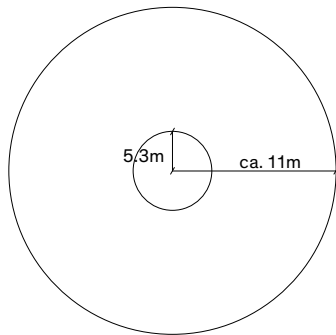


Wendeplatz der Krananlage Mythenquai, September 2018

# RAHMENBEDINGUNGEN KRANANLAGE



Krananlage Mythenquai, November 2018



Der «BO-Kraftkreis» nach §32 StVZO muss mit jedem Fahrzeug eingehalten werden können, 1:1000

**NUTZUNG UND ZUSTÄNDIGKEIT**  
 Die Takelkrananlage am Mythenquai kann ein Maximalgewicht von 5 Tonnen aufnehmen. Die Zuständigkeit obliegt der Wache der Wasserschutzpolizei. Sein Gebrauch ist fast ausschliesslich im Ein- und Auswassern privater Schiffe anzusiedeln. Durch die Vorrichtung eines Takelhakens ist das maschinelle Lösen oder Montieren des Bootsmasts möglich. Vor allem im Frühling und im Herbst ist die Krananlage rege im Betrieb.

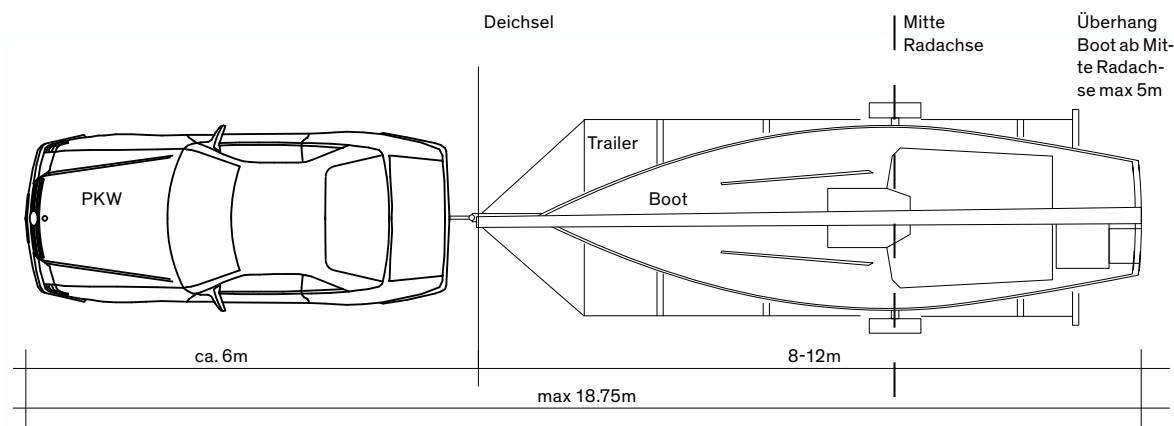
Die Anlage kann nicht aufgehoben, unter Umständen jedoch umverlegt werden. Für die Nutzung der Anlage ist ein Radius von 8 m um den Kran als Betriebsfläche freizuhalten.

Die Krananlage bietet unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit zur Selbstbedienung. Die Reinigung der Schiffe nach dem Auswassern wird unter anderem mit einem Hochdruckreiniger durchgeführt. Der dafür nötige Wasser- und Stromanschluss ist am Kran vorgesehen. Ein entsprechender Ablauf für das anfallende Schmutzwasser ist zwingend vorzusehen.

## VERKEHRSFLÄCHEN

Um zum Bootskran zu gelangen, ist es in der Regel nötig, mit einem PKW und entsprechendem Strassentrailer (Anhängen) das Boot zu transportieren. Hierfür sind zwei Szenarios vorstellbar: 1) Vorfahrt mit Wendeschleife 2) Wenden auf dem Grundstück, wobei jeweils davon auszugehen ist, dass der Anhänger bei maximaler Bootsgrösse nicht mehr händisch gewendet oder geschoben werden kann. Allfällige Schleppkurven, sind zur Planung heranzuziehen, wobei der PKW mit 6 m Länge und der Anhänger mit 8-9 m Länge anzunehmen ist. Die Radachse des Anhängers liegt für Segelboote gewöhnlich in der Mitte der Anhängerslänge.

Für das Wenden im Kreis kann der «BO-Kraftkreis» nach §32 StVZO zu Grunde gelegt werden. Der Innenradius ist mit 5.30 m zu bemessen. Der Aussenradius kann dabei auf ein reduziertes Mass von ca. 11 m angesetzt werden. Dies entspricht etwa einem Kreisel im Strassenverkehr.



PKW mit Bootsanhänger, Aufsicht 1:100







# RAUMPROGRAMM

		m <sup>2</sup> /Im	Hinweise
1.1 Bootshalle	300	m <sup>2</sup>	Lager für 45 Boote / Skulls / Riemen (Mulde) / Bootsböcke / Logbuch Mindestbreite 6.4 m / Mindestlänge 24 m  Bootslängen in m: Skiff: Leichtgewicht (LG) 7.40 bis Schwergewicht (SG) 8.30 Renn-Zweier 2- und 2×: LG 9.00 bis SG 9.85 Renn-Vierer 4- und 4×: LG 10.50 bis SG 12.50 Renn-Achter 8+: LG 16.85 bis SG 17.60 alle Boote, Breite über Ausserkante Dollen bis 1.80 m
1.2 Werkplatz in der Bootshalle	6	m <sup>2</sup>	
1.3 Werkzeug- u. Materialschränke	4.8	Im	in der Boothalle oder mit direkter Verbindung
1.4 geschlossenes Lager	12	m <sup>2</sup>	als Abstellraum
2.1 Halle für Ruderbecken	18.7 × 9.5 oder 14 x10	m	Anlage mit 2×4 Rollsitzen 180 m <sup>2</sup> Anlage mit 1×4 Rollsitzen 140 m <sup>2</sup>
2.2 Kraftraum	96	m <sup>2</sup>	unabhängig oder in räumlicher Verbindung mit dem Ruderbecken. - Kraftraumgeräte - speziell: 10 Ruderergometer 244 × 61 cm / Achsabstand bei Reihenaufstellung min. 110 cm
2.3 Büro für Headcoach	8	m <sup>2</sup>	Tisch und Schrank, angrenzend oder im Kraftraum
3.1 Garderobe Männer	30	m <sup>2</sup>	12 Im Bank / Kleiderhaken / Ablageschränke / Waschtisch / Spiegel / Haartrockner
3.2 Garderobe Frauen	30	m <sup>2</sup>	12 Im Bank / Kleiderhaken / Ablageschränke / Waschtisch / Spiegel / Haartrockner
3.3 Dusche Männer	10	m <sup>2</sup>	ca. 8 Brausen
3.4 Dusche Frauen	10	m <sup>2</sup>	ca. 8 Brausen
3.5 Toilette Männer	5	m <sup>2</sup>	2 Pissoir, 1 WC, Waschtisch
3.6 Toilette Frauen	5	m <sup>2</sup>	2 WC, Waschtisch
3.7 Putzraum mit Ausguss	3	m <sup>2</sup>	
4.1 Veranstaltungsraum	84	m <sup>2</sup>	
4.2 Sitzungszimmer	15	m <sup>2</sup>	als separater Raum oder Teil des Veranstaltungsraums
4.3 Küche	min. 10	m <sup>2</sup>	in direkter Verbindung zum Veranstaltungsraum 4 Kochstellen / Backofen / Gastrogeschirrspüler / 2 Gross-Kühlschränke / Schränke für Kochgeräte, Geschirr
4.4 Tischlager	12	m <sup>2</sup>	
4.5 Archiv	6	m <sup>2</sup>	
4.5 Toilette Unisex	3	m <sup>2</sup>	WC und Waschtisch behindertengerecht

---

im Aussenbereich:

4.6 gedeckte Terrasse

Grösse durch Projekt definiert

5.1 Bootslagerplatz

mit Zufahrt für Zugfahrzeug und Bootsanhänger von der Strasse

Platz zum Bereitstellen der Boote, ein- und auszuwässern, auf- und abriggern der Boote

Die Anhänger können ggf. von Hand auf einer geringeren Fläche gewendet werden. Ein Wendekreis für das Zugfahrzeug mit Anhänger ist daher nicht zwingend nötig.

5.3 Steg zum Einwässern der Boote

min. 12 × 4 m  
max. 15 × 4 m

5.4 Abstellfläche für 2 Motorboote mit Aussenbordmotor

ca. 20 m<sup>2</sup> l = 5 m / b = 2 m

5.5 Abstellfläche für Bootsanhänger und Kleinbus

ca. 40 m<sup>2</sup> l = 12.5 m / b = 2.6 m

5.6 Parkierung

Für PKWs, Motor- und Fahrräder können die vorhandenen Parkieranlagen verwendet werden.

---



GERH. FRETZ & G. ZÜRICH

**schweizerische  
meisterschaft &  
internationale**

**runderregatta  
ZÜRICH**

**19. und 20. juli 1930**

*Sevold, 30.*

BEGLEITFÄCHER	29
ARBEITSUNTERLAGEN	35
TERMINE	37
ABGABEUMFANG	39



# BEGLEITFÄCHER

Die Begleitfächer sollen integraler Bestandteil der eigentlichen Projektarbeit sein.

## BAUTECHNOLOGIE UND KONSTRUKTION

Bautechnologie und Konstruktion  
Dozentur Mettler/Studer  
ITA / Departement für Architektur  
ETH Zürich / HIL E 45.2  
[www.buk.arch.ethz.ch](http://www.buk.arch.ethz.ch)

## KUNST

Architektur und Kunst  
Professur Karin Sander  
Dozentur Zilla Leutenegger, Achim Mohné  
ETH Zürich / HIL F 48  
<https://www.sander.arch.ethz.ch/>

## KUNST- UND ARCHITEKTURGESCHICHTE

Institut für Geschichte und Theorie der Architektur  
Professur Dr. Ph. Ursprung  
Team:  
Dr. Adam Jasper  
Tim Klauser Dipl.-Ing. Arch.  
Berit Seidel Dipl.-Ing. Arch., MA of Arts ZFH  
Prof. Dr. Philip Ursprung  
Dr. Nina Zschocke  
ETH Zürich / HIL D 63.1  
<https://www.gta.arch.ethz.ch/personen/philip-ursprung/kontakt>

## ZIELSETZUNG

Zielvorstellung des Begleitfaches Konstruktion ist es, auf die Komplexität der Baurealität – soweit in der Schule möglich und in für das Projekt wichtigen Teilbereichen – bewusst und nachvollziehbar einzugehen. Zum Beispiel durch die Anwendung des im Studium und im Praktikum erarbeiteten Grundlagenwissens (wie Konstruktion, Materialkenntnisse, Tragstruktur, Bauphysik, Haustechnik, Ökologie, Ökonomie, usw.).

## LEISTUNGEN

Im Arbeitsprozess zu berücksichtigen sind z.B.:

- eine bewusste Analyse
- das Denken in Varianten
- ein Umgang mit erhöhter Komplexität
- das konstruktive Entwickeln als Teil des Entwurfes
- das Gestalten mit realen Materialien
- ein bewusster, auch gestalterischer Umgang mit dem konstruktiven Ort : Sockel, Wand, Öffnung, Dach
- das Einbeziehen heutiger Auflagen wie Dämmvorschriften, Schallschutz, Raumakustik, Feuerpolizei

Die konstruktive Bearbeitung soll nachvollziehbar sein, z.B. an:

- Projektpläne, Perspektiven, Modelle, etc.
- Konstruktionspläne, -modelle, -skizzen, etc.  
(die auch die Gestaltung präzisieren)
- Ein Bericht, der den Arbeitsprozess dokumentiert

## TERMINE

Die konkreten Anforderungen werden im Laufe der Projektbearbeitung, anlässlich einer Konstruktions-Zwischenkritik mit /BUK und/oder nach der 2. Entwurfs-Zwischenkritik festgelegt.

## ZIELSETZUNG

Die Kunst ist der Bereich, in dem Wahrnehmungs- und Begriffsrealitäten immer neu erzeugt werden. Diese Form des Wissens, welche die Kunst hervorbringt, kommt im Begleitfach zur Anwendung. Der Entwurfstätigkeit werden künstlerisches Denken und Arbeiten zur Seite gestellt. Im Dialog der Methoden von Architektur und Kunst soll insbesondere das jeweilige konzeptuelle Vorgehen präzisiert werden. Zudem wird Wert darauf gelegt, dem Entwurfsergebnis durch künstlerische Mittel Ausdruck zu verleihen.

## LEISTUNGEN

Diese methodischen Reflexionen fließen integriert in den Entwurf ein. Eine zusätzliche Abgabe wird nicht verlangt. Jedem einzelnen Schritt des Entwurfs, von der Ideenfindung über die Detaillierung bis zur Darstellung, soll jedoch ein selbstbewusst gestalteter und nachvollziehbarer Arbeitsprozess zu Grunde liegen. Dazu gehört auch die produktive Nutzung intensiver Arbeitsgespräche und Kritiken. Ein konsequent durchdachter Arbeitsprozess ist die Bedingung für eine eigenständige Abgabe, auf die das Begleitfach Architektur und Kunst mit Bedacht einwirkt.

## TEILNAHMEBEDINGUNGEN

Sämtliche Diplomanden können das Begleitfach belegen.

## TERMINE

Eingangsbesprechung am Mittwoch, 20.02.2018, 11Uhr, HIL F 47.

Die Arbeitsgespräche sowie die Teilnahme an den Kritiken erfolgen in Absprache mit den Diplomanden und den jeweiligen Professuren.

## KONTAKT

Zilla Leutenegger, mail@zilla.ch



## ZIELSETZUNG

Es ist unser Anliegen, dass die Studierenden nicht nur das gegebene Programm erfüllen, sondern sich auch Gedanken über die Geschichte des Ortes und die Veränderung machen, die ihr Projekt bewirken wird. Wir erwarten, dass sie in der Lage sind, ihr Tun in einem politischen, sozialen, ökonomischen, kulturellen und ästhetischen Kontext zu situieren und über die Autonomie der Architektur zu reflektieren. Wir interessieren uns für ihre Haltung ihrem Gegenstand gegenüber und fordern Sie zu einer eigenständigen Positionierung in Form eines Manifests auf. Spezielles Gewicht legen wir auf die Frage, wie die Darstellung mit dem Entwurfskonzept zusammenhängt und wie das Projekt sprachlich und visuell in Form von Texten, Collagen, Zeichnungen, Renderings und einer schlüssigen Gesamtpräsentation vermittelt wird. Wir begrüßen es, wenn die Studierenden für ihr Projekt einen Namen wählen.

Die Betreuung der Studierenden findet in Form einer einführenden Vorlesung, zweier gemeinsamer Seminar- und Manifestationssitzungen, sowie auf Wunsch individuellen Kurzbesprechungen vor der Abgabe statt. Wir beurteilen das fertige Projekt. Es wird kein separates Produkt verlangt.

## TERMINE

Werden bekannt gegeben.

## TEILNAHMEBEDINGUNGEN

Sämtliche Masterstudierenden des Themas dürfen das Begleitfach belegen.

## TEAM

Professur für Kunst- und Architekturgeschichte

Dr. Adam Jasper

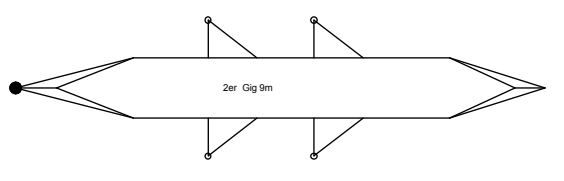
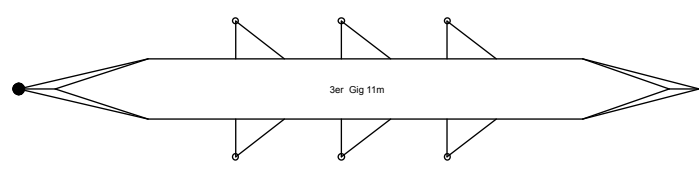
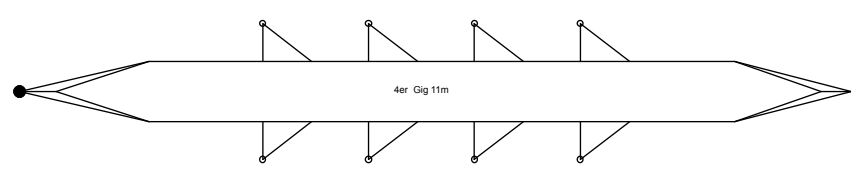
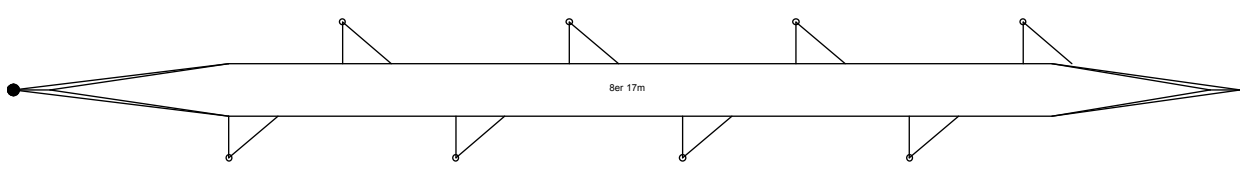
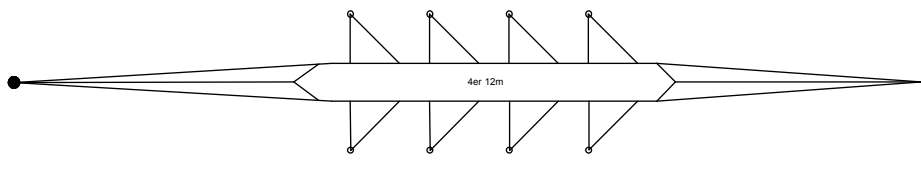
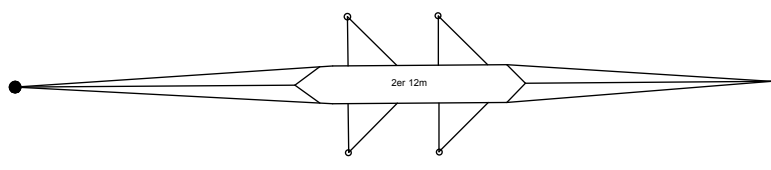
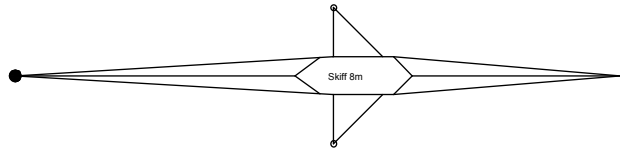
Tim Klauser Dipl.-Ing. Arch.

Berit Seidel Dipl.-Ing. Arch., MA of Arts ZFH

Prof. Dr. Philip Ursprung

Dr. Nina Zschocke





# ARBEITSUNTERLAGEN

## PLANMATERIAL

Katasterplan Stadt Zürich / dwg, pdf

Plangrundlage / dwg

3D-Grundlage der Parzelle /dwg

Symbole Ruderboote / dwg, pdf

## BESTEHENDE RUDERCLUBS

Grundrisse, Schnitte und Ansichten der benachbarten Ruderclubs  
(Scans von der Stadt Zürich) / pdf

## LUFTBILD

Orthofoto / pdf

## KARTEN

Historische Karten / pdf

## TECHNISCHE INFORMATION

Auszüge aus dem «Handbuch für Ruderanlagen, Boote und Reparaturen»,  
Deutscher Ruderverein, 3. Auflage, 2016 / pdf

VSS-Normen / pdf

## BROSCHÜRE

Diplombroschüre / pdf

Die Unterlagen stehen ab dem 18. Februar 2019 auf der Webseite der  
Professur Spiro als Download zur Verfügung.

<http://spiro.arch.ethz.ch/lehre/masterarbeit>

Das Copyright der Luftaufnahme und des Übersichts- und Katasterplanes  
liegen bei der Stadt Zürich  
(Geomatik+Vermessung) und beim Vermessungsgamt des Kantons Zürich.  
Aus Gründen des Urheberrechts dürfen diese Daten zu keinen anderen Zwe-  
cken verwendet werden.



# TERMINE

## VORSTELLUNG DIPLOMAUFGABEN

Montag, 18. Februar 2019, um 09.00 Uhr, HIL E4, ETH Höggerberg

## BESICHTIGUNGEN

Dienstag, 19. Februar, um 08.00 Uhr Eingang Grasshopper Ruderclub Zürich, Mythenquai 81, 8002 Zürich

## THEMENWAHL

Freitag, 22. Februar 2019 bis 11.00 Uhr

Mitteilung der Themenwahl an das Studiensekretariat, an die Diplomprofessur und an die Professuren der Begleitfächer.

## EINFÜHRUNG LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

In der zweiten Semesterwoche wird durch den Lehrstuhl Prof. Günther Vogt das Thema Landschaft eingeführt. Genauer Termin und Veranstaltungsort wird noch bekannt gegeben.

## AUSGABE MODELLE

Freitag, 1. März 2019, 10.00-11.00 Uhr, HIL A-Geschoss, Anlieferung sowie im ONA Gebäude

Die bestellten Gipsmodelle müssen an diesem Termin abgeholt werden. Gipsmodell Mst. 1:500 (Abmessungen 60 × 80 cm)

Das Modell muss mit der Anmeldung und Themenwahl beim Studiensekretariat bestellt werden. Die Bezahlung erfolgt per Einzahlungsschein durch das Studiensekretariat.

## ZWISCHENKRITIKEN

Die Zwischenkritiken finden nach Angaben der jeweiligen Diplomprofessur statt.

## ABGABE DIPLOMARBEIT

Donnerstag, 9. Mai 2019 bis 18.30 Uhr, HIL Gebäude, ETH Höggerberg

Die Abgaben werden von den Diplomprofessuren gestempelt.



# ABGABEUMFANG

SITUATIONSPLAN 1:1000

PROJEKTPLÄNE 1:200

Alle zum Verständnis des Projekts benötigten Grundrisse, Schnitte und Ansichten mit Angaben zur Materialisierung und Konstruktion. Die Fassaden sind im Zusammenhang mit der Umgebung darzustellen.

GRUNDRISS, SCHNITT, INNEN- UND AUSSENANSICHT 1:50/1:20

Darstellung der Tragkonstruktion, Konstruktion und detaillierten Angaben zur Materialisierung

PERSPEKTIVEN

Aussen- und Innenperspektive des Ruderclubs

ERLÄUTERUNGSBERICHT

in Pläne integriert

SITUATIONSMODELL 1:500

Volumetrische Darstellung des Projekts

MODELL IM AUSSCHNITT

Massstab in Absprache mit der Diplomprofessur

STRUKTURMODELL

Massstab frei wählbar. Je nach Entwurf ein Modell/Modellausschnitt, aus dem die statische und räumliche Struktur hervorgeht

SKIZZENBUCH

UNTERLAGEN BEGLEITFÄCHER

in Absprache mit den begleitenden Professuren

URHEBERVERZEICHNIS

Urheberzeugnis in Form der Vorlage des Departements

Den Diplomierenden stehen für die Schlussabgabe 4 Stellwände (120 cm x 180 cm, Hochformat, in U-Form 1/2/1) zur Verfügung.





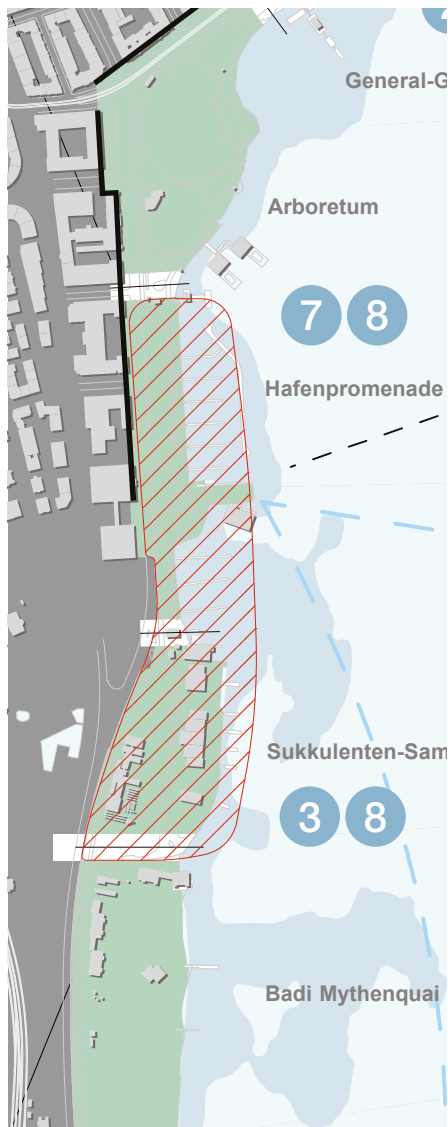
EUROPÄISCHE MEISTERSCHAFT  
RUDER-REGATTA  
ZÜRICH, 2. AUGUST 1924

ENTWICKLUNG DES SEEUFERS	43
HISTORISCHE ENTWICKLUNG	44
GRÜNRAUM	48
KOMMENTAR UFERZONE	54
MASSE UND REGELN	56
RUDERCLUBS ENTLANG DES MYTHENQUAIS IN ZÜRICH	76



# ENTWICKLUNG DES SEEUFERS

# ZUKÜNFTIGES SZENARIO DES ZÜRCHER SEEBECKENS



Seebecken der Stadt Zürich, Leitbild und Strategie

## Gebiet Enge:

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der Swiss Re gilt es die Situation beim Parkplatz Hafen Enge grundsätzlich zu überdenken (Aufhebung Parkplätze und Neugestaltung Umgebung).

Zum Raum Sukkulentsammlung und Wasserschutzpolizei liegen erste Ideen für eine Neuorganisation vor. Diese beinhalten auch eine mögliche Aufwertung der Gastronomie und den Ersatz der oberirdischen Parkplätze in einer Tiefgarage.

3

Die Kompartimente am linken Ufer sind weiterentwickelt worden. Neben hochwertigem Erholungsraum ist die Sukkulente-Sammlung Teil des attraktiven Erlebnis- und Kulturangebotes.

Es stehen mehrere Badeanlagen und frei zugängliche Liegewiesen zur Verfügung.

Die nautische Nutzung des Seebeckens für Kursschiffe, gewerbliche und private Schiffe ist gewährleistet.

Die Parks und Anlagen wurden bewahrt, qualitativ gepflegt und unter Wahrung der historischen Substanz sorgsam den neuen Anforderungen angepasst.

7

Bei den Häfen Enge und Tiefenbrunnen, bislang wenig frequentierte Bereiche, gibt es landseitig neue Restaurants. Dadurch sind zwei attraktive Orte mit Hafensphäre entstanden.

8

Der neue Steg in Wollishofen ist realisiert und die Fusswegverbindung nach Zollikon ist attraktiv gestaltet.

Die Wege im Seebecken und ihre Zugänge aus den Quartieren sind vernetzt und aufgewertet. Der Langsamverkehr kann durchgängig entlang des Seebeckens zirkulieren.

# HISTORISCHE ENTWICKLUNG

# LANDSCHAFTSRAUM UND STADT

## ENTFESTIGUNG UND ÖFFNUNG DER STADT

Als Theodor Froebel 1834 nach Zürich zog, befand sich sein neuer Wohnort in einem tiefgreifenden Wandel. Erst im Januar des Vorjahres hatte der Grosse Rat die Schleifung der barocken Schanzenanlagen beschlossen und so einen Prozess in Gang gesetzt, der das Bild der Stadt in den kommenden Jahrzehnten von Grund auf verändern sollte. Bereits im 17. Jahrhundert hatten der Abriss der mittelalterlichen Befestigung und der Bau des Schanzensterns neue Vorstädte hervorgebracht, die sich wie ein Ring um die dichte Kernstadt legten. Hatte die Stadtmauer mit ihren Türmen infolge der Entwicklung der Geschütze an Bedeutung verloren und war zu Beginn des 19. Jahrhunderts gänzlich niedergelegt worden, konnten auch die barocken Wallanlagen dem militärischen Fortschritt nicht standhalten. Die Öffnung der Stadt ging mit der Expansion von Industrie und Gewerbe einher, für deren Förderung sich eine liberale Regierung einsetzte. Betriebe und Fabriken veränderten sowohl das Erscheinungsbild als auch die Bevölkerungsstruktur: Vom Land zugezogene Arbeiter liessen sich in Zürich und den von ihrer Lage her weniger bevorzugten «Ausgemeinden» wie Aussersihl und Wiedikon nieder. Wohlhabende Firmenpatrons, die mit ihren Familien der zunehmenden Dichte in der Stadt entfliehen wollten, errichteten hingegen auf dem Gebiet der ehemaligen Schanzen und in den daran angrenzenden, als privilegiert geltenden Gemeinden am See ihre Villen und Gärten. Die statistischen Daten belegen den demographischen Wandel eindrücklich: Lebten 1833 geschätzte 11 000 Personen in der Stadt, so war ihre Zahl bis 1870 auf rund 21 000 angestiegen. Neben einem Wachstum in räumlicher und demographischer Hinsicht erlebte Zürich zugleich durch eine neue Verfassung eine Reihe von Reformen im

Gesundheits-, Finanz-, Gewerbe- und Schulwesen.

Die Situation in Zürich war bei weitem kein Einzelfall: In vielen Städten Europas stellte sich die Frage nach Funktion und Nutzen der militärisch obsoleten Befestigungsanlagen. Sie behinderten die Expansion der wachsenden Zentren, ihre Schleifung versprach neues Bauland. Im Gegensatz zu europäischen Residenzstädten, in denen auf den frei werdenden Arealen häufig Promenaden, Plätze und Grünflächen entstanden, finden sich in der Schweiz nur wenige Beispiele – etwa in Genf und Winterthur – für derartige städtebaulichen Massnahmen.

## POLITISCHE UMWÄLZUNGEN UND WIRTSCHAFTLICHE ZWÄNGE

Bereits seit Mitte des 18. Jahrhunderts nutzte die Zürcher Bevölkerung den Schanzenstern zunehmend als Ausflugsort, sein Unterhalt verursachte dennoch weiterhin hohe Kosten. Indem die mehr Rechte beanspruchende Landbevölkerung die Schanzen als Inbegriff der Vorherrschaft der Stadt betrachtete und deren Abriss forderte, rückte die Befestigungsanlage zu Beginn der 1830er Jahre ins Zentrum politischer Diskussionen. Waren die letzten Türme und Tore der mittelalterlichen Stadtmauer vor nicht allzu langer Zeit ohne grosses Aufsehen verschwunden, stilisierten nun Vertreter eingesessener Stadtzürcher Familien die Wälle zum ideologischen Schutzschild.

Dennoch waren die Tage des Bollwerks, das erst 1803 von städtischem in kantonalen Besitz übergegangen war, gezählt: 1832 empfahl der Regierungsrat den Abbruch und kam aus «militärischer, merkantilscher und politischer» Hinsicht zum Schluss, dass «Nur mit der Realisierung der Idee, daß Zürich in großartigem Sinne die Hauptstadt des Landes, d.h. der Vereinigungspunkt für

die materiellen und geistigen Kräfte desselben zu seyn strebe, daß die Stadt mit dem Lande in allem Großen und Schönen wetteifere, daß Zürich mit dem Lande nach und nach in eines verschmelze, kann die Majorität der Commission einer ruhigen und glücklichen Zukunft entgegensehen und zur Erreichung dieses Zieles ist die Entfernung der Schanzen unumgänglich nothwendig, wenn das beyderseitige Mißtrauen zum Heile des ganzen Cantons verschwinden soll.»

Am 30. Januar 1833 stimmte die Ratsversammlung mit grossem Mehr für den Abbruch, die Umsetzung wurde zwei Jahre später einer eigens gegründeten Schanzenkommission übertragen. Diese hatte für eine Kostenkontrolle zu sorgen und die Aufgabe, das Grossprojekt möglichst ohne Verluste zu realisieren. Sie verfasste 1835 einen Schanzenplan, der jedoch nicht übergeordnete Gestaltungsabsichten festhielt, sondern genauso wie das im Dezember 1834 in Kraft getretene «Gesetz zum Neubau von Häusern und Strassen» ein pragmatisches Instrument zur Abwicklung der nötigen Planungsschritte war. Die Maxime nach Kostenneutralität brachte ein schrittweises Vorgehen mit sich: Erst die durch den Verkauf eines freigeordneten Stückes Land generierten Einnahmen ermöglichten den Abriss des nächsten Abschnitts. Zusätzlichen Gewinn garantierte ausserdem der Verkauf des Materials der rückgebauten Mauern und Wällen. Wegen ihrer Lage oder des mit ihrer Räumung verbundenen Aufwands fanden einzelne Bereiche über Jahre keinen Käufer, lagen brach oder wurden als Pflanzland zwischengenutzt.

Folge der finanziellen, politischen und verwaltungstechnischen Umstände war eine sehr heterogene Käuferschaft und damit einhergehend eine uneinheitliche Bebauung: Einzelne Grundstücke erwarben

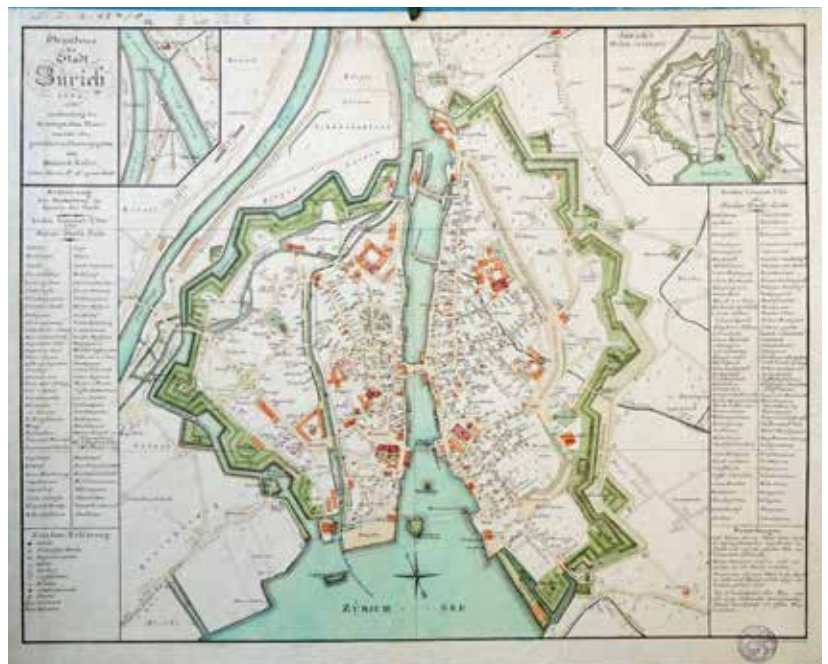
Kanton und Stadt, die auf ihnen öffentliche Gebäude planten, andere gingen an private Personen oder Unternehmen, die Wohnhäuser und Gewerbebauten errichten liessen. Verwiesen auf der rechten Limmatseite nur noch die Aneinanderreihung der Neubauten sowie die Breite von Rämli- und Tannenstrasse auf den Verlauf des ehemaligen Festungsgürtels, ist dieser in der linksufrigen, «minderen Stadt» mit dem Schanzengraben bis heute erkennbar.

Von den 15 Bollwerken blieben lediglich das Bollwerk zur Katz, auf dem der Botanische Garten entstand, und die in der Mündung des Sees in die Limmat gelegene Bauschanze erhalten. Letztere ging 1842 mit der Bedingung, sie müsse «stets Eigenthum der Stadtgemeinde Zürich und ein freier öffentlicher Platz bleiben» in deren Besitz über. 1860 konnte die Baudirektion, die 1850 das Geschäft von der Schanzenkommission übertragen bekommen hatte, die Arbeiten gewinnbringend abschliessen: In der Schlussabrechnung standen Einnahmen im Wert von 1 719 908,33 Franken Ausgaben von 1 715 621,89 Franken gegenüber.

## NEUE STADTQUARTIERE, INFRASTRUKTUREN

### UND EIN PROMENADENWESEN

Der Abbruch der Schanzen bescherzte Zürich trotz aller Unwegsamkeiten einen enormen baulichen Aufschwung. «Zürich hat sich seit drei bis vier Jahren in seiner Umgebung jedenfalls zum Vortheil gänzlich umgewandelt», bemerkte 1837 der Begründer der Zeitschrift für das gesamte Bauwesen Carl Ferdinand von Ehrenberg (1806–1841). Vor allem auf der rechten Limmatseite entstanden mit der Kantonsschule (1839–1842), der Blinden- und Taubstummenanstalt und dem Pfrundhaus St. Leonhard (1838 und 1840–1842) sowie dem nicht auf Schanzenland, aber auf dem direkt daran anschliessenden ehemaligen Schönau-



Heinrich Keller, «Grundriss der Stadt Zürich 1824 mit Benutzung des Breitingerschen Planes vom Jahr 1814»



Heinrich Keller, «Grundriss der Stadt Zürich in der Mitte des Jahres 1843»

gut gebauten Kantonsspital (1837–1842) eine ganze Reihe öffentlicher Einrichtungen. Im Zentrum der Stadt brachten Bauten, die den vermehrten Bestrebungen nach Handel genügten, einen Wandel: Ein neues Postgebäude (1836–1840) löste den staatlichen Werkhof hinter dem Fraumünster ab, neben dem neuen Güterhafen in Stadelhofen kam das Kornhaus zu stehen (1838–1839), auf dem Hechtplatz und der Terrasse beim Grossmünster wurden festinstallierte Verkaufsbuden errichtet (1835 und 1839).

Der Umbau der Stadt brachte ausserdem eine stärkere Durchlässigkeit und Vernetzung mit ihrem Umland sowie eine Verschiebung ihres Zentrums in Richtung See mit sich. An der Limmat führten Rathaus- (1835) und Kaufhausquai (1838–1842) zu Güterhafen und Kornhaus, und als zweite befahrbare Brücke über die Limmat konnte 1838 die Münsterbrücke eingeweiht werden.

Doch auch diese vielfältigen Bauten und Einrichtungen folgten nicht einem übergeordneten Plan. Die Ursache dafür war neben dem geschilderten Vorgehen bei Veräusserung und Überbauung des Schanzengebiets die Dreiteilung der öffentlichen Auftraggeberschaft: Für die öffentlichen Hochbauten war das städtische Bauamt zuständig, Strassen und Brücken, die Stadt und Umland miteinander verbanden, lagen in der Verantwortung der kantonalen Schanzenkommission, und die Hochbauten im Innern der Stadt entstanden auf Anordnung der städtischen Kaufmannschaft.

1860 begann für Zürich in städtebaulicher Hinsicht ein Abschnitt, der heute als «grosse Bauperiode» gilt. Mit dem Selnau-, Stadelhofer- und Bahnhofquartier expandierte die Stadt über ihre Grenzen hinaus. Der mittelalterliche Fröschegraben wurde aufgeschüttet und als Bahnhofstrasse zu einer neuen wichtigen Verbin-

dungsachse. Infrastrukturelle Neuerungen wie Gas- und Wasserversorgung sowie Abwasserwesen trugen seit den ausgehenden 1850er Jahren, gefolgt von Telefonnetz, Elektrizität und elektrischer Strassenbahn in den 1880er und 1890er Jahren zu einer generellen Modernisierung bei. Mit der kontinuierlichen Entwicklung des Schienennetzes wandelte sich die Stadt zu einem Eisenbahnknotenpunkt und festigte damit ihre Position als wirtschaftliches Zentrum der Schweiz.

Dies alles hatte auch eine grundlegende Neuorganisation des Bauwesens zur Folge, die der 1857 zum Stadtrat und obersten «Bauherrn» gewählte liberal denkende Johann Jakob Locher (1806–1861) ansties. Der grösste Bauunternehmer der Stadt strukturierte die Verwaltung mit einer handvoll Massnahmen von Grund auf um und initiierte unter anderem das «Baucollegium», dessen Aufgabe es war, die Baukommission und den ihr vorstehenden Bauherrn zu beraten. Erster Vorsitzender des Gremiums war, wenn auch nur für kurze Zeit, der fortschrittlich gesinnte Nationalrat und «Eisenbahnkönig» Alfred Escher (1819–1882).

1860 ernannte die Kommission Arnold Bürkli (1833–1894) zum «Ingenieur der Stadt», der die Professionalisierung des Bauwesens in den kommenden Jahren stark vorantreiben und massgeblich zum Modernisierungsschub beitragen sollte.

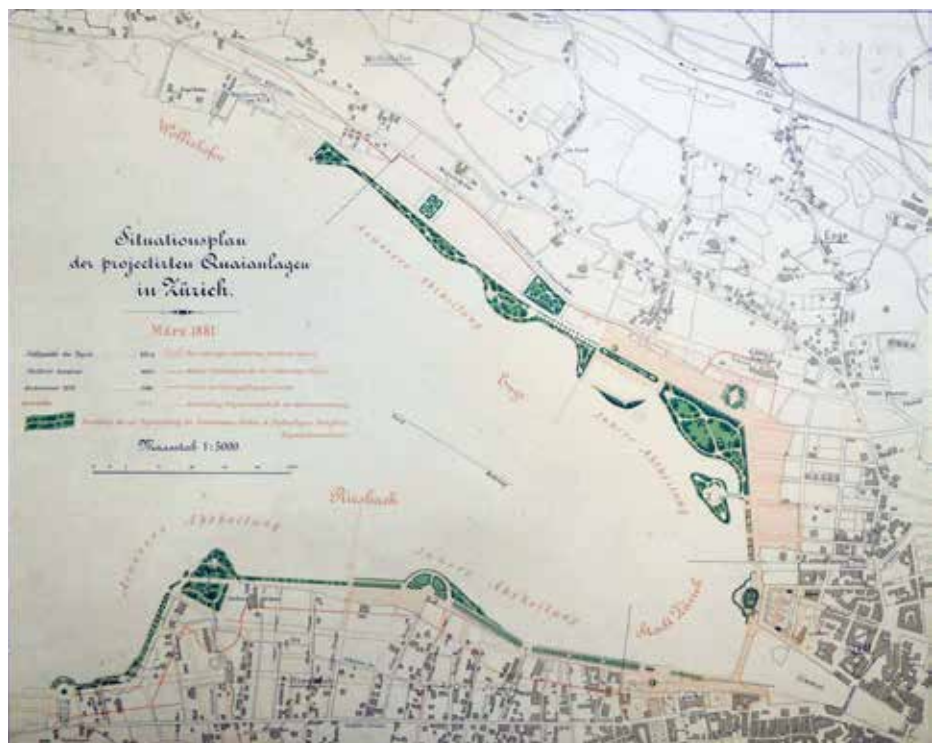
Die Neuorientierung bescherte nicht zuletzt dem Stadtgrün vermehrte Aufmerksamkeit. Bis zum Zeitpunkt der Entfestigung Zürichs war – neben wenigen kleineren, meist nur beschränkt zugänglichen Gärten – der seit dem Mittelalter bestehende, zentral gelegene Lindenhof die einzige grössere öffentliche innerstädtische Anlage. Hinzu kamen jenseits der Schanzen die Platzpromenade – der heutige Platzspitz – und das Sihlhölzli, zwei beliebte Ausflugsziele der Be-

völkerung seit dem 18. Jahrhundert, sowie die Hohe Promenade, ein als Spazierweg hergerichtete Abschnitt auf der Geissbergbastion.

In seinem ersten Geschäftsbericht führte der Zürcher Stadtrat 1859 im Kapitel Bauwesen als Unterpunkt die Rubrik Promenaden auf. Darin verwies er knapp auf eine Verjüngung der Allee am Hirschengraben und die Verlegung der Pflanzschule für junge Bäume ins Sihlhölzli. Bereits ein Jahr später entstand im Zuge der Reorganisation der Bauverwaltung neben den Abteilungen für Hoch- und Brückenbau, Brunnenwesen und Strassenwesen auch eine solche für Promenaden. Die Stelle erhielt der mehrheitlich für Unterhaltsarbeiten zuständige Gärtner Caspar Hartmann (gest. 1865/66), dem je nach Arbeitsvolumen Arbeiter zugeteilt werden konnten, grössere Aufträge wollte der Stadtrat auswärts vergeben. Obwohl die Abteilung in den folgenden Jahren fast ausschliesslich über Pflegearbeiten und deren Kosten berichtete, gewann das bislang eher stiefmütterlich betriebenen Ressort an Bedeutung. Im Geschäftsbericht von 1860 werden Promenaden als «wirkliches Bedürfnis» bezeichnet, fünf Jahre später hielt der Stadtrat fest, dass es in ersten Linie gelte «Auf die Schönheit der städtischen Anlagen [...] sehen zu müssen», und sprach sich gegen eine mögliche kommerzielle Nutzung des öffentlichen Grüns aus.

Die Wertschätzung öffentlicher Freiräume als Teile einer modernen Stadt und ohne direkten monetären Nutzen, manifestierte sich nun – rund dreissig Jahre nach dem Fall der Schanzen – in der Anlage kleiner Schmuckplätze. So berichtete der Stadtrat 1863 über die Neugestaltung des Pelikanplatzes sowie eine neue Gartenanlage hinter der Wasserkirche mit «Rasenplätzen, Gebüschgruppen und Ruheplätzen» sowie einer «meteorologischen Säule».

Mit der Wahl eines neuen Stadtgärtners erfuhr das Promenadenwesen 1866 eine weitere Stärkung. Als Ersatz für den verstorbenen Caspar Hartmann sollte nun einer «theoretisch gebildet[en] und praktisch bewährt[en]» Fachperson mehr Verantwortung zukommen. Diese fand sich in Rudolf Blattner, der zuvor als Gärtner auf dem aargauischen Schloss Biberstein gewirkt hatte. Die Neubesetzung liess sich die Stadt etwas kosten: Sie ging auf Blattners Forderungen nach einem Jahresgehalt von 2000 statt bisher 1000 Franken ein und sprach weitere 500 Franken für die anfallenden Wohnkosten. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger war der neue Stadtgärtner nicht nur für Unterhalt und Pflege der städtischen Grünanlagen verantwortlich, sondern zeichnete auch Pläne für deren Um- und Neugestaltung. Bereits ein Jahr nach Blattners Stellenantritt war der Lindenhof erneuert sowie der Linth-Escher-Platz (heute Pestalozzianlage) und ein schmaler, die Gessner-Allee begleitender Grünstreifen neu angelegt. In ihrer kleinteiligen und eher unbeholfen anmutenden Gestaltung zeugen die Entwürfe zwar noch lange nicht von einer grosszügigen städtischen Grünpolitik. Dennoch hatte sich in den vergangenen knapp vierzig Jahren das Engagement der öffentlichen Hand für städtische Freiräume merklich verstärkt. Im Geschäftsbericht von 1867 resümierte der Stadtrat stolz die Errungenschaften des noch keine zehn Jahre alten Promenadenwesens: Der Stadtbevölkerung standen nun elf öffentliche Anlagen zur Verfügung, deren Fläche insgesamt 36 Jucharten (rund 13 Hektar) umfasste.



Die Empfehlungen der Quai-Beratungs-Kommission, dargestellt im «Situationsplan der projectirten Quaianlagen in Zürich», März 1881

Auszüge aus Claudia Moll, Theodor & Otto Froebel. Gartenkultur in Zürich im 19. Jahrhundert, Zürich 2019



# HISTORISCHE ENTWICKLUNG

# UFERKANTE 1868-2013



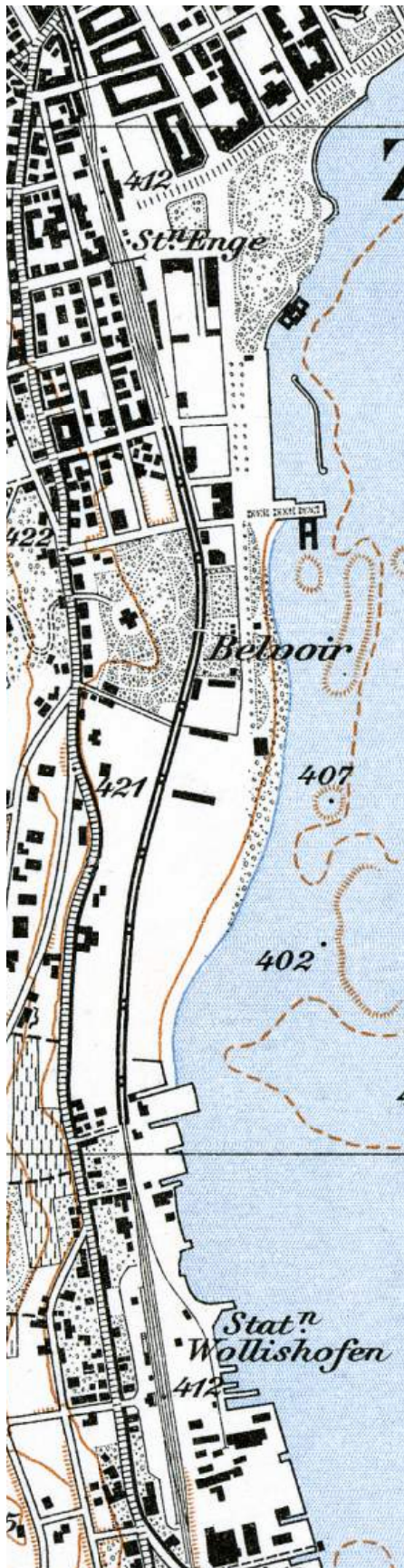
1868



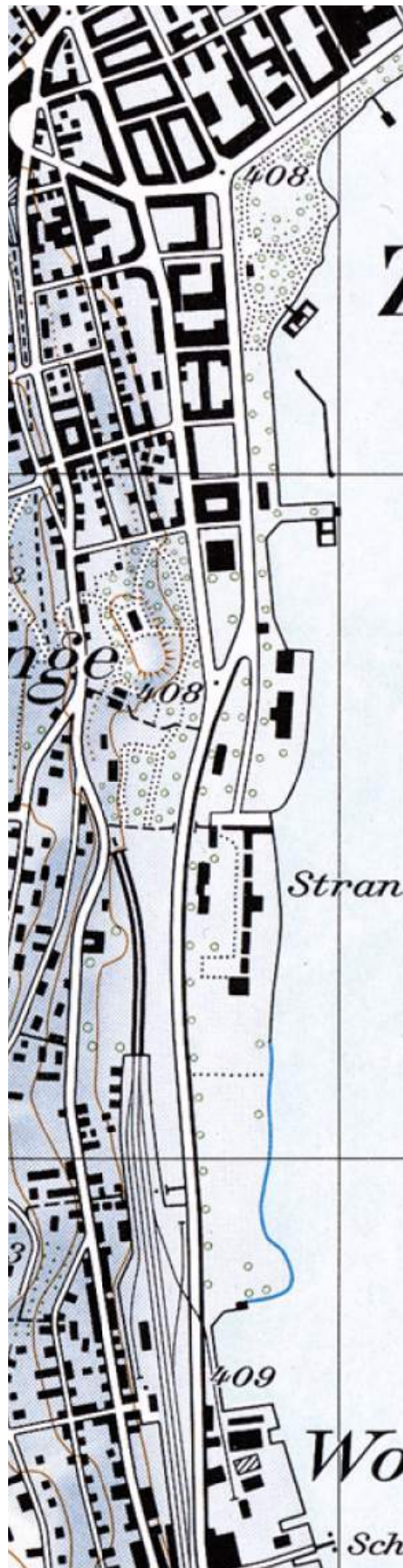
1881



1893



1913



1957



2013

## Quaianlagen

2

Jahrhundertwerk der Gründerzeit



Der Stadtplan des Ingenieurs Joh. Müller, entstanden 1788-93 (Ausschnitt), zeigt das ursprüngliche untere Seebecken 100 Jahre vor dem Bau der Quaianlagen. BAZ



oben: Mit schwimmenden Baggern wurden Einschliessungsdämme aus steinigem Material erstellt und die so entstandenen Bassins anschliessend mit Seekalze aus dem Obersee aufgeschüttet. BAZ

mitte: Aufnahme des Ballonpiloten Spellerini, 1907. Zu sehen sind Utoquai, Quaibrücke, Bürkterrasse, Alpenquai (heute General-Guisan-Quai) und der Eingang des Arboretums. BAZ

unten: Spaziergänger am Utoquai, Juli 1892. BAZ

Die Quaianlagen, ein Gemeinschaftswerk der Gemeinden Zürich, Riesbach und Enge, konnten 1987 ihr 100jähriges Bestehen feiern. Das nach eingehender Planung in wenigen Jahren realisierte Grossprojekt, welches das Seeufer vom Zürichhorn bis zum Hafen Wollishofen umfasst, ist ein wichtiger Meilenstein in Zürichs Entwicklungsgeschichte. Noch heute beeindruckt die planerische Weitsicht, die Qualität der Gestaltung und der Mut zur Realisierung.

Bis zum Beginn der Schanzenschleifung um 1833 war Zürich eine Stadt an der Limmat. Die stadtnahen Seeufer boten das Bild einer ländlichen Idylle mit sumpfigen Streuwiesen, vereinzelt Landsitzen, aber auch Lagerplätzen und kleinen Fabriken. Im Jahr 1863 setzte der Regierungsrat des Kantons Zürich neue Uferlinien im unteren Seebecken fest, um eine durchgehende Quaistrasse zu ermöglichen. Der Kantonsingenieur Kaspar Wetli legte daraufhin ein Projekt vor, welches die gesamte Uferzone von Stadelhofen bis in die Enge als Bahntrasse der rechtsufrigen Seebahn vorsah. Aufgerüttelt durch die Vorstellung eines "Eisernen Ringes", der das untere Seebecken umklammerte, taten sich Zürich, Riesbach und Enge zusammen im Kampf gegen das Projekt Wetlis.

Nachdem eine neue Linienführung für die rechtsufrige Seebahn gefunden war, trieben die drei Gemeinden nun die Idee eines Quaiprojektes voran, welches sowohl die Vorzüge der landschaftlichen Schönheit wie auch Erleichterungen für den Verkehr bringen sollte. Aus Dutzenden von Projekten wurde dasjenige des Stadtgenieurs Arnold Bürkli weiterverfolgt. 1878 lag ein bereinigtes Projekt vor, und 1881 stimmten die Bürger von Zürich, Enge und Riesbach dem Grossprojekt zu. Ausgeklügelte Finanzierungsmodelle erlaubten eine weitgehende Eigenfinanzierung des neun Millionen Franken teuren Unternehmens.

In nur fünf Jahren, von 1882-87, wurden insgesamt 216'256 Quadratmeter Land geschüttet und die Quaibrücke, das Arboretum, der Alpen- und der Utoquai, um nur die wichtigsten Elemente aufzuzählen, gebaut und bepflanzt. Die feierliche Einweihung der Quaianlagen fand im Juli 1887 statt. Mit der Realisierung der Quaianlagen war die Neuorientierung der Stadt vom Fluss zum See hin vollzogen.



G. von Arb

# Arboretum

3

Vereinigung von Wissenschaft und Schönheit

Das Arboretum nahm im Gesamtkonzept der Quaianlagen von Beginn weg einen wichtigen Platz ein. In der Planungsphase unterbreitete eine Gruppe namhafter Botanik- und Geologieprofessoren der Quaidirektion Vorschläge zur Bereicherung des Parkkonzeptes durch die Pflanzung fremdländischer Gehölze. Der daraufhin gebildeten Arboretumskommission gehörten unter anderen die Kunstgärtner Evariste Mertens und Otto Froebel sowie der Botanikprofessor Carl Schröter an. Ihr Ziel war es, Wissenschaft und Schönheit im neuen Park zu vereinen. Die Baumsammlung ist nach geografischen, familiären und geschichtlichen Kriterien geordnet. Die Pflanzungen wirken aber natürlich und zwanglos dank meisterhafter Gruppierung durch die Gartenkünstler Mertens und Froebel, die das Arboretum im landschaftlichen Stil gestalteten. Eine Gesteinssammlung und das Alpenpanorama runden das wissenschaftliche Konzept ab, welches den Bürgern ein Stück Bildung auf dem Sonntagsspaziergang vermitteln wollte. Heute präsentiert sich das Arboretum in reifer Schönheit. Ein seit 1985 bestehendes Parkpflegewerk soll die weitere Entwicklung der Anlage unter Wahrung des ästhetischen und wissenschaftlichen Konzeptes gewährleisten.



oben: Der Situationsplan der Quaianlagen zeigt das Ausmass der Seeflerschüttung. Das Arboretum liegt vollständig auf neugewonnenem Land. BAZ

unten: "Die Quaianlagen in Zürich im Juli 1887". Zeichnung nach der Natur von Hofer & Burger (Ausschnitt). Beachtenswert sind die noch unbebauten Parzellen entlang dem heutigen General-Guisan-Quai. BAZ

oben: Die Aufnahme von 1890 zeigt die eigens für die Quaianlagen angefertigten, sogenannten Löwen-Bänke. BAZ

unten: Stimmungsbild aus den 20er-Jahren. Im Hintergrund ist die erste, hölzerne Voliere zu sehen, die 1937 einem Neubau weichen musste. GBA



G. von Arb

# Belvoirpark

5

Vom privaten Villengarten zum öffentlichen Park

Im 19. Jahrhundert entstanden kunstvolle und grosszügige Privatgärten in den lagemässig bevorzugten Gemeinden Riesbach und Enge. Wenige dieser Gartenschöpfungen sind uns im ursprünglichen Zustand erhalten geblieben. Fast alle wurden im Laufe der Zeit flächenmässig reduziert, bebaut oder weiterentwickelt.

Ein interessantes Beispiel ist der Belvoirpark, angelegt um 1830 nach Plänen des Bauherrn Heinrich Escher-Zollikofer, bekannt als "Amerika-Escher". Der Belvoirpark gehörte zu den ersten Landschaftsgärten der Region und wurde als Perle der Zürcher Gärten in Fachkreisen gerühmt. Die Lage am See mit prachtvoller Aussicht auf Stadt, Ufer und Berge, die kunstvolle Terraingestaltung und die überreiche, für damalige Verhältnisse aussergewöhnliche Baumkulisse erregten viel Bewunderung. Nach Heinrich Eschers Tod wurde sein Sohn Alfred, bereits in höchsten politischen und wirtschaftlichen Positionen, Hausherr im Belvoir. Er war eng mit dem Anwesen verbunden und zog sich mit zunehmenden Schwierigkeiten in seiner Karriere mehr und mehr in die Privatheit des Belvoirs zurück.

Eschers einzige Tochter Lydia erbt das Belvoir 1882. Nach ihrem tragischen Freitod

floss das Vermögen in die "Gottfried Keller-Stiftung", deren Zweck im Erwerb bedeutender Kunstwerke lag. Zur Mehrung der Geldmittel sollte der Park verkauft und überbaut werden. Einem Initiativkomitee unter Leitung prominenter Zürcher gelang es in einer ungewöhnlichen Rettungsaktion, den Park aus dem Stiftungsvermögen freizukaufen und öffentlich zugänglich zu machen.

Erst 10 Jahre später war die Stadt in der Lage, 1901 den Park zu übernehmen. Der Belvoirpark gehört zu den Anlagen, die durch alle Zeiten weiterentwickelt wurden. Schon im letzten Jahrhundert musste der Park markante Eingriffe wie den Verlust des Seeanstosses durch den Bau der linksufrigen Eisenbahnlinie und die Seeuferschüttungen hinnehmen. Um die Jahrhundertwende wurden im Rahmen der Rettungsaktion für den Park gut 11'000 m<sup>2</sup> Parkland entlang der Seestrasse als Bauland verkauft. Die legendäre Gartenbauausstellung G59 brachte die Zusammenlegung des Belvoirparks mit dem benachbarten Schneeligut. Mitte der achtziger Jahre sind als bisher neueste Attraktion der Iris- und Tagliliegarten eingefügt worden.



oben: Gartenplan um 1880. Am oberen Bildrand sind bereits die Gleise der linksufrigen Seebahn zu erkennen, welche den Park vom Seeufer und vom Badehaus trennen. Noch dehnte sich der Belvoirpark bis an die Seestrasse aus. Nach 1891 musste ein Streifen zur Finanzierung des restlichen Parkunterhalts verkauft werden. BAZ

mitte: Der Belvoirpark um die Jahrhundertwende. Die Sammlung üppiger, tropisch anmutender Blattpflanzen war berühmt. BAZ

unten: Blick von der oberen Terrasse auf das Ausstellungsgelände der G59. Im Hintergrund ist der Mast der seeüberquerenden Seilbahn sichtbar. BAZ



G. von Arls

Die Seeaufschüttung

«... die Fische flohen, Maschinen stampften um uns herum...»



An den Gestaden des Zürichers vor dem Bau der Quaalagen. Badehaus in Seeefeld nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1861.

38

In den Jahren 1882-1887 veränderte sich die Uferlandschaft im unteren Seebecken. Reichvolle Naturidylle, aber auch wenig attraktive Werk- und Lagerplätze verschwanden. Landplätze und kleine Fabriken, die einst unmittelbar an den See grenzten, befanden sich nun um viele Meter in eine künstlich geschaffene Landschaft zurückversetzt. Langsam, aber unaufhaltsam wurde die neue Uferlinie durch Aufschüttungen verschoben.

**Dem See abgerungen:  
216 256 Quadratmeter  
Land**

Aufgrund der minutiös geführten Abrechnung der Quaalunternehmung über den Materialbedarf

umfassten die in jenen Jahren aufgefüllten Flächen genau 216 256 Quadratmeter (rund 1/3 der gesamten Ausdehnung der Quaalagen). Ursprünglich bestand die Absicht, Moränen-schutt aus dem Gebiet der Sihl für die Aufschüttung zu verwenden und denselben auf dem Landweg herbeizuführen. Mit Rücksicht auf die Beschaffungskosten und Transportprobleme – die Beförderung mittels Fuhrwerken hätte zu einer massiven Belastung des Verkehrs geführt – entschied sich die Quaalunternehmung für die Ausbeutung von Material, das der See selber lieferte und das auf dem Wasserweg zur gewünschten Baustelle gebracht werden konnte. Das steinige Material kam namentlich aus dem Obersee, von den Einmün-

dungen dortiger Flüsse und Bäche in den See. Die Seelände (grauer, oft weitläufiger Bereich der Schlamm-, der bereits eine gewisse Festigkeit aufweist) stammte hauptsächlich aus dem Haumestergund in Wollishafen. Zusätzliches Material lieferte der Eisenbahnbau (Eisenbahn-Einschnitte) in Riesbach. Ferner waren Gemeinden und Private eingeladen, Bauschutt abzulagern. Grössere Quantitäten wurden entschädigt. Die mit den Seeaufschüttungen beauftragten Bauunternehmer schafften insgesamt 1 240 000 Kubikmeter steiniges Material und Seeschlamm herbei, 340 000 Kubikmeter mehr als angenommen.



Der Erbauern der Quaalagen stand ein eindrücklicher Maschinenpark zur Verfügung. Schwimmende Bagger für die Förderung von Kies und Schlamm, ferner sogenannte Elevatoren, die zur Entladung der Transportschiffe dienten. Die grösstenteils aus Mainz stammenden Maschinen trugen Namen wie «Hund», «Kotz» usw.

39

## Der Bauvorgang

In einer ersten Etappe wurden Einschliessungsdämme aus steinigem Material erstellt und grössere oder kleinere Bassins

gebildet. Dann wurde das schlammige Auffüllmaterial, die sogenannte Seekreide, auf Schiffen herbeigeführt und in die ausgepumpten Bassins gegossen. Sonne und Luft trockneten das Auffüllmaterial dann in einem monatelangen Prozess aus. Nur sehr langsam verdichtete es sich zu einer festen, har-

ten Masse. Als Zürich im Frühjahr 1884 von einer Typhusepidemie heimgesucht wurde, war gerade eine beachtliche Anzahl solcher Bassins am Austrocknen. Der Verdacht wurde laut, dass diese Ablagerungen für die Verbreitung der Seuche verantwortlich seien, worauf dieselben in aller Eile mit trockenem Material zugeschüttet wurden. Erst später stellte sich heraus, dass nicht der Seeschlamm die Ursache dieser Krankheit war.

Bei diesem Unternehmen mit abenteuerlichen Zügen konnten Zwischenfälle nicht ausbleiben. Für den Untergang einer Baggermaschine in der Böchiou war nicht allein ein starker Sturm verantwortlich, sondern vorab eine in «böswilliger Weise gezündete Dynamitpatrone». Ein weiteres Beispiel: Am 12. September 1885 wurde ein Zug Transportschiffe von einem unerwartet aufzie-

henden Sturm auseinandergerissen und zum Sinken gebracht. Dazu kamen Rutschungen, insbesondere auf dem Gebiet der Gemeinde Riesbach.

Doch die Quaalbauer liessen sich nicht entmutigen. «Erde ver-

schlang der See, die Fische flohen, Maschinen stampften...», erinnerte sich ein Zeitgenosse einige Jahre später und schloss seine Betrachtungen mit den Worten: «So haben sie ihn unterkriegt, den alten, guten See...»

## Sokales.

— Quaalbauten. (Eingefadnt.) Vor dem Betreten der Schlammablagerungen bei der Tonhülle kann nicht genug gewarnt werden. Nachdem vor einigen Tagen ein Mann bis an die Hüfte in den weichen Morast eingeklinkt ist, ohne sich durch eigene Kraft auf festen Boden retten zu können, erging es heute (24. Februar) zwei Kindern ganz ähnlich. Sofort anwesende Hüfte brachte sie an's Trockne, aber mit abentheuerlich jugendlichen Kleibern. Bei der Noth ist das Besorgen dieses Terrains direkt lebensgefährlich. Wir möchten namentlich Eltern auf die ihren Kindern unter Umständen drohende Gefahr aufmerksam machen.

Nicht ganz ungefährlich war das Betreten früher Aufschüttungen, wie diese Zeitungsmeldung aus dem Jahre 1883 belegt...



Bildung eines Einschliessungsbassins in Riesbach.



Für den Transport des Auffüllmaterials standen zwanzig Dutzend Lastschiffe zur Verfügung. Aufnahme von 1885.

40



41

# KOMMENTAR ZUM BAURECHT INNERHALB DER UFERZONE



Bild: Sabine Rock

## GEMEINDEN ERBEN DIE AUFSICHT ÜBER DAS BAUEN AM SEEUFER

Rund 3000 Gebäude stehen an den Zürcher Ufern des Zürichsees auf Konzessionsland. Das Baubewilligungsverfahren lief immer über den Kanton nach einheitlicher Regel. Das aber widerspricht laut Bundesgericht geltendem Recht. Das Projekt «Planen und Bauen am Zürichsee» soll Klarheit schaffen.

Fast das gesamte Ufer des Zürichsees im Kanton Zürich ist Neuland: im Laufe von 150 Jahren aufgeschüttet und verfestigt. Politisch wurde das Ufer aber in den letzten Jahren zu Sumpfland. Die Eigentums- und Nutzungsrechte von Konzessionsland, über das der Kanton streng wacht, waren nicht restlos geklärt.

Das zeigte sich vor rund zehn Jahren bei der Frage, was mit den grossen Arealen am See, Giessen in Wädenswil und Chemie Uetikon, machbar ist. Dazu kamen hitzige Debatten um den Seeuferweg und neue Bundesgesetze zum Gewässerschutz sowie Konflikte um die zulässige Heckenhöhe zur Seestrasse.

Als ob das alles nicht schon genug Wellen geschlagen hätte, wurde 2013 das Konzessionsland auch zum juristischen Fall. Die Eigentümerin eines Grundstücks am Seeufer in Rüslikon stellte die rigiden Vorschriften zur Nutzung von aufgeschüttetem Land in Frage. Diese waren zur Wahrung öffentlicher Interessen zwar einfach zu handhaben, bedeuteten aber, dass der Kanton generell einen Vorbehalt für jegliche Baubewilligungen am See ausübt.

Bundesgericht schreitet ein:

Das Bundesgericht bezeichnete diese Praxis in zwei Urteilen 2013 und 2014 als ungültig. Für spezielle Bauvorschriften im Uferbereich, wie sie

der Kanton über das Konzessionsland verfüge, fehle die gesetzliche Grundlage. Vielmehr seien auch am See alle baulichen Veränderungen mit den Mitteln der Raumplanung sowie des Natur- und Heimatschutzgesetzes zu regeln.

Neben dem Bundesgericht forderten zwei weitere Neuerungen den Kanton zum Handeln heraus. Die 2011 revidierte eidgenössische Gewässerschutzverordnung verlangt, dass entlang Seen und Flüssen Gewässerräume auszuscheiden seien – Uferstreifen, die nicht bebaut werden dürfen. Ausserdem greift das 2013 präsentierte «Leitbild Zürichsee 2050» ebenfalls in die künftige Gestaltung und Nutzung des Seeufers ein.

Ortsspezifisch muss es sein:

Um all diese Funktionen zu erfüllen, lancierte die Baudirektion 2014 das Projekt «Bauen und Planen am Zürichsee». Neben der Baudirektion waren daran auch externe Fachleute, Vertreter aus den Planungsgruppen Pfannenstiel und Zimmerberg sowie der Zürichseegemeinden beteiligt. Erstes Resultat waren Empfehlungen für die künftige Bebauung und Nutzung des Uferbereichs.

Demnach sollte das Bauen am See weiterhin behutsam erfolgen, die ortsspezifische Situation, die landschaftlichen Gegebenheiten und die jeweiligen Nutzungsansprüche sollten aber besser berücksichtigt sein.

Die Umsetzung der Empfehlungen erfolgt abgestuft. Im kantonalen Richtplan sollen die Uferbereiche festgelegt und die Prinzipien für deren Bebauung definiert werden. Die regionalen Planungsgruppen Zimmerberg und Pfannenstiel konkretisieren diese Vorgaben. Insbesondere sollen sie die verschiedenen Möglichkeiten zur Bebauung und Gestaltung sowie die Zugänglichkeit

zum See bestimmen.

Keine Uferzone für BZO:

Die Details schliesslich schreiben dann alle Gemeinden individuell in deren Bau- und Zonenordnungen (BZO) fest. Dafür haben sie drei Jahre Zeit ab Inkrafttreten des regionalen Richtplans. In der BZO berücksichtigen die Gemeinden die besondere Lage und die gewachsene bauliche Gliederung am Seeufer. Dazu gehören:

- Baubereiche.
- Stellung und Erscheinen von Gebäuden.
- Länge, Breite, Höhe von Gebäuden.
- Weitere Bauten und Anlagen sowie Umschwung und Bewuchs.

Konkret heisst dies, dass je nach Typus der Seestrasse Vorschriften erlassen werden, die einen Durchblick auf den Zürichsee ermöglichen. An einer Uferstrasse nahe am See und mehrheitlich mit offener Sicht muss mindestens die halbe Grundstücksbreite sichthfrei bleiben, die Gebäude dürfen maximal 15 Meter breit sein. An einer Parkstrasse (grösserer Abstand zum See mit aufeinanderfolgenden Einfamilienhäusern, Mauern und Bäumen) gelten 25 Prozent Durchblick und höchstens 18 Meter Gebäudebreite. Die Gemeinden müssen daher jede Seeparzelle einzeln in der BZO – ähnlich einer Kernzone – in eigener Kompetenz festlegen. Auf die als neues BZO-Instrument angeordnete Uferzone verzichtet das Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons. Dies hätte tausende Umzonungen am Zürichsee an den Gemeindeversammlungen nötig gemacht.

Baustopp droht:

In der dreijährigen Frist gelten Übergangsbestimmungen. Die Gemeinden dürfen im Uferbereich keine bau-

lichen Veränderungen oder sonstige Vorkehrungen bewilligen, welche die Planung nachteilig beeinflusst. Das Präjudizverbot birgt daher die Gefahr eines Baustopps am Seeufer, weil sich die Gemeinden kaum mit Baubewilligungen die Finger verbrennen wollen, bevor nicht die neue BZO in Stein gemeisselt ist. Dann aber übernehmen die Gemeinden die Verantwortung über alles, was im Uferbereich gemacht werden soll. Sie und nicht mehr die kantonale Baudirektion bearbeiten zukünftig Gesuche für bauliche Veränderungen auf dem Konzessionsland.

Seeuferweg nicht betroffen:

Am Freitag ging die Revision des PBG in die Vernehmlassung. Nach einer allfälligen Bereinigung stimmt der Kantonsrat nächstes Jahr über die Vorlage ab. Danach sind die Instanzen für den kantonalen und die regionalen Richtpläne an der Reihe. Haben sie ihr Werk beendet, läuft der dreijährige Countdown für die Gemeinden.

Eine offene Frage bleibt auch mit «Bauen und Planen am Zürichsee» ungelöst: der Seeuferweg. Die kantonale Baudirektion schreibt: «Mit der vorgeschlagenen Revision des PBG wird keine Änderung bezüglich Festlegungen des Seeuferwegs stipuliert. Im kantonalen Richtplan ist generell festgelegt, dass ein Seeuferweg vorzusehen ist. In den regionalen Richtplänen wird dieser Auftrag konkretisiert.»

Was das in der Praxis bedeutet, erklärt die Medienstelle der Baudirektion wie folgt: «Die im kantonalen Richtplan und in den regionalen Richtplänen eingetragenen Uferwege sind in rechtlicher Hinsicht Staatsstrassen. Für diese ist der Kanton baupflichtig. In den Uferbereichsplänen der Gemeinden ist lediglich sicherzustellen, dass der Seeuferweg

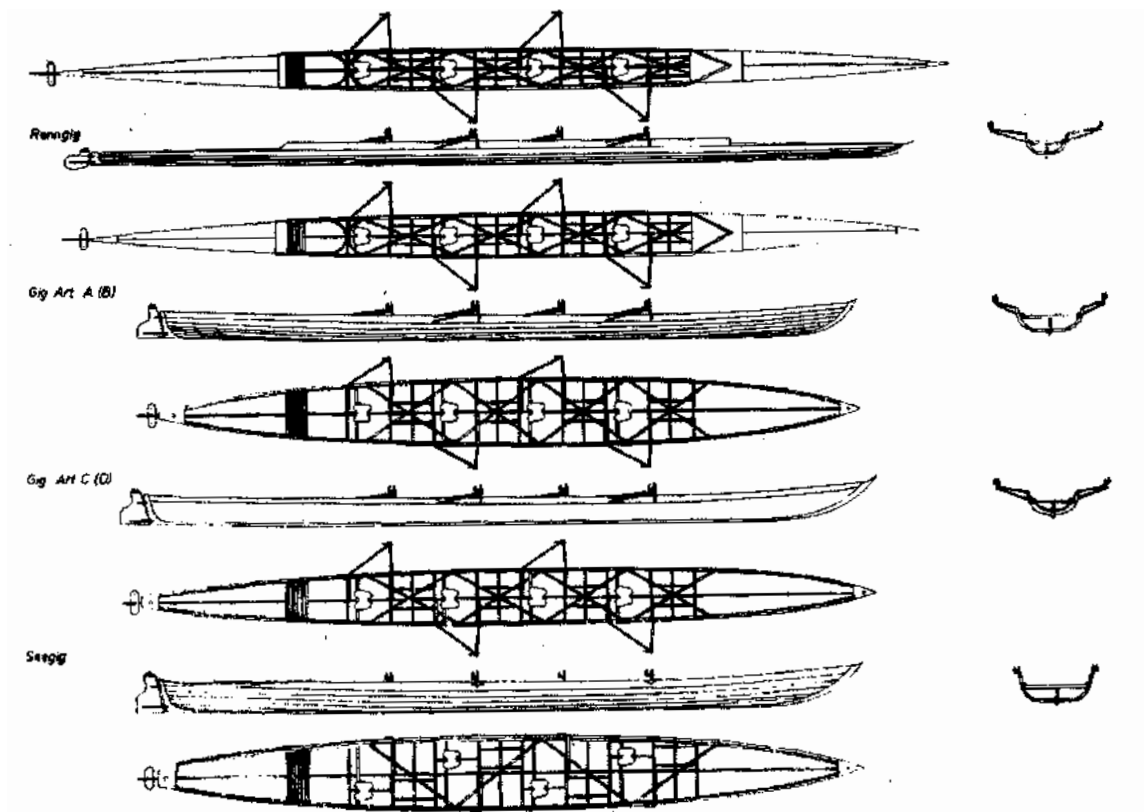
gemäss regionalem Richtplan nicht verunmöglicht wird.» (zsz.ch)

<https://www.zsz.ch/news/standard/kanton-zuerich-zieht-sich-als-waechter-des-seeufers-zurueck/story/13835417?track>

Zürichsee-Zeitung  
12.05.2017, 16:15 Uhr



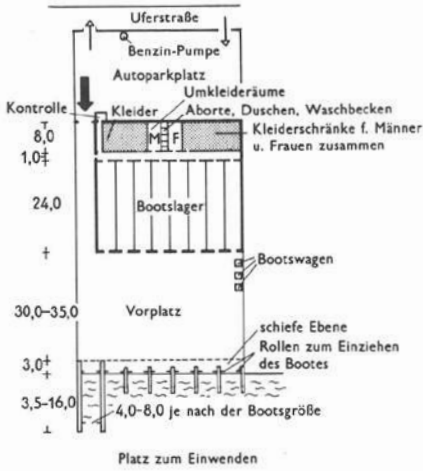
# MASSE UND REGELN



Bootsarten des deutschen Rudervereins, aus dem «Handbuch für Ruderanlagen, Boote und Reparaturen», hrsg. Deutscher Ruderverein, 3. Auflage, 2014



# BOOTSHALLEN

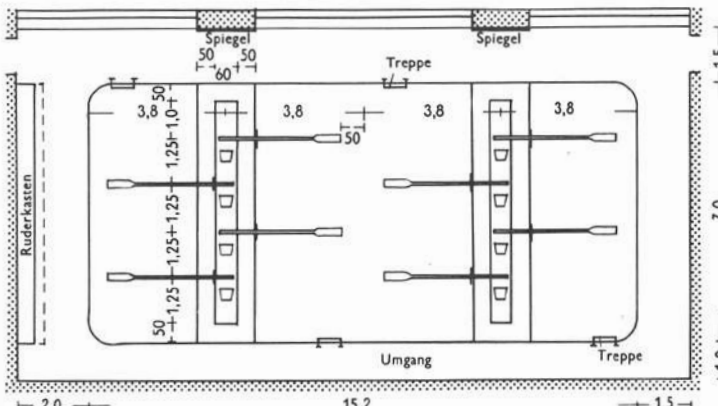


1 Schema einer Bootshalle (ohne Klubgebäude) auf schmalster Uferlänge

**Bootshallen** mit oder ohne Klubgebäude, an Ufern, besser Buchten von Seen und Flüssen, abseits von störendem Durchgangsverkehr, mit rückseitiger Zufahrt.

Kleiderschränke sind für Männer und Frauen (Bootsgemeinschaften) gemeinsam, deshalb besondere getrennte Umkleieräume mit Brause und Waschgelegenheit. Im Anschluß an Halle (meist dem Wasser entgegengesetzt) liegen Kleiderablagen, Waschräume und Aborte für Bootsinsassen → ①. Jeder Kleinbootsbesitzer hat  $\geq 1$  hohen Kleiderschrank. In Vereinen hat jeder Ruderer einen kleinen Kleiderschrank (2 Schränke übereinander) → S. 344. Im übrigen rechnet man je Ruderer: Umkleidefläche = 1 m<sup>2</sup>, Schlafraum = 3,50 m<sup>2</sup> → S. 292 und 398; auf 40 Ruderer je 1 Abort; auf 10–20 Ruderer 1 Brause und 2 Waschbecken.

**Ruderbecken** zum Training mit verkürzten Riemen; a) Ruderkasten im Schwimm- oder Planschbecken, im allgemeinen für 2 Vierer nebeneinander → ②, ③. Wenn 1 Achter, dann Beckengröße 12,60 x 7,60 m; b) ein- oder doppelseitige Ruderbecken (auch versetzt). Durch Wasserzirkulation ähnlicher Strömungsverlauf wie im freien Wasser. Anlage möglichst in Verbindung mit Turn- oder Schwimmhalle und deren Umkleieräumen, bei größeren Schulanlagen im Keller. Wandbekl.: Fliesen; Decke: Mineralfarbe; Wärmestand: + 15° C; Luftwechsel: 2 x je Std.



2 Lehrbecken zum Lernen von Schwimmen und Rudern Grundriß M. 1:200

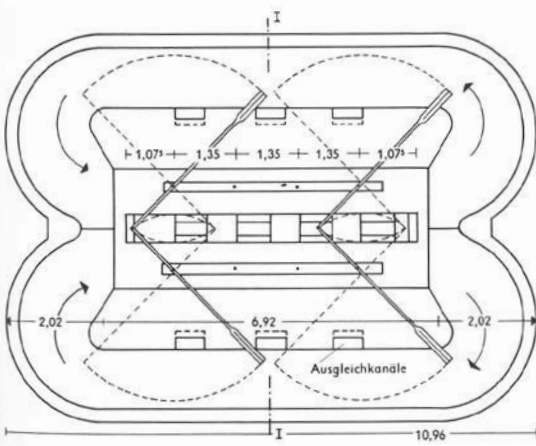
**Bootshaus** mit Fenstern oder Oberlichter gegen Norden, um Sonne abzuhalten. Tore  $\geq 2,50 \times 2,75$  m, um Boote über Kopf einzubringen.

Hallenbreite  $\geq 6,0$  m, Hallenlänge zweckmäßig 30 m, Hallenhöhe möglichst 4 m → ④. Schwimmsteg bei wechselndem Wasserstand. Fester Steg bei gleichbleibendem Wasserpegel.

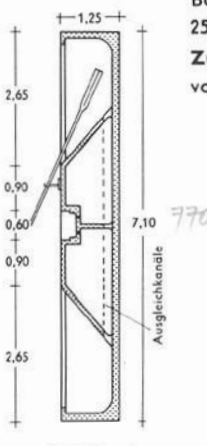
**Riemen** 3,80 m lang, Blattbreite 15–18 cm. Aufbewahrung nahe beim Eingang, horizontal auf Regalen oder besser am Klemmring über Vertiefung (abhängig von Hallenhöhe) hängend. Zwischen Bootshalle und Wassersteg  $\geq 20$ –30 m breiter Uferstreifen zum Säubern und Fertigmachen der Boote notwendig, mit Wasserzapfstellen und Abstellplatz für Boots Wagen, möglichst in der Nähe Rasen- oder Waldflächen zum Zelten.

Für **Regattastrecken** eignen sich nur einigermaßen gerade Wasserstrecken von 2000 m Länge und Bahnbreite je Boot von 15–20 m, die durch Bojen oder über der Bahn hängende Fähnchen in 250 m Abstand markiert werden.

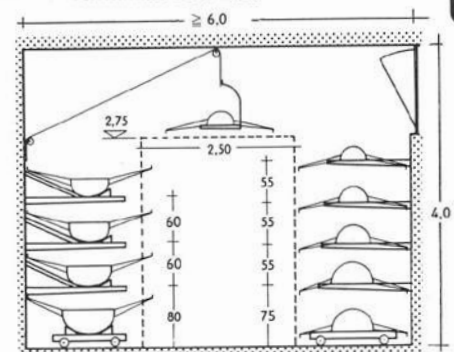
**Zuschauertribünen** an übersichtlichen Stellen von der Streckenmitte zum Ziel.



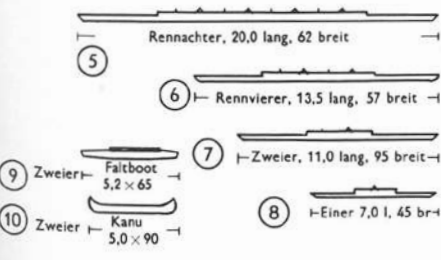
3 Zweiseitiges Ruderbecken



Schnitt I - I

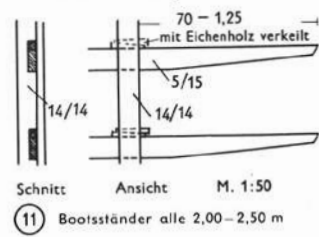


4 Bootshaus im Schnitt M. 1:200 mit 2 Rennvieren hintereinander, 30 m tief (mit nebeneinanderliegenden Bootsspitzen), Belichtung am besten durch Oberlicht über den Gangflächen



## Ruderboote M. 1:400

8-Riemen-Rennig	18,60–20,00 x 0,62 m
4-Riemen-Rennig (glatt)	13,00–14,50 x 0,50 m
4-Riemen-Rennig (geklinkert)	12,50 x 0,50 m
Skiffs (glatt und geklinkert)	8,00–8,50 x 0,45 m
8-Riemen-Tourenboot lang	16,90–17,00 x 0,85 m
4-Riemen-Tourenboot	10,50–11,00 x 0,65 m
2-Riemen-Tourenboot	8,15–8,50 x 0,50 m
1-Riemen-Tourenboot	6,50–7,00 x 0,45 m
Faltboote (Zweier)	5,20 x 0,65 m
Faltboote (Einer)	4,50 x 0,50 m
Kanus (Zehner)	9,00–12,00 m



11 Bootsständer alle 2,00–2,50 m

## 4. Das Bootshaus

### 4.1 Maße und Anregungen für Ruderanlagen

Will ein Verein eine Ruderanlage neu planen, müssen folgende Voraussetzungen berücksichtigt werden:

- die Größe des vorhandenen Grundstücks
- die Anzahl der unterzubringenden Boote
- die Mitgliederzahl
- bauliche Auflagen seitens der Behörden
- und vor allem die zur Verfügung stehenden Mittel

Die Bootshalle ist der wichtigste Bereich, der auch am sorgfältigsten geplant werden sollte. Dazu gehören außerdem Sanitär- und Umkleieräume, Gemeinschaftsräume, Werkstatt, eine Steganlage und meistens auch ein Krafraum. Manche Vereine leisten sich darüber hinaus ein Ruderbecken (siehe 4.4), obwohl diese Anlagen heute nur noch bei Vereinen, die an stark strömenden Gewässern liegen, eine Bedeutung in der Anfängerausbildung und bei Messausstattung auch zur Konditionsüberprüfung haben.

Hier sollen jedoch nur Anregungen und Mindestanforderungen für den ruderpraktischen Teil einer Ruderanlage - Bootshalle, Werkstatt, Krafraum, Steganlage und Ruderbecken - gegeben werden.

#### 4.1.1 Die Bootshalle

Alle Planungen für eine Bootshalle müssen unveränderbare Maße berücksichtigen, unverzichtbare Räume zur Verfügung stellen und sollten folgenden Ablauf haben:

- Bestandsaufnahme der Rennboote und Gigs nach Bootsgattungen
- Ermittlung der Menge der unterzubringenden Skulls und Riemen, sowie weiteren Zubehörs
- Ein genaues Aufmaß der Halle einschließlich der Türen, Tore, Nischen, Pfeiler usw. erstellen und dafür nach der günstigsten Aufteilung in Bezug auf die Bootslängen suchen.
- Raum für ein Motorboot einplanen!

**Bootslängen und die Abstände ihrer Auflagepunkte:**

Gigs			Rennboote		
Bootstyp	Länge <i>in m</i>	Abstand der Auflagepunkte <i>in m</i>	Bootstyp	Länge <i>in m</i>	Abstand der Auflagepunkte <i>in m</i>
G 8+	17,40	11,40 ( + Mitte )	R 8+	17,00	11,50 ( +Mitte )
G 4+(-)	11,00	7,50	R 4+	13,60	5,50
G 3- / 2+	8,60	4,70	R 4-	12,60	5,50
G 2-	7,00	2,50	R 2	9,90	2,80
G 1	6,60	2,60	Skiff	8,35	2,60 ( +Auflagekeile )

Längen der Ruder		Blattbreiten	
Skull:	3 m +- 5 cm	Macon:	ca. 18 cm Big-Blade: ca. 22 cm
Riemen:	3,75 m +- 5 cm	Macon:	ca. 21 cm Big-Blade: ca. 25 cm

### Maße und Regeln:

- Das Breitenmaß einer Halle bei Lagerung auf einheitlichen Lagern beginnt immer vor den Pfeilern.
- Das freie Gangmaß beträgt mindestens 2 m einschließlich Sicherheitsabstand.
- Das Lagermaß beträgt 1,90 m einschließlich Sicherheitsabstand.
- Das Mindest-Breitenmaß einer Halle beträgt somit 6,00 m für zwei Lager mit Mittelgang (siehe Abb.107).

Aus diesen Vorgaben ergibt sich ein ideales Hallenmaß von 6 X 30 m (siehe Abb107), wobei auf beiden Seiten Platz für Ruderaufhängungen vorgesehen ist.

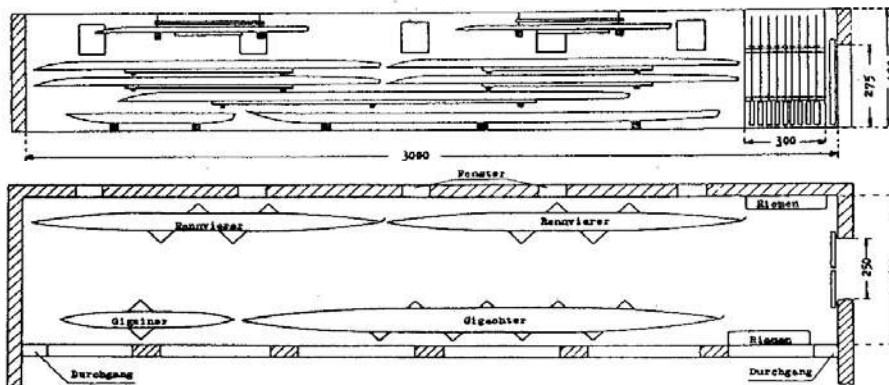


Abb.107: Bootshalle Abmessungen Standardhalle

Will man jedoch noch Einergestelle oder gar den Bootsanhänger mit unterstellen, muss man sich für eine breitere Anlage entscheiden. Praktikabel ist hierfür eine Halle in den Abmessungen von 25 x 7,5 m (siehe Abb.108).



Abb.108: Ideale Halle mit Einergestellen und Bootsanhänger

In dieser Halle haben zwei Gig-4+ hintereinander oder ein R-8+ und reichlich Aufhängungen für Skulls und Riemen Platz. In der Mitte bleibt soviel Bewegungsfreiheit, dass fahrbare Einergestelle oder ein Bootsanhänger abgestellt werden können, ohne dass dies die Handhabung der Boote stärker behindert. Auch zu reparierende Boote finden in der Halle Platz.



Abb.109: Zwei ideale Hallen mit Rolltüren

Zwei solcher Hallen lassen sich zudem zu einem Bootshaus kombinieren (siehe Abb.109). Bei dem abgebildeten Bootshaus erfolgte dies sogar in zwei Bauabschnitten.

Die Hallenhöhe richtet sich neben den Baukosten auch nach der Anzahl der Boote und der Konstruktion der Bootshalle. Einige grundsätzliche Dinge müssen jedoch beachtet werden.

- Die Hallentür sollte mindestens 2,75 m hoch und 2,50 m breit sein, damit auch der größte Ruderer die Boote über Kopf tragen kann ohne anzustoßen.
- Die Ruderlängen sind bei Skulls ca. 3 m und bei Riemen ca. 3,75 m.
- Die Reichhöhe der Ruderer für das Herausnehmen der Boote aus dem Lager liegt im Bereich von ca. 2 m

#### 4.1.2 Die Lagerung der Boote und Zubehör

Wie man diese Halle nun zur Unterbringung von Booten und Material nutzt, hängt von der Anzahl der einzelnen Bootsgattungen ab. In Abb.110 sind die für die Lagerung der Boote wichtigen Abstandsmaße der Auflagen angegeben:

Für das unterste Lager bei Gigs benötigt man 80 cm, damit bei einer kieloben Lagerung noch 20 cm für ein Rolllager zur Verfügung stehen, die auch unbedingt nötig sind, damit die Dollen nicht den Boden berühren. Die weiteren Abstände sollten jeweils 60 cm betragen, um die Gigs ohne Probleme einlagern zu können. Daraus ergibt sich eine obere Auflagenhöhe für das 4. Boot von 2,00 m. Will man noch ein 5. Lager nutzen, benötigt man rollbare Treppenstufen (siehe 4.7.6).

Bei Rennbooten reichen für das untere Lager 75 cm und für die übrigen 55 cm Abstand. Es empfiehlt sich jedoch auch hier, den größeren Abstand zu wählen, da die Gefahr der Beschädigungen dadurch gemindert und doch nicht viel Raum gewonnen wird, da das 5. Lager bei Rennbooten mit 2,40 m Höhe für viele Ruderer nicht mehr ohne Hilfen zu erreichen ist.

Entsprechend diesen Maßen müssen nun auch die Schienen zur Aufnahme der Bootsträger an den Außenwänden oder dem Hallengerüst befestigt werden. Abb. 113 zeigt die Anordnung der untersten Schienen, wobei die genauen Auflagehöhen beachtet werden müssen. Die Schienen sollten in Abständen von 2 m an den Wänden mit Abstandshaltern befestigt sein, damit eine Verwindung bei Belastung nicht möglich ist. Verlangt die Stahlgerüstkonstruktionen einen größeren Abstand, müssen senkrechte Schienenstücke eingeschweißt bzw. verschraubt werden, die zur Versteifung dienen.

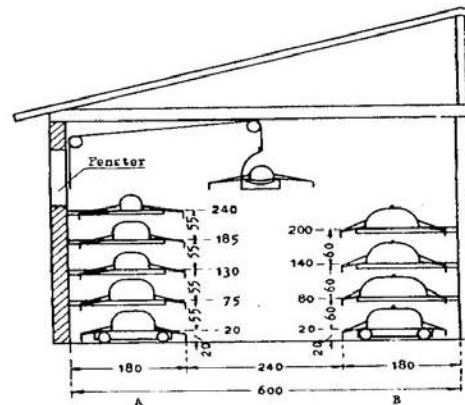


Abb.110: Bootslagerhöhen und Hallenhöhe

Bei den Konstruktionen der Bootsträger haben sich ausziehbare Systeme durchgesetzt. Die Zulieferer bieten sehr unterschiedliche Modelle an, die jedoch alle ihren Zweck erfüllen. Für die Vereine, die das Glück haben, geschickte Handwerker in ihren Reihen zu finden, soll ein gängiges Modell zum Nachbau vorgestellt werden (siehe Baublatt).



Abb.111: Bootsträger ausziehbar



Abb.112: Bootsträger-Aufhängung

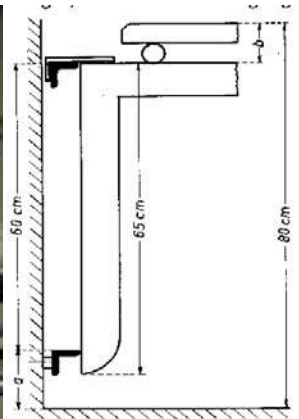


Abb.113: Wand-Schienenabstand

Für das Boden-Rolllager kann man Bauabfälle nutzen. Einige Kanthölzer bleiben immer auf der Baustelle zurück oder lassen sich schnell im Baumarkt besorgen. Eine Bauzeichnung ist in Abb.114 beigefügt.

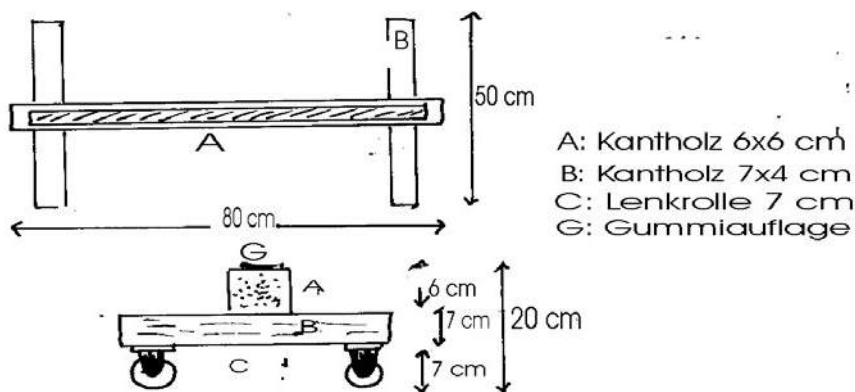
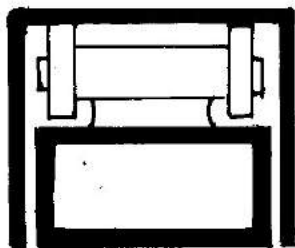
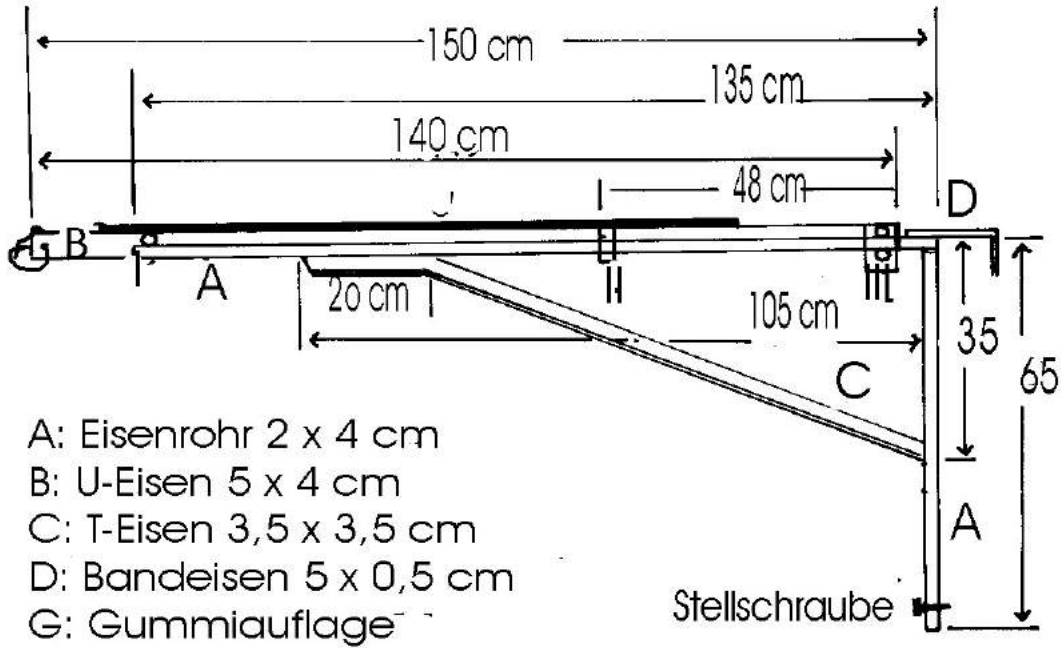


Abb.114: Boden-Rolllager

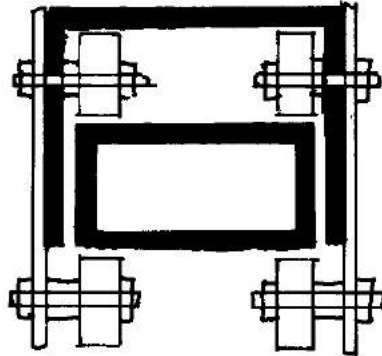
Natürlich lassen sich diese Bootslager auch aus Metall anfertigen. Im Handel sind verschiedene Modelle zu bekommen.

Auch für die Ruderaufhängung gibt es etliche Möglichkeiten. Falls die Hallenhöhe 4 m unterschreitet, muss eine spezielle Grube bei der Bauplanung berücksichtigt werden (siehe Abb. 115). Die Gestelle können aus Eisenrohr gebogen werden (siehe Abb. 116), was aber nur in einer Schlosserwerkstatt erfolgen kann. Zum Selbstbau besser geeignet ist das im Baublatt dargestellte Modell (siehe Abb.116b). Es lässt sich an die Wand schrauben oder an der Hallenkonstruktion befestigen.

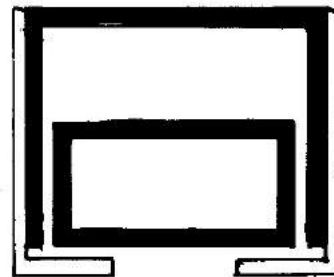
**Baublatt für Bootsträger ausziehbar.**



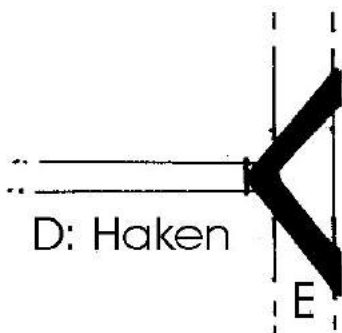
I Rolle vorn



II Rolle hinten



III Führung mittig

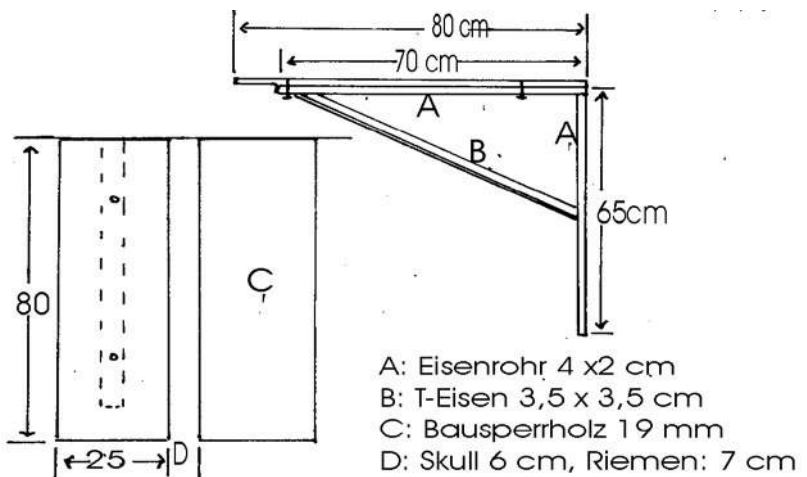


D: Haken

E

E: Stärke der Schiene  
 Eisenrohr: 10 x 5 cm bzw.  
 10 x 10 cm

**Baublatt Ruder-Aufhängung**



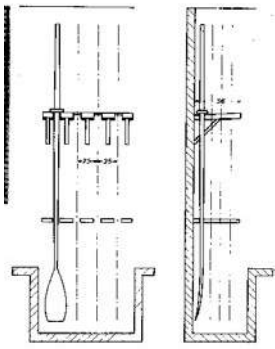


Abb.115: Grube für Ruderaufhängung

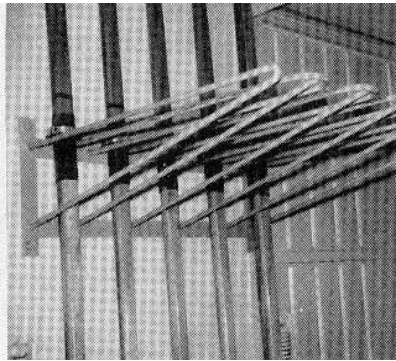


Abb.116a: Eisenrohr-Aufhängung



Abb.116b: Aufhängung-Holz Brett

Die Ordnung in der Bootshalle ist eine wichtige Voraussetzung für den reibungslosen Ruderbetrieb. Alle Zubehörteile sind übersichtlich an gekennzeichneten Stellen aufgehängt oder gelagert. Mustergültig ist das beim Osnabrücker Ruderverein gelöst worden. Ein Artikel von Ludwig Ellerbrake aus dem Rudersport Nr. 1 / 1980 zeigt dies. Jeder Verein wird hier seine spezielle Lösung finden, die auch auf den Hallenbau abgestimmt sein muss.

#### Wer Ordnung hält, ist zu faul zum Suchen!

Wenn Ordnung eingerichtet ist, müssen alle sie nur erhalten. Es geht darum, dass jedes Ding im Bootshaus seinen beschrifteten Platz bekommt.

Diese Einrichtung kann nicht nur aus einigen Nägeln bestehen, die man irgendwo hinschlägt. Mit Liebe zum Detail müssen wir uns Gedanken machen und das Zubehör den Booten zuordnen. Diese installierte Ordnung kann leicht mit einem Blick auf Einhaltung und Vollständigkeit kontrolliert werden.

Riemen Lagerung in beschrifteten Halterungen sollte immer so erfolgen, dass die Bootszugehörigkeitskennzeichnung der Ruder zu lesen ist.

Das übersichtliche Anbringen weiterer Zubehörteile, die nicht den Booten fest zugeordnet werden können, ist für die Überprüfung der Vollständigkeit und den schnellen Einsatz bei Bedarf unbedingt zu empfehlen.



Abb.117: Das klassische Regiepult mit Fahrtenbuch und Kuli-Halterung, Reparatur- und Schädenbuch, Hausstreckenskizze mit Kilometerangaben der üblichen Fahrtenziele, Klammerbrett für Bootsreservierungszettel für Tages- und Wanderfahrten; Schaukasten mit Ruderbrilleninfo, Bootshausordnung, wichtigen Telefonnummern und weiteren Aushängen; Dollenputzpapier, Bootslappen, Eimer mit Lederlappen oder Aufnehmern zur Bootstrocknung. In vielen Vereinen werden heute schon Computer als Fahrtenbücher eingesetzt, welche die Auswertung für die Fahrtenstatistik ungemein erleichtern. Eine entsprechende Software ist z.B. beim ARC zu Münster entwickelt worden und dort auch zu beziehen. Gelegentlich stehen noch Gießkannen zum Abgießen der Boote zur Verfügung, um Wasser- und Abwasserkosten zu sparen.





Abb.118: Aufhängung für Steuer und Rückenlehnen, soweit diese lose und nicht fest eingebaut sind. Eine genaue Beschriftung mit den Bootsnamen ist unbedingt notwendig. Wenn es sich einrichten lässt, sollten auch alle anderen dem Boot fest zugeordneten Zubehörteile (Bug- und Heckbodenbretter, Zusatzrollbahnen mit Rollsitzen für fußgesteuertes Rudern) hier eingeordnet werden. Lässt sich das aus Platzgründen nicht einrichten, können diese Dinge auch direkt bei den Booten untergebracht werden.



Abb. 119: Der Schlüsselkasten in der Werkstatt ermöglicht eine Kontrolle der Ausgabe für alle verschließbaren Schränke und Fächer in der Bootshalle und im Clubhaus.



Abb.120: Wischeimer festinstalliert in jeder Bootshalle mit Lederlappen und Schwämmen geben allen Ruderern die Möglichkeit der gründlichen Bootsreinigung nach dem Rudern.



Abb. 121: Skull- und Riemen Lagerung in beschrifteten Halterungen sollte immer so erfolgen, dass die Bootszugehörigkeitskennzeichnung der Ruder zu lesen ist.



Abb.123: Eine Klinker-Gig im Bootswagen ist auch gut offen gelagert. Bei diesem Service wird sichergestellt, dass das Boot genügend oft gerudert wird.



Abb.122: Aufgesteckte Isolierstücke auf den Dollenstiften verringern das Risikovo Bootsschäden beim Einlagern und Herausnehmen der Boote.

## 4.3 Ruderbecken

Die Frage, ob ein Ergometer dem Ruderbecken vorzuziehen ist, kann nicht leicht beantwortet werden. Beide haben Vor- und Nachteile. Das Ergometer braucht keinen besonderen Raum. Es ist in jedem Klubraum aufzustellen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass für die Grundzüge der Anfänger-ausbildung das Ergometer völlig ausreichend ist.

Das Ruderbecken dagegen vermittelt dem Ruderer wegen der Verbindung mit dem Wasser eher das Gefühl, einen der Realität sehr nahe kommenden Durchzug des Ruders durch das Wasser zu erleben. Sollen also nicht nur Anfänger ausgebildet werden, sondern will man den nichttrainierenden Ruderern, insbesondere den Alten Herren, eine ruderische Betätigung auch während des Winters bieten, und das ist für das Klubleben ungemein wichtig, so ist ein Ruderbecken vorzuziehen, weil das Rudern dort dem Übungsbetrieb auf dem Wasser ähnlicher und weit weniger monoton ist.

Natürlich lassen sich auch im Becken weder Bootsgefühl noch Balance erreichen. Das ist auch mit schwimmenden Bootskörpern im Becken nicht möglich. Ergometer und Becken sind für die Betätigung im Winter nur ein behelfsmäßiger Ersatz und lassen sich keinesfalls mit dem Rudern im Boot vergleichen. Alle Bemühungen, durch schwimmende oder beweglich angeordnete Anlagen ein gewisses Bootsgefühl zu erzeugen, sind fehlgeschlagen. Die Verhältnisse, die wir im Boot auf freiem Wasser vorfinden, lassen sich künstlich nicht erstellen. Zudem werden solche Anlagen erheblich teurer und funktionieren nie einwandfrei. Darum wird vom Bau solcher komplizierter Anlagen abgeraten. Das einfache, feste Becken genügt vollkommen, um die Ruderer sich im Winter austoben zu lassen.

### Typen von Ruderbecken

Der geringste Raumbedarf für ein zweiseitiges Viererbecken ist 11,30 x 7,70 m, für ein einseitiges Becken, das nur gewählt werden sollte, wenn der verfügbare Raum für ein zweiseitiges Becken nicht ausreicht, 11,30 x 5,40 m. Riemenrudern ist im einseitigen Becken nur

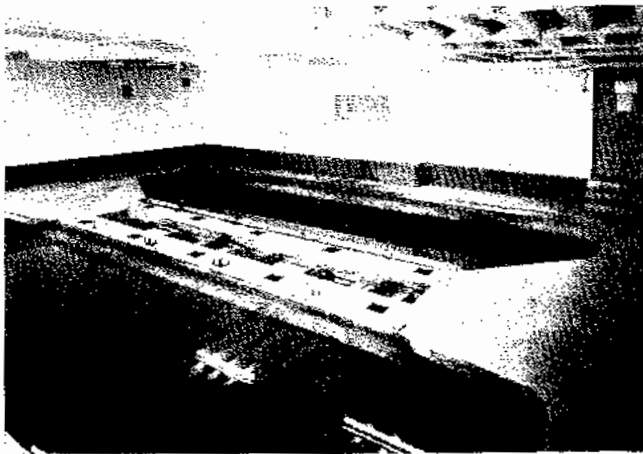


Abb.139: Zweiseitiges Ruderbecken nach den Musterplänen des Technischen Ausschusses beim Akademischen Ruderclub Würzburg

bedingt zu üben. Es sei denn, es lässt sich auf Stb. und Bb. umrüsten! Wird das Becken für mehr oder weniger als vier Plätze gebaut, so vergrößert bzw. verringert sich die Baulänge um 1,40 m je Platz. Soweit der Raum es zulässt, sollte an einer Längsseite eines zweiseitigen Beckens ein schmaler Gang vorgesehen werden, um dem Trainer die Beobachtung der Ruderer von der Seite zu gestatten. Auch Spiegelwände haben sich bewährt.

Werkstoffverbrauch groß

ist und die verbrauchte Luft sich aufs Wasser senkt. Der Betrieb eines Ruderbeckens ist mit erheblichem Geräusch verbunden. Deshalb wird der Einbau schallschluckenden Materials an Decken und Wänden empfohlen. Der Beckenraum soll heizbar sein, weil die Anlage vorwiegend im Winter benutzt wird.

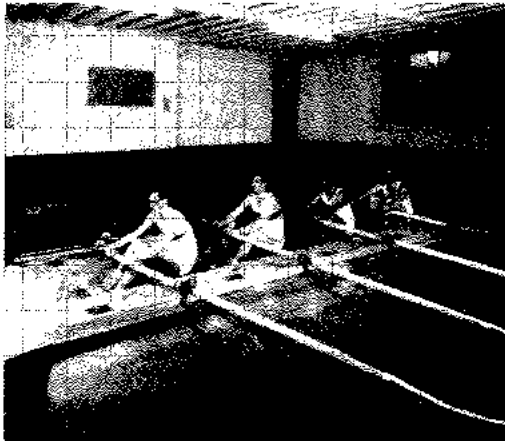


Abb.140: Das in Abb. 139 gezeigte Becken im Betrieb

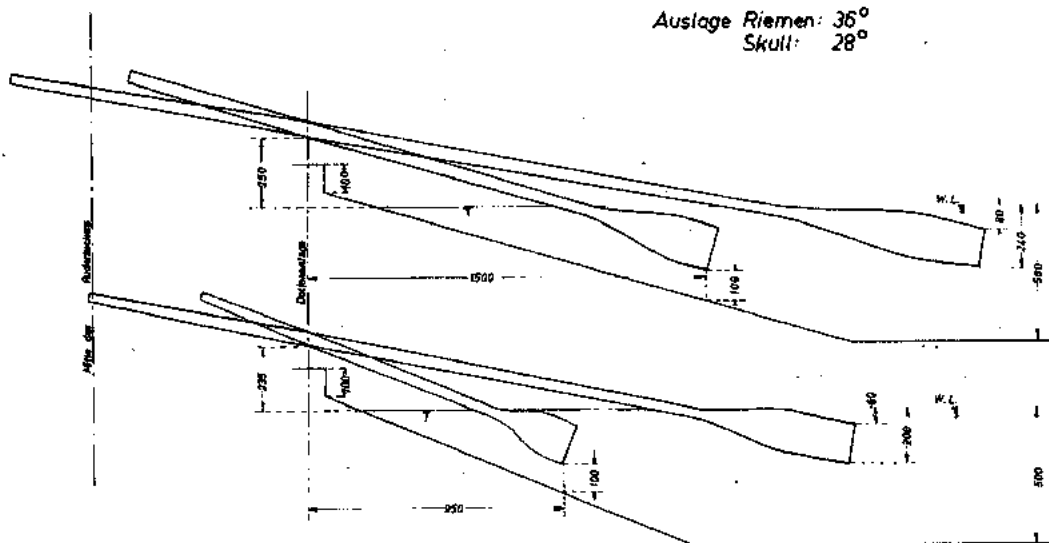


Abb.141: Einseitiges Becken ( R ) nach den Plänen des TA.

Dem Beton muss von vornherein ein wirksames Dichtungsmittel beigemischt werden, um das Eindringen von Sickerwasser in den eigentlichen „Bootskörper“ zu verhindern. Eine nachträgliche Dichtung ist fast unmöglich. Alle vom TA entwickelten Ruderbecken haben einen Wasserkreislauf, damit annähernd der gleiche Druck am Blatt erzeugt wird, wie beim Rudern im Boot. Die in den Zeichnungen angedeuteten Ausgleichskanäle zwischen äußerem und innerem Wasserumlauf sind wichtig. Sie allein verbürgen einen gleichmäßigen Wasserumlauf und verhindern Stauwasser am Schlag- und Wassermangel am Bugplatz.

#### Beckenruder in Aus- und Querlage

Auslage Riemen:  $36^\circ$   
Skull:  $28^\circ$



Die Wassertiefe soll nicht größer sein als angegeben. Je größer die Wassermasse im Becken ist, desto mehr Wasser müssen die Ruderer in Bewegung setzen, und desto schwerer wird das Rudern. Es werden Riemen und Skulls von normaler Länge benutzt. Die Ansichten sind geteilt, ob Rahmen-, durchlochte oder normale Blätter die besten sind. Am dauerhaftesten sind volle Blätter, deren Breite auf etwa 10 cm verringert ist. Beim Bau von Ruderbecken, die von den Musterzeichnungen des DRV abweichen, wurde zum Teil dem Platzbedarf von Riemen und Skulls in der Auslage nicht Rechnung getragen. Der „Bootskasten“, auf dessen Rand die Dollen befestigt sind, sowie der schräge Übergang vom „Bootskasten“ zum äußeren Umlauf wurden so bemessen, dass Riemen und Skulls in der Stellung senkrecht zum Bootskasten von beiden frei gingen, ohne dabei zu bedenken, dass in der Auslage- und Endzugstellung die Blätter viel dichter an den Bootskasten herankommen. Infolgedessen scheuerten die Schäfte auf den Kanten des Kastens und die Blätter auf der Schrägen. In Abbildung 142 sind beide Stellungen für Riemen und Skulls eingezeichnet, aus der die erforderlichen Maße entnommen werden können, wenn jemand das Bedürfnis hat, ein Becken nach eigenen Ideen zu konstruieren.

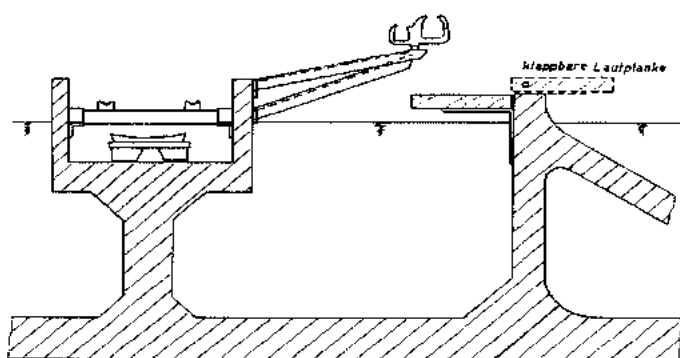


Abb. Z 77 Entwurf eines Beckens zum Rudern und Paddeln für Cölingen

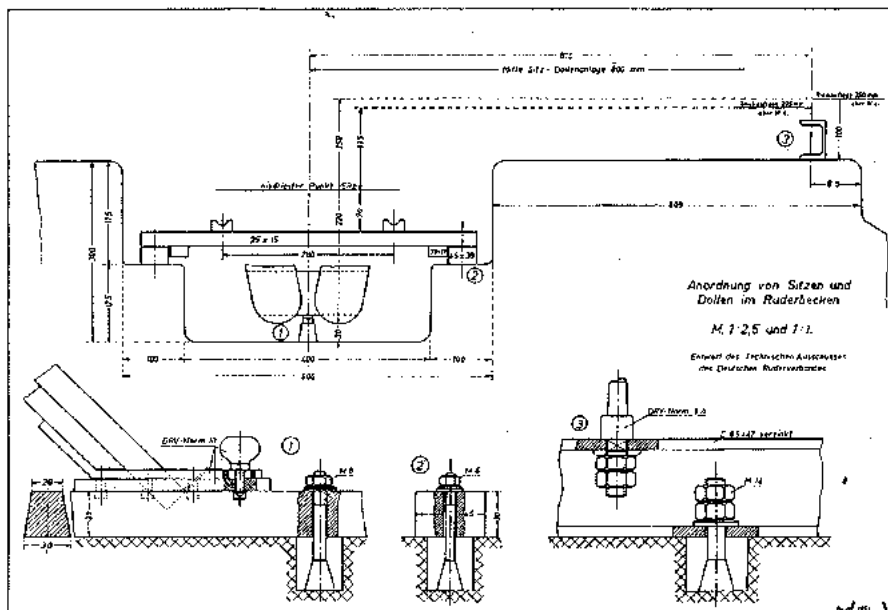
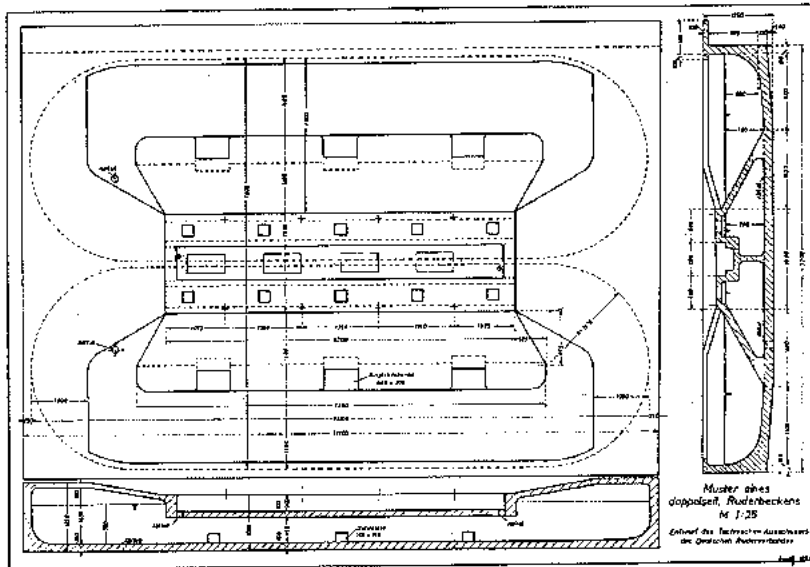
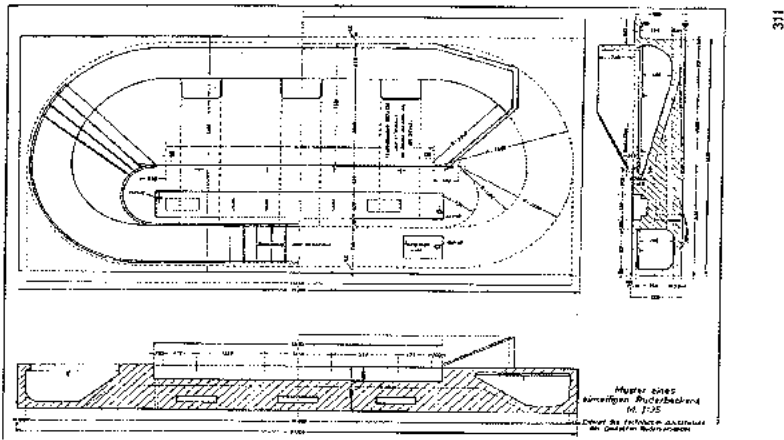
Abb.143: Becken für Ruderer und Kanuten

Einige Wassersportvereine haben auch Becken für Ruderer und Kanuten gebaut (siehe Abb.143). Hier ergibt sich jedoch die Schwierigkeit, dass der „Bootskörper“ schlecht erreicht werden kann, da das Kanutenbecken direkt daneben liegt.

#### Ruderbecken als Messvierer

Im Landesleistungszentrum NRW an der Regattaanlage in Essen wird momentan im Rahmen der Sanierung des Ruderbeckens ein Messbecken installiert, mit dem Ruderwinkel- und Kraftmessungen möglich sind. Damit die Ruderer die Ergebnisse der Messungen selbst beobachten können, werden an der Decke zwei Monitore installiert.

# Zeichnungen des Technischen Ausschusses des DRV



## 4.5 Krafraum

### 4.5.1 Die räumlichen Voraussetzungen

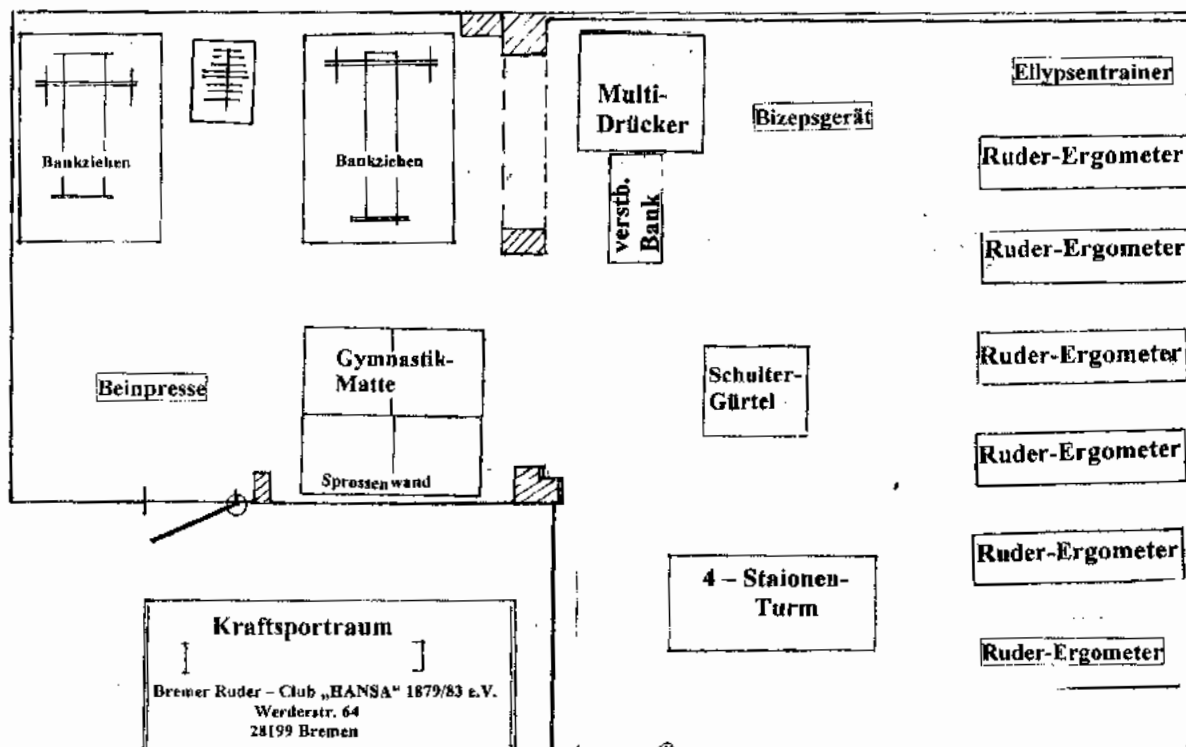
In der fachspezifischen Literatur des Ruderns nimmt die Einrichtung eines Krafraums für das Rudertraining nur einen sehr schmalen Raum ein. Herberger verweist auf die Bedeutung eines Krafraums oder zumindest einer „Kraftecke“.

Die Beschreibung der Ausstattung umfasst nur die Unterlage aus starken Brettern, Gummiförderbandstücken, Liegebrett, Sprossenwand, eine Matte, Reckstangen und Hanteln. Allein durch die Begriffe „Kraftecke“ und „Hantelkammer“ werden die Größenverhältnisse der anfangs zur Verfügung stehenden Räume deutlich.

Die den Vereinen zur Konkurrenz gewordenen Fitness-Zentren haben in diesen Bereich eine Vorbildfunktion übernommen.

Großzügige Räume und eine übersichtliche Anordnung der Geräte machen ein Krafttraining nicht nur für Leistungssportler attraktiv. Genauere Angaben zur Raumgröße lassen sich nicht machen, da diese wesentlich von den finanziellen und räumlichen Voraussetzungen der Vereine abhängig ist. Es sollen deshalb nur einige räumliche Grundbedingungen zu Einrichtung eines Krafraums angemerkt werden:

- der Raum muss das Unter- und Anbringen schwerer Geräte sowie das unfallfreie Üben einer optimalen Anzahl von Sportlern erlauben
- der Fußboden muss tragsicher und gegen herunterfallendes Gerät durch Bohle und oder Gummibelag geschützt sein
- die Wände sollten das Anbringen von Zuggeräten, Hantelgerüsten usw. ermöglichen
- der Raum sollte über eine ausreichende und zugfreie Entlüftung verfügen
- ein Krafraum muss leicht sauber zu halten sein
- der Raum sollte über eine unabhängig zu regulierende Heizung verfügen
- der Raum sollte weiterhin mit ausreichenden und gesicherten Lichtquellen ausgestattet sein
- der Raum sollte abschließbar sein und über einen abschließbaren Schrank verfügen, in dem kleinere Utensilien wie z.B. Imbusschlüssel, Springseilchen, Verbandskasten, Eisspray, Gurte, Stopp- und Pulsuhren, Brustgurte für Pulsmessungen usw. aufbewahrt werden können.



#### 4.1 Zugbank

Eine der grundlegenden und vorbereitenden Übungen für den Wettkampfsport ist das Bankziehen bzw. liegend Anreißen. Dazu wird ein auf zwei möglichst in der Höhe verstellbaren Ständern befestigtes und gepolstertes Brett benötigt.



Abb.147: Zugbank

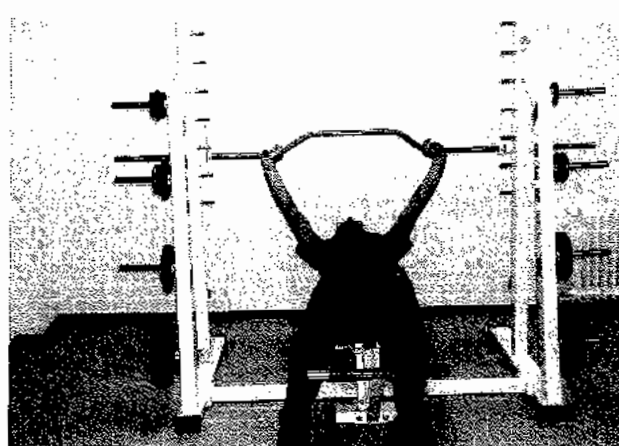


Abb.148: Drückerbank

#### 4.2 Drückerbank

Grundsätzlich unterscheidet man hier die Flachdrückerbank von der Schrägdrückerbank. Um die Auflage des gesamten Rückens auf die Bank zu ermöglichen, ist der Einsatz der Flachdrückerbank sinnvoll. Wichtig ist bei beiden Bänken, dass durch die Verankerung im Boden eine ausreichende Seitenstabilität garantiert ist.

#### 4.3 Ablagematten bzw. Ständer

Sowohl für das Armdrücken, Armziehen als auch für die Kniebeugeübungen muss für eine leicht erreichbare Ablagemöglichkeit der insbesondere für die beim Maximalkrafttraining schweren Hanteln gesorgt werden.

#### 5. Beinpresse

Der *Musculus quadriceps femoris* ist die größte Muskelgruppe des menschlichen Körpers. Dementsprechend wichtig ist die Kräftigung dieses Bereichs.

Bei den Beinpressen ist neben dem Verhältnis Sitz zur Trittpläche (Rollsitz/Stemmbrett) und dem Abstand zum Stemmbrett auch auf die richtige Winkelstellung der Rückenlehne zu achten.

Eine Beinpresse, die u.a. im Bundesstützpunkt Dortmund zum täglichen Einsatz kommt und den oben genannten Vorgaben entspricht, wird von der Fa. Technogym-Dreieich vertrieben.

Neben den Beinpressen ist das von der Fa. Concept II neu entwickelte Gerät „Dyno“ zu empfehlen. Hiermit lassen sich neben dem Beinstoßen auch die Übungen Bankdrücken und Armziehen durchführen. Dieses Gerät wurde bei der FIBO 2000 vom TÜV zu einem der Top-Fitness-Geräte gekürt.



Abb. 149 Beinpresse



## 6. Beinbeuger-Beinstreckermaschinen (Beincurler)

Für die in den Rahmenplänen des DRV genannten Beinbeugerübungen fehlen den meisten Vereinen und Stützpunkten die entsprechenden Geräte zur Durchführung dieser Trainingsempfehlung. Vielfach behilft man sich mit dem Expander oder Gummiseilen. Wie wichtig diese Übung für das Krafttraining ist, zeigen die beanspruchten Muskelgruppen:

**Beinstrecker:** *M. quadriceps femoris*

**Beinbeuger:** *M. biceps femoris / M. semitendionus / M. semimembranosus / M. gastrocnemius / M. sartorius / M. popliteus*

## 7. Concept II Ruderergometer

Das Concept II Ruderergometer ist nicht nur für das spezifische, extensive Ausdauertraining in der Halle einsetzbar, durch die stufenlose Verstellung des Widerstandes bis zu einem Drag-Faktor von ca. 200 lässt sich das Gerät sinnvoll in ein Kraftausdauertraining einbauen. Es beansprucht natürlich ideal alle beim Rudern eingesetzten Muskelgruppen und sollte deshalb mehrfach angeschafft werden.

## 8. Latissimusgerät u. Klimmzugstange

Der *m. Latissimus dorsi* oder lange Rückenstrecker ist neben dem *m. Quadriceps femoris* die wichtigste beim Rudern eingesetzte Muskelgruppe. Das Anbringen einer einfachen Klimmzugstange bzw. das Aufstellen der Latissimusmaschine gehören zur dringend notwendigen Grundausstattung eines jeden Krafraums.

## 9. Weitere Trainingsgeräte

Mit der Auflistung der bisher aufgeführten Geräte ist nicht der Anspruch auf Vollständigkeit verbunden, sondern nur eine Grundausstattung beschrieben worden. Turnmatten, Seilchen, kleine Kästen für Sprünge gehören genau so zur Grundausstattung und bedürfen keiner weiteren Erklärung. Weiter Trainingsgeräte, wie z.B. die Pull-Over-Maschine, sind durchaus sinnvoll und unterstützen das Prinzip der Vielseitigkeit des sportlichen Trainings, müssen jedoch entsprechend der räumlichen Gegebenheiten sorgfältig ausgewählt werden. Statt die im Verein vorhandenen Mittel ausschließlich in Bootsbestände zu investieren, sollten die Vorstände bedenken, dass das Sportangebot eines Vereins durch einen gut ausgebauten und gepflegten Kraft- und Ergometrieraum diversifiziert und damit die Attraktivität des Vereins erhöht wird. Eine Investition, die sich durch erhöhte Mitgliederzahlen rechnet.

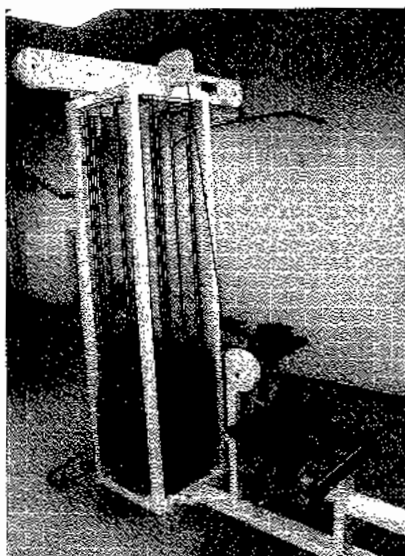


Abb.150: 4 Stationen Zugturm



Abb. 151: Schultergürteltrainer



Abb. 152: Ellipsentrainer (für aerobes Ausdauertraining)

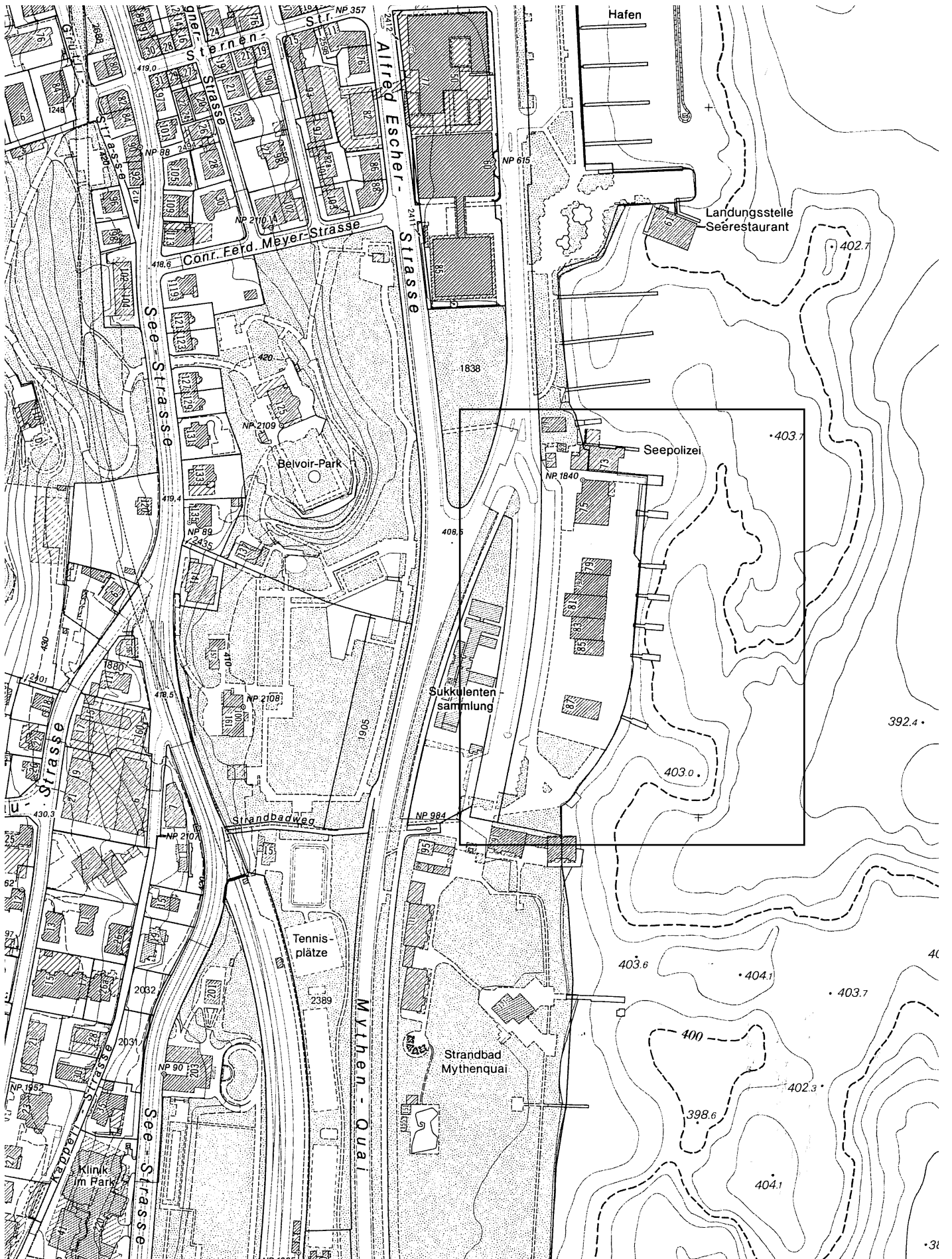




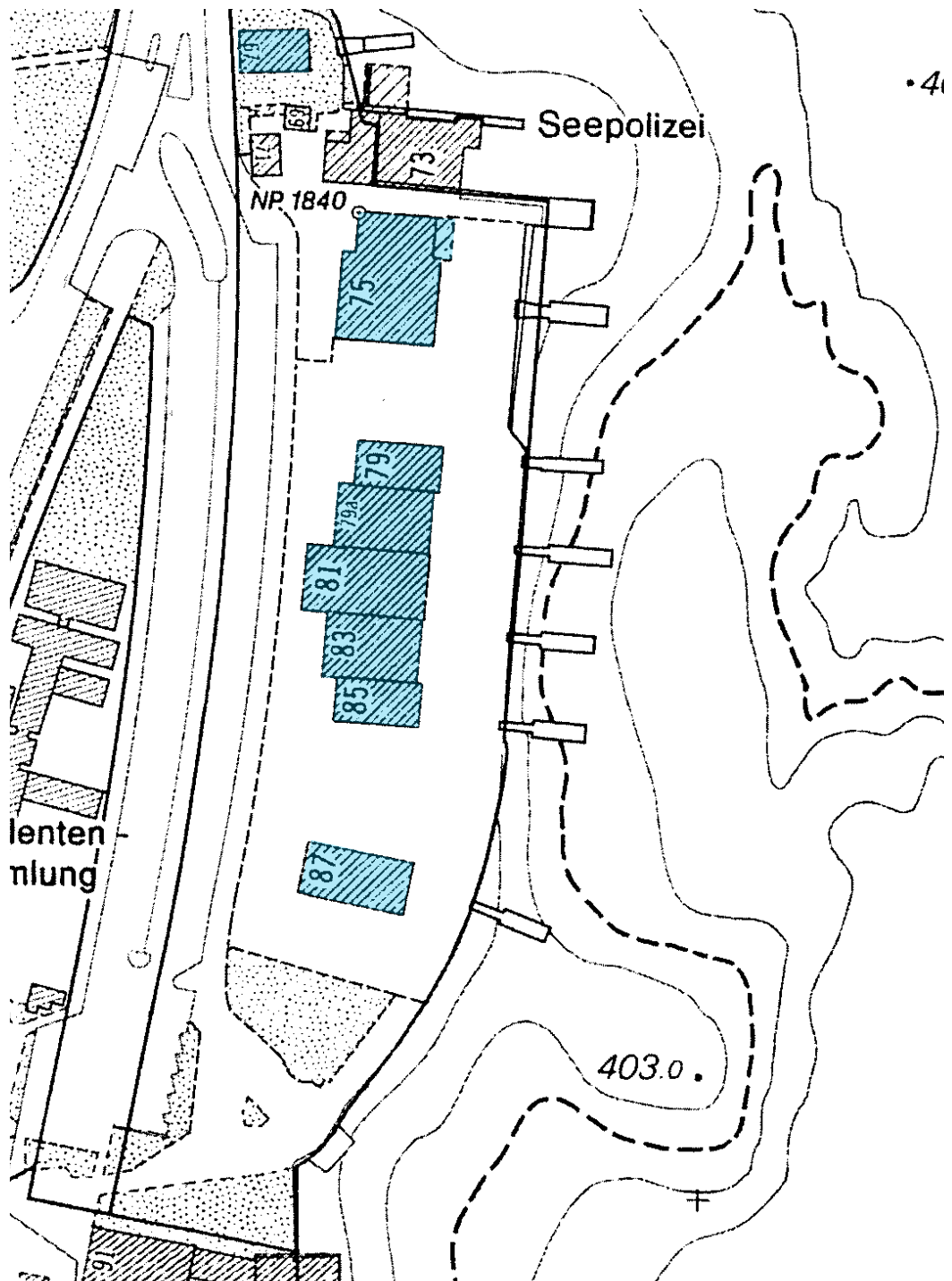
Frühstück der Ruderer, Renoir, 1880-1881



# RUDERCLUBS ENTLANG DES MYTHENQUAIS IN ZÜRICH



Übersichtsplan der Stadt Zürich, Stadt Zürich, Geomatik + Vermessung, Letzter Nachtrag 2008



• 41

- |   |  |                |
|---|--|----------------|
| 1 | Polytechniker Ruderclub                          | Mythenquai 67  |
| 2 | Seecclub Zürich                                  | Mythenquai 75  |
| 3 | Nordiska Roddföreningen                          | Mythenquai 79  |
| 4 | Aviron Romand Zürich                             | Mythenquai 79A |
| 5 | Grasshopper Ruderclub                            | Mythenquai 81  |
| 6 | Ruderclub Kaufleuten +<br>Club Nautique Français | Mythenquai 83  |
| 7 | Ruderclub Belvoir                                | Mythenquai 85  |
| 8 | Ruderclub Zürich                                 | Mythenquai 87  |

# RUDERCLUBS ZÜRICH

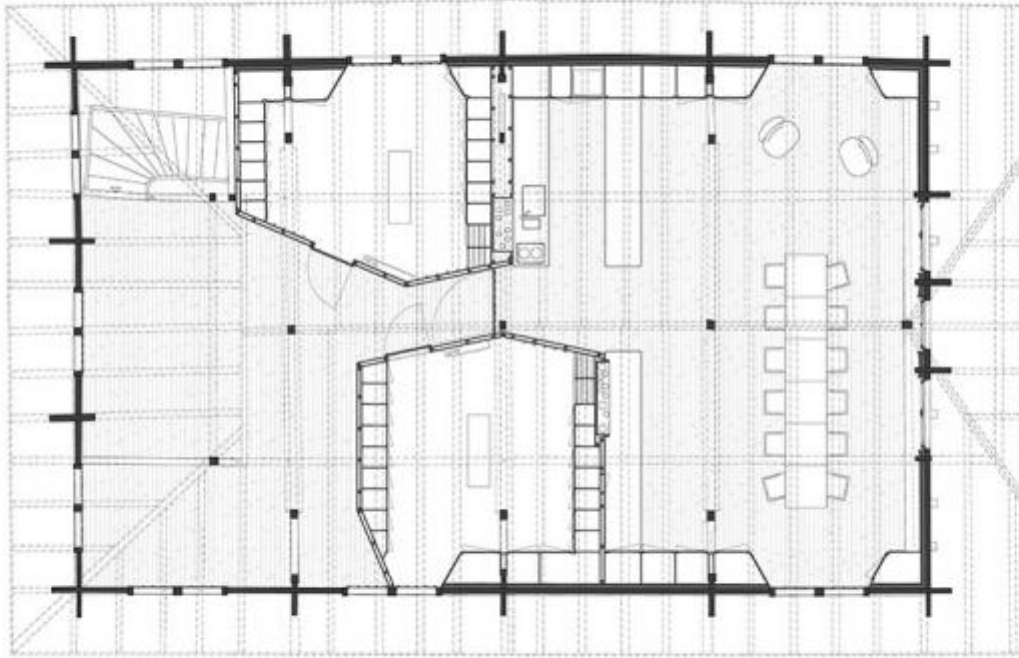
# POLYTECHNIKER RUDERCLUB MYTHENQUAI 67



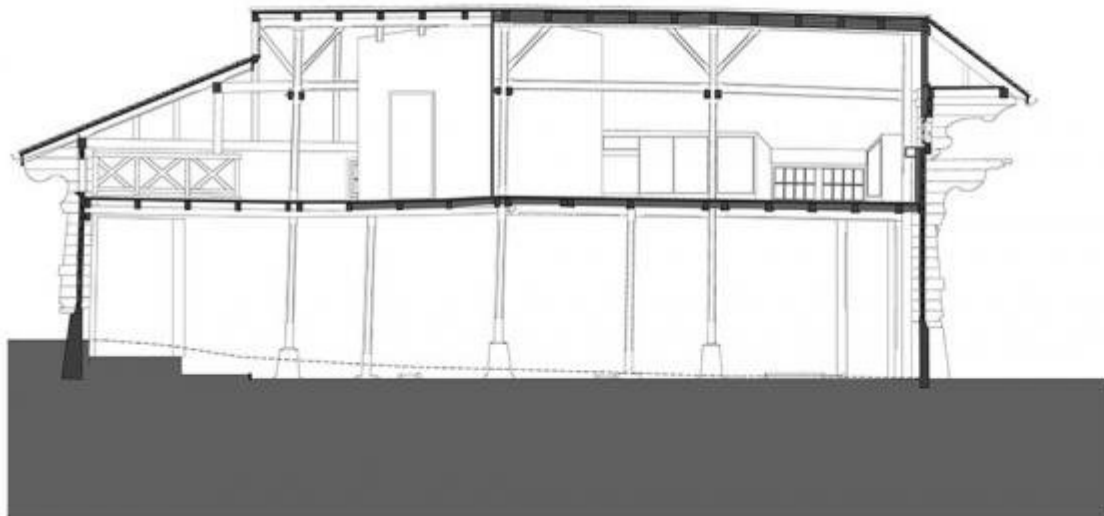
Bootshaus, Polytechniker Ruderclub, Architekt: Jacques Gros, 1902



Umbau, Joos & Mathys Architekten, 2018, Querschnitt

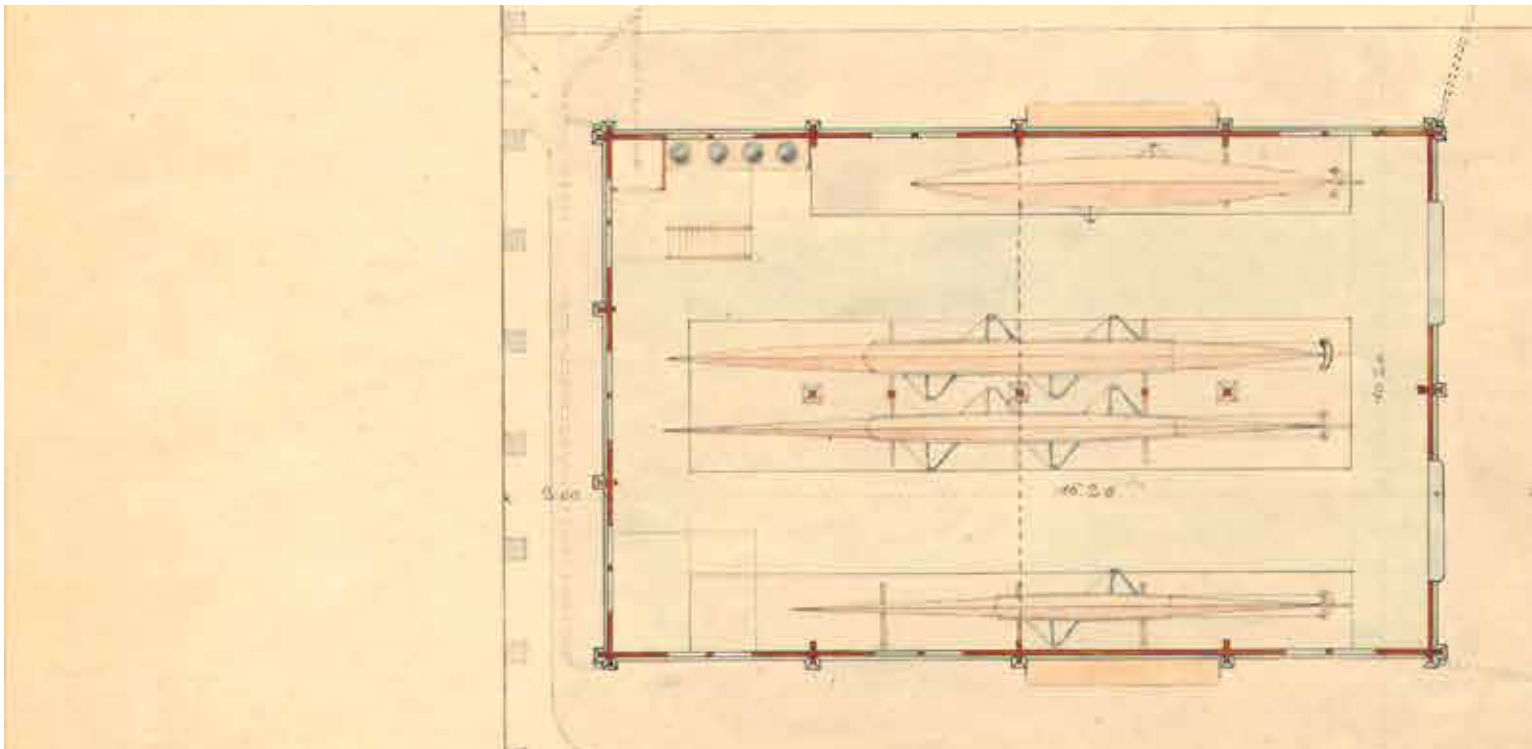
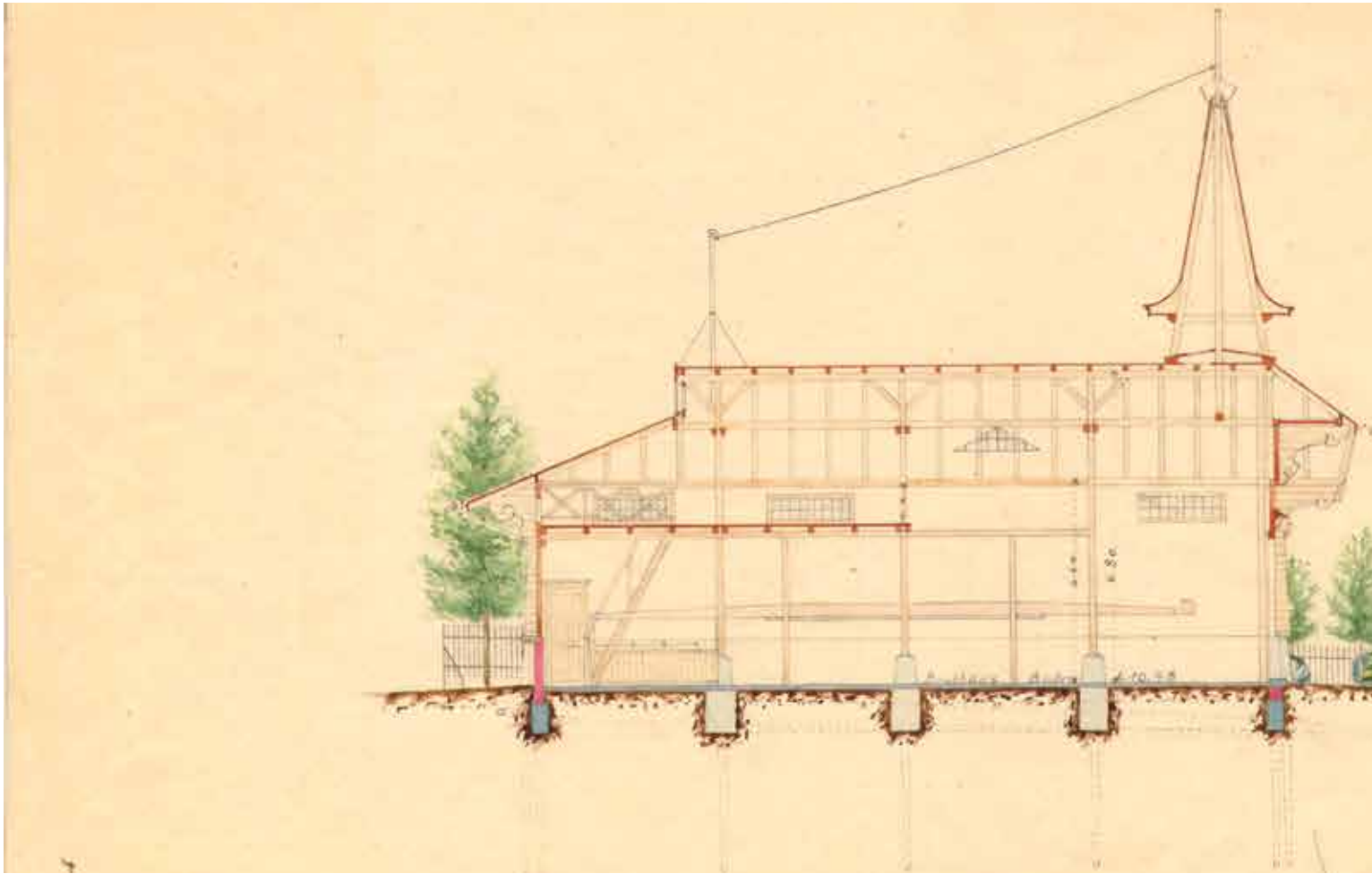


Umbau, Joos & Mathys Architekten, 2018, Grundriss



Umbau, Joos & Mathys Architekten, 2018, Längsschnitt

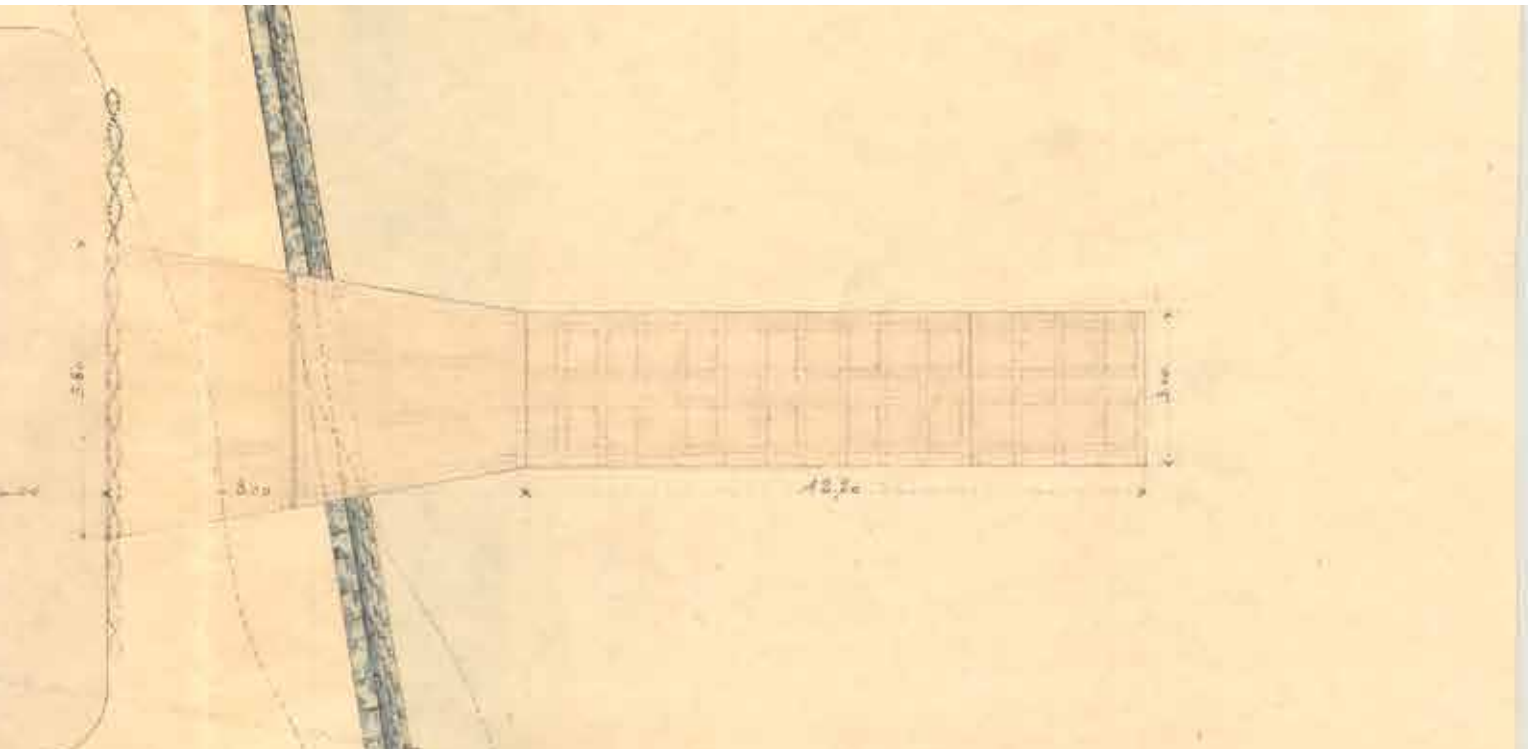
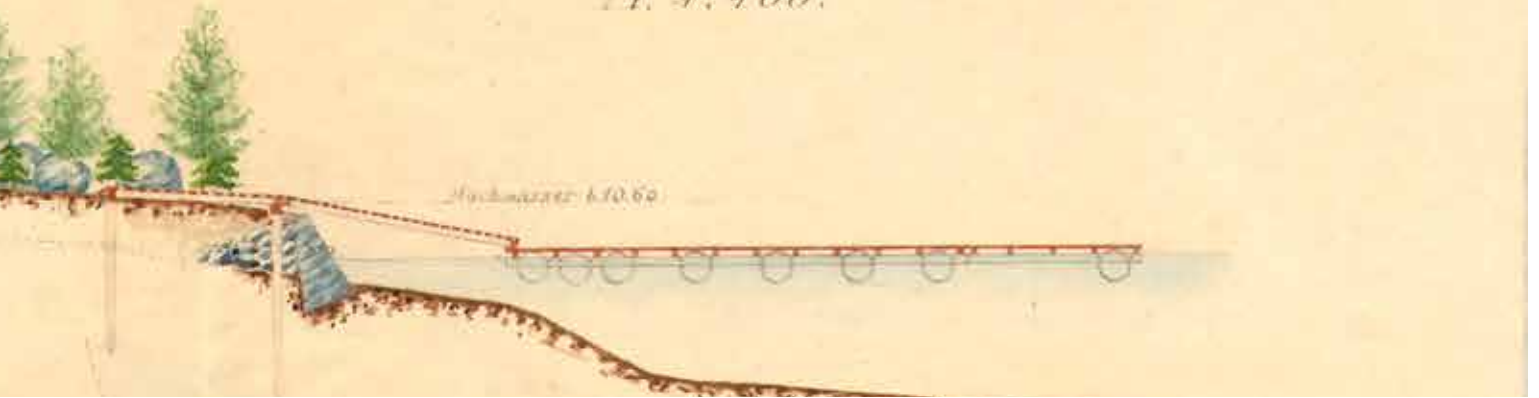




Längsschnitt und Grundriss EG, Entwurf von Jacques Gros, 1902

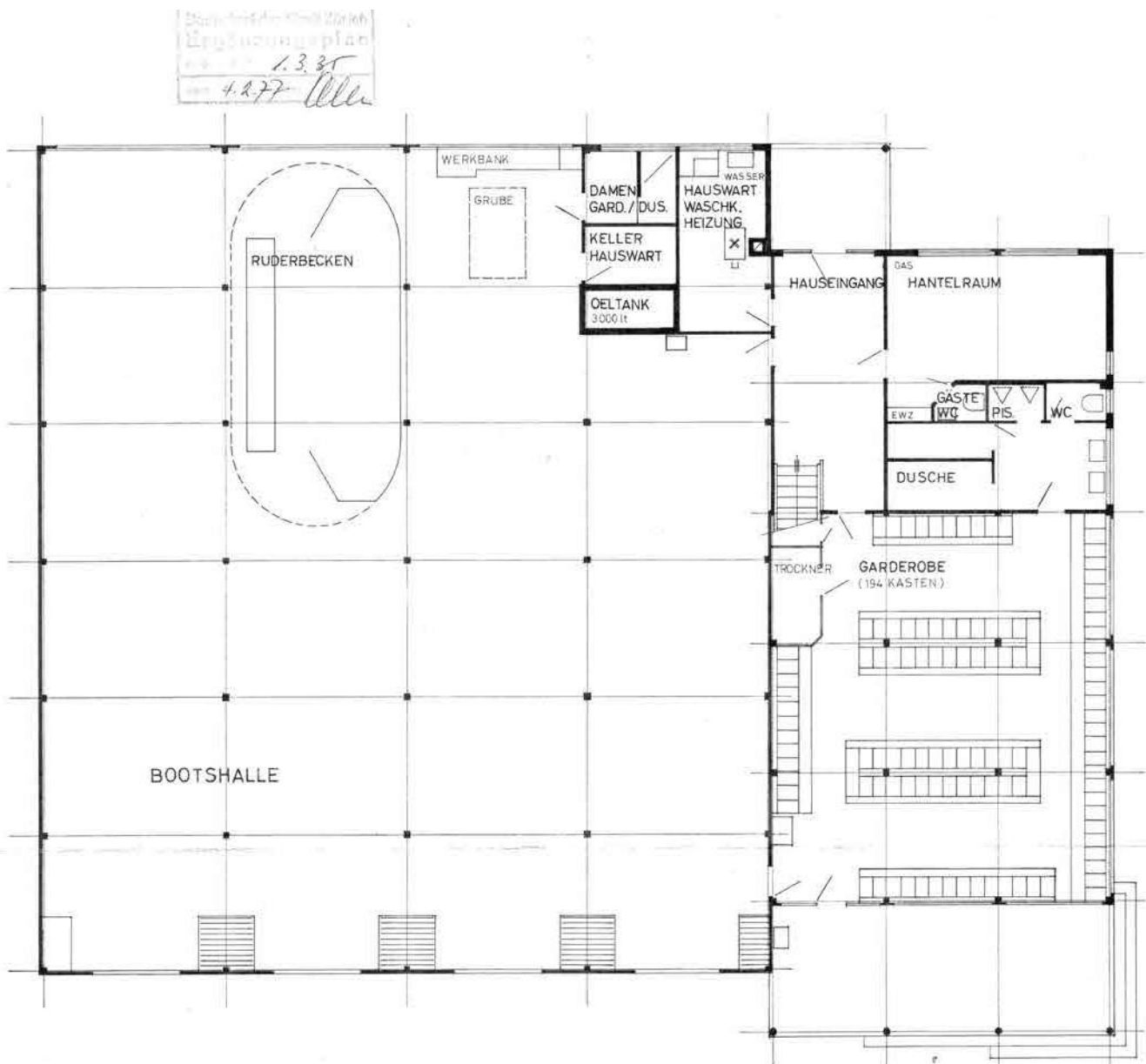
*Boothaus des P.R.C.  
Zürich.*

*Längenschnitt u. Grundriss  
M. 1:100.*

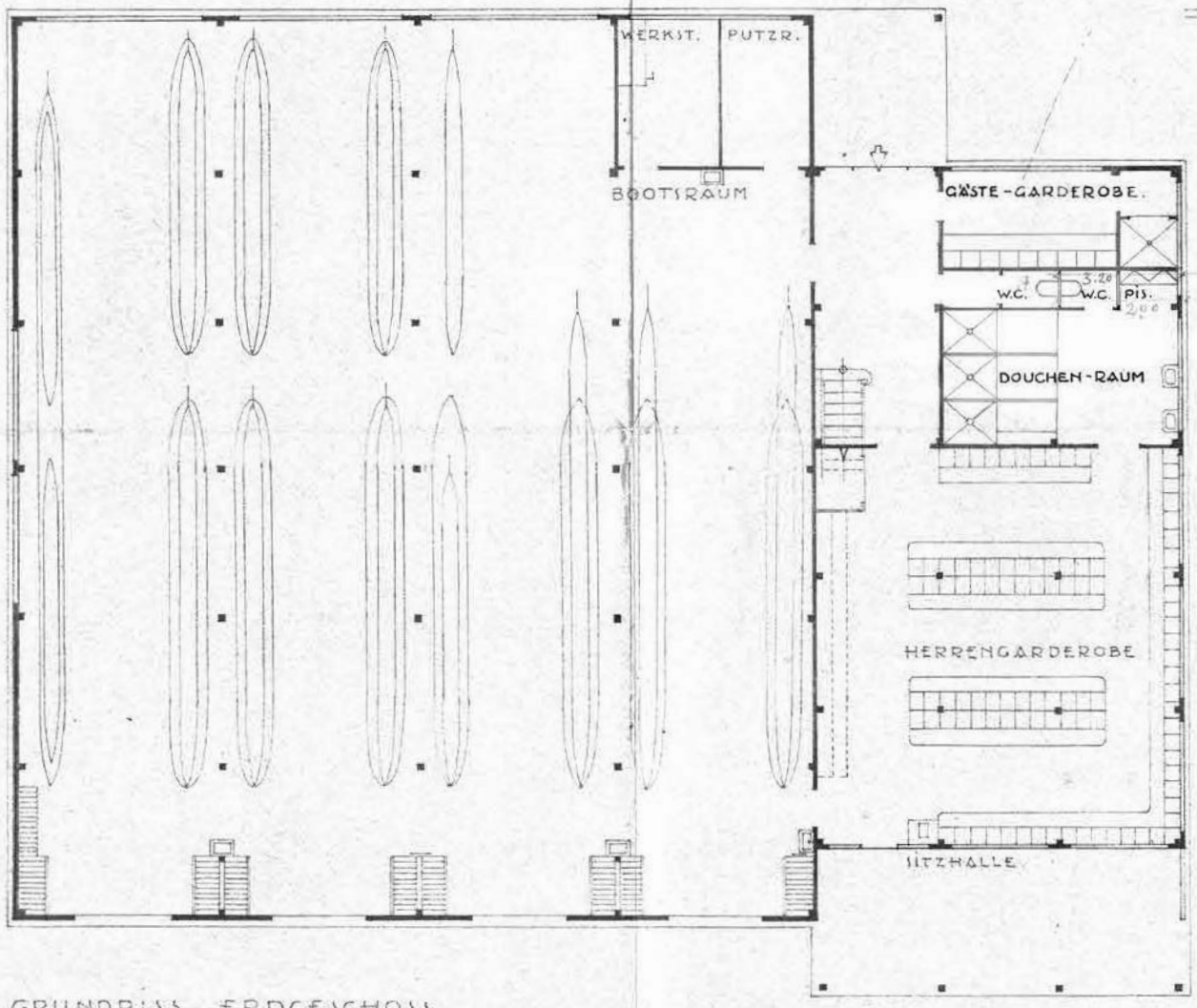
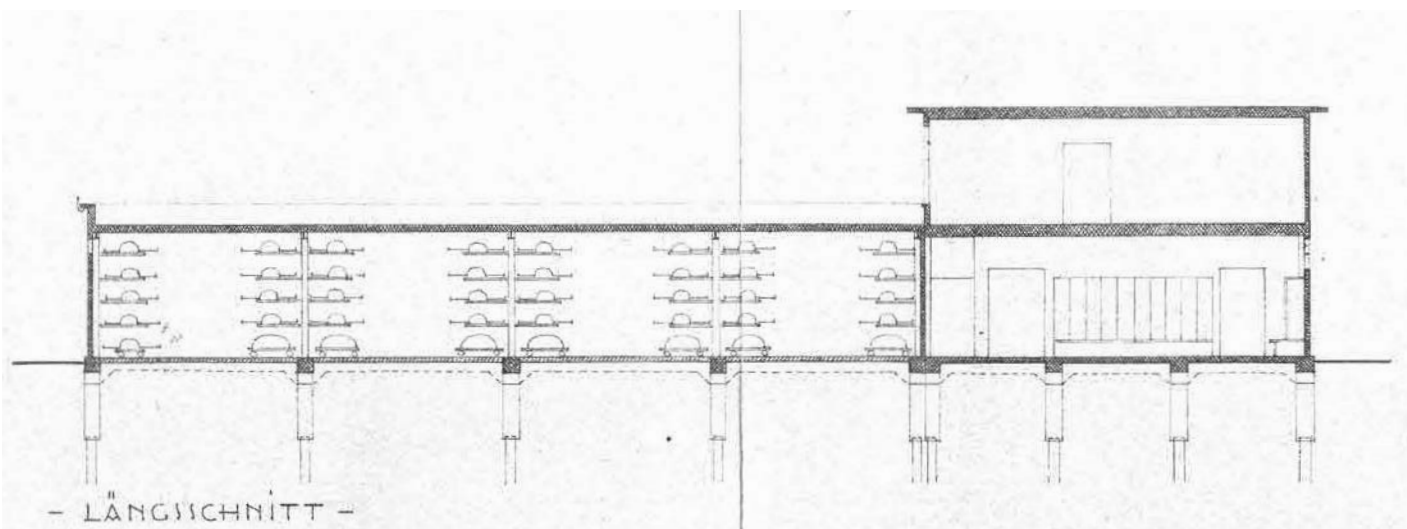




Bootshaus Seeclub Zürich, Architekt: Leopold M. Boedecker, 1932



ESCHOSS



GRUNDRISS ERDGESCHOSS.

5  
 ZÜRICH. 7. JUNI 1933.

Längsschnitt und Grundriss EG, 1933

# RUDERCLUBS ZÜRICH

# NORDISKA + GRASSHOPPER + RUDERCLUB, MYTHENQUAI 79+81



Bootshäuser der Zürcher Ruderclubs kurz vor der Gründung der GC-Rudersektion am Mythenquai



Die alten Bootshäuser am Mythenquai



Die neuen Bootshäuser des Grasshopper Club und von Nordiska Roddföreningen. Links im Hintergrund die alten Bootshäuser, 1918



Bootshäuser am Mythenquai, Architekt: Albert Froelich, 1918

## VOM BESCHEIDENEN SCHUPPEN ZUM SCHLOSS AM MYTHENQUAI

Seit den Anfängen im Jahr 1904 prägt eine wechselvolle Geschichte die Liegenschaft am Mythenquai. Die zuerst erstellten Schuppen mussten auf Verlangen der Stadt bald geräumt werden. Vor allem die zwei Weltkriege hatten einen nicht unerheblichen Einfluss auf den Bau des heutigen Gebäudes. 1937 konnte dann endlich das «Schloss» bezogen werden und es leuchtet noch heute stolz über den See.

### Vom bescheidenen Schuppen von 1904:

Das Bootshaus der Grasshopper Ruder Sektion hat eine lange Geschichte. Am Mythenquai wurde sofort nach der Gründung der Sektion 1904 mit dem Bau eines Bootshauses begonnen (dies war allerdings eher einem Schuppen ähnlich). Nach und nach wurden weitere Gebäude im gleichen Stil angebaut, so dass nach einem Jahr bereits mehrere Bootshäuser am Mythenquai standen. Die Stadt Zürich teilte 1907 mit, dass die Clubhütten in ca. 3 Jahren versetzt werden müssten. Man begann also über einen neuen Standort nachzudenken und ein neues Bootshaus mit einem Architekten zu planen. Die Projektierung war mit 50000 Franken relativ knapp bemessen und die Verhandlungen mit der Stadt zogen sich immer mehr in die Länge, so dass 1913 noch immer keine Lösung in Sicht war, umso mehr als die von der Stadt angefertigten Pläne zeigten, dass im neuen Bootshaus alle Clubs untergebracht werden mussten, mit Ausnahme des GC. Dieser sollte ein neues Bootshaus nahe Wollishofen erhalten. Kostenpunkt 150 000 bis 200 000 Franken. Es wurde ein Gegenprojekt in Auftrag gegeben, das für 75 000 Franken zu realisieren war. Endlich wurde von der Stadt Zürich im April ein Vertrag unterzeichnet, das Land kostenlos zur Verfügung

gestellt und ein Baurechtsvertrag abgeschlossen. Ende 1917 (also noch während des 1. Weltkrieges) war das Bootshaus im Rohbau fertiggestellt. Die Kosten waren aber mit 160 000 Franken wesentlich teurer als vorgesehen. 90 000 Franken Defizit. Schuld war die Mangelsituation der Kriegsjahre, die zu einer Verteuerung der Baumaterialien geführt hatte und Lohnerhöhungen infolge eines Streiks. Einige Herren des GC übernahmen 50 000 Franken als Spender, unter der Voraussetzung, dass der Mitgliederpreis heraufgesetzt würde und Anteilscheine von den Mitgliedern gezeichnet würden. Die Eröffnung konnte nun endlich am 14. Juli 1918 festlich gefeiert werden (auch beim reichhaltigen Buffet wurde übrigens das Budget nicht eingehalten).

### Zum Schloss am Mythenquai:

Im Jahr 1937 wurde ein Anbau mit dem langersehnten Ruderbassin eröffnet. Dank der Spendefreudigkeit vieler Mitglieder und im Hinblick auf die bevorstehende Landi 1939 wurde eine schöne Sonnenterrasse gebaut. Während des Zweiten Weltkriegs 1939–1945 wurden nur die notwendigsten Unterhaltsarbeiten ausgeführt, so dass sich anfangs der 60er Jahre starke Abnutzungerscheinungen bemerkbar machten.

Der Baurechtsvertrag konnte bis Ende 1997 verlängert werden und so konnten die umfassende Renovation der Fassaden, die Sanierung der Elektro-, Sanitär- und Heizungsanlagen endlich in Angriff genommen werden. Eine Verbesserung der Duschen und Garderoben wurde auch notwendig. Und immer wieder halfen die Mitglieder mit, das Bootshaus zu erhalten.

Wieso das Bootshaus jetzt saniert werden muss.

Die gute Nachricht ist die, dass die Bausubstanz weitgehend erhalten

bleibt. Die Schlechte aber gibt es auch. Vor allem im energietechnischen Bereich muss reagiert werden und auch die Gefahr eines Wasserschadens ist stets präsent. Diese und weitere Risiken müssen eliminiert werden. Es ist Zeit. Jetzt.

### Bauliche Entwicklung der Liegenschaft von 1917 bis heute:

Das Bootshaus des Grasshopper Club Zürich wurde 1917 als freistehendes Gebäude geplant und 1918 erstellt – zusammen mit den damals ebenfalls noch freistehenden Bootshäusern des RC Belvoir und des Nordiska Roddföreningen. 1931 erfolgte der Ausbau der Wohnung im Dachgeschoss, 1936/1937 die Erweiterung der Bootshalle auf der Westseite gegen den Parkplatz hin. Es ist davon auszugehen, dass ebenfalls zu diesem Zeitpunkt zwischen die freistehenden Bootshäuser die flachen Zwischenbauten für die weiteren Ruder Clubs gebaut worden sind. So sind die aussenseitig zugemauerten Fenster in der Bootshalle immer noch sichtbar. 1952 erfolgte der Einbau des Ruderbeckens und 1960 der Einbau des Öltanks im Keller. Die Heizung wurde in den 1980er Jahren durch eine Gasheizung ersetzt, die im Estrich eingebaut wurde. Ende der 1980er Jahre erfolgte eine Aussenrenovation und 2004/2005 die mit der Verbesserung der Statik der Bootshalle realisierte Sanierung des Clubzimmers. Die Gasheizung wurde 2013 ersetzt und entspricht den aktuellsten Vorschriften. Ende 2013 ereignete sich ein Wasserrohrbruch, glücklicherweise ausserhalb der Liegenschaft. Dank frühzeitiger Erkennung und rascher Reaktion konnte ein Eindringen der Wassermassen in die Liegenschaft vermieden werden. 2014 musste die Sanierung der Dusche aus Dringlichkeitsgründen vorgezogen werden, da Wände und Boden nicht mehr dicht waren. Begleitend zu diesen grösseren Massnahmen werden die notwendi-

gen Unterhaltsarbeiten laufend, schonend und in Rücksichtnahme auf die vorhandene Bausubstanz, vorgenommen.

In den nächsten Jahren plant die Stadt Zürich in Verbindung mit der Sanierung der Werkleitungen im Mythenquai den Ersatz der Kanalisation sämtlicher Bootshausliegenschaften vom Polytechniker bis zum Ruder Club Zürich. In diesem Zusammenhang müssen auch alle Anschlussleitungen zu den Bootshäusern ersetzt werden.

Zustand der Liegenschaft:

Das Bootshaus des GC bedarf aus verschiedenen Gründen einer Innessanierung. Dies betrifft namentlich den energietechnischen Bereich. So herrschen in der Wohnung des Bootshauswartes im Sommer Temperaturen gegen 30° C und im Winter um 12° C. Die elektrischen Installationen in der Wohnung stammen vom Ausbau 1931 und in anderen Bereichen des Bootshauses – soweit sie nicht erneuert wurden – aus der Bauzeit von 1918. Dasselbe gilt für die Sanitärleitungen. In der Garderobe sind noch die originalen, bauzeitlichen Einfachverglasungen vorhanden.

Aufgabe der nächsten Generation wird es sein, eine Dach- und Aussensanierung vorzunehmen. Das Kaltdach ist mit weitgehend bauzeitlichen Ziegeln von 1918 gedeckt. 2011 führte ein Herbststurm zu einem Wasserschaden in der Wohnung und im Lagerraum auf der Südseite. Das Dach muss regelmässig kontrolliert werden, da einzelne Ziegel verrutschen und kein Unterdach vorhanden ist. Die Hallentore wurden saniert und in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Dabei wurden die nachträglich aufgebrachten diagonalen Täferbretter entfernt und die darunterliegende Substanz sorgfältig renoviert. Die notwendigen Unter-

haltsarbeiten an Fenstern, Erkern und Fensterläden sowie, wo notwendig, am Mauerwerk wurden laufend vorgenommen.

Erläuterung zum Bauprojekt

Allgemeines: Es hat sich gezeigt, dass die Anwesenheit eines Bootshauswartes, der im Bootshaus wohnt, zwingend erforderlich ist. Dies einerseits für einen reibungslosen Ruder- und Trainingsbetrieb und andererseits für eine Kontrolle, wer im Bootshaus ein- und ausgeht. Es braucht jemanden, der zum Rechten schaut und der weiss, wer zum Club gehört und wer nicht.

2. Obergeschoss: Auf Grund des schlechten Zustandes der rund 80-jährigen Wohnung, reicht eine blosser Renovation nicht aus. Die Sanierung sieht deshalb die Verlegung eines Zimmers von der Süd- auf die Westseite vor.

Die sanierte Wohnung richtet sich dadurch mehr auf die in den Sommermonaten ruhigere Westseite hin aus. Es stehen zwei Schlafzimmer zur Verfügung – eines gegen Süden und ein kühleres und ruhigeres gegen den Parkplatz auf der Nord-Westecke des Hauses. Mittels eines Schlafzimmers auf der Südseite kann die Wohnung von einer 2 1/2- zu einer 3 1/2-Zimmer-Wohnung erweitert werden. Bei Nichtgebrauch des Schlafzimmers auf der Südseite, kann dieses separat, zum Beispiel an einen Studenten und Mitglied des Ruderclubs, vermietet werden.

Das Trainerzimmer wird vom 1.OG in das Dachgeschoss verlegt. Der Trainer erhält eine eigene Dusche.

Im Bereich der ehemaligen Gymnastikhalle wird neben dem Trainerzimmer ein grosser Multifunktionsraum realisiert, der für Mannschaftsbesprechungen und Sitzungen des Trainings- und Wettkampfbetriebes, sowie für Vorstandssitzungen, etc. dienen soll. Somit steht das Clubzim-

mer im 1.OG den Mitgliedern auch dann zur Verfügung, wenn zugleich eine Sitzung stattfindet, bzw. haben sie die Möglichkeit, in den Multifunktionsraum auszuweichen, wenn das Clubzimmer anderweitig besetzt ist.

Ein Ruheraum für Ruderer auf der Süd-Ostecke rundet das räumliche Angebot im Dachgeschoss ab. Dieser wird für Ruderer benötigt, die pro Tag zwei Trainingseinheiten absolvieren.

Estrich: Der Estrichboden wird – zusammen mit den Aussenwänden und Lukarnenausbauten im darunterliegenden Geschoss – isoliert. Ansonsten werden im Estrich keine baulichen Massnahmen vorgenommen.

1. Obergeschoss: Die Fenster der Garderobe im 1.OG werden energietechnisch saniert. Zudem wird von den WC-Anlagen her ein separater Zugang auf die Terrasse auf der Westseite erstellt, damit man nicht mehr durch die Garderobe gehen muss, um auf die Terrasse zu gelangen. Damit kann auch die Vorschrift betreffend Jugendschutz eingehalten werden. Die Garderobe wird zusätzlich mit Kleiderständern ergänzt, welche die Formensprache der bauzeitlichen Garderobenkästen aufnehmen werden. Die Küche bleibt unverändert – das Lager hingegen wird in den Keller verlegt und zugunsten eines zusätzlichen Sitzungszimmers aufgehoben. Dieses ist mit dem Erker verbunden, welcher einen schönen Blick auf das Zürcher Seebecken ermöglicht. Dieser war bisher ausschliesslich dem Trainer vorbehalten. Zudem werden im Clubzimmer sämtliche Fenster von Einzelverglasung auf Isolierverglasung durch einen darauf spezialisierten Fensterbauer umgebaut.

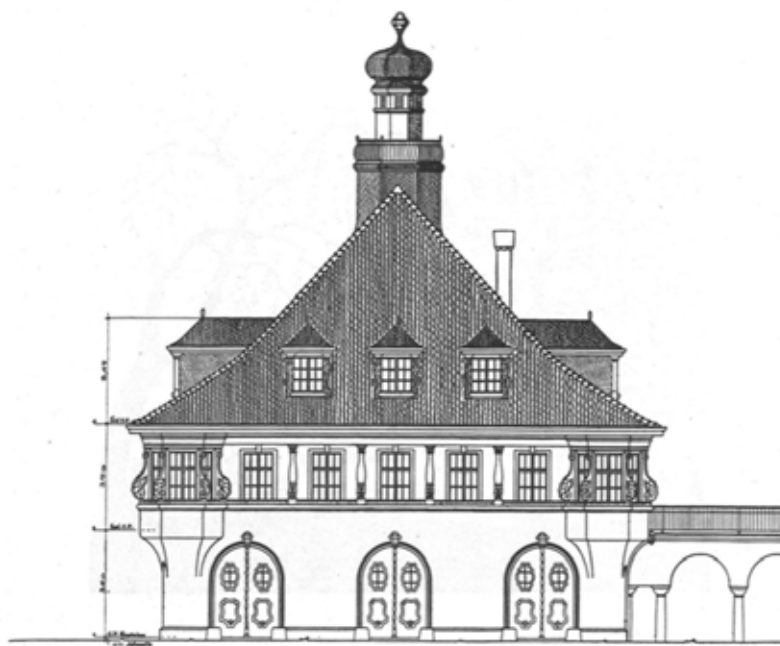
Bootshalle und Keller: Die Decke der Bootshalle wird isoliert und der alte, seit Jahren nicht mehr benützte Öltank im Keller wird ausgebaut und

entsorgt. Somit kann der Kellerraum neu als Lager genutzt werden, was wiederum die Schaffung des kleinen Sitzungszimmers im 1.OG ermöglicht.

Fluchtweg 1. OG: in Folge einer Auflage der Feuerpolizei muss der 2004 bewilligte Fluchtweg aus dem Clubzimmer über die Terrasse des benachbarten Ruderclub RC Kaufleuten verbessert werden. Der Abgang muss neu als vollständig erhabene Metallkonstruktion ausgeführt sein. Die bisherige Lösung mit einem halbrunden Rolladen als Abschluss reicht nicht mehr aus.

Abschliessende Gedanken:

Das überarbeitete Projekt liegt vor und wurde im Vorstand der Ruder Sektion wie auch im Förderverein besprochen und für gut befunden. Ziel ist es, das Bootshaus auf sein 100-jähriges Jubiläum im Jahr 2018 hin wieder in einen technisch nutzungsmässigen und denkmalpflegerischen guten Zustand zu bringen. Dies sind wir nicht nur der Liegenschaft, sondern den jetzigen und zukünftigen Generationen von GC-Ruderern schuldig. Wir sind davon überzeugt, dass dieses Projekt eine nachhaltige und wertvolle Investition in unseren Club, unser Bootshaus und den Zürcher Rudersport sein wird.



Bootshaus am Mythenquai, Grasshopper Zürich. Ansicht vom See her. Architekt Albert Freulich B. S. A., Zürich



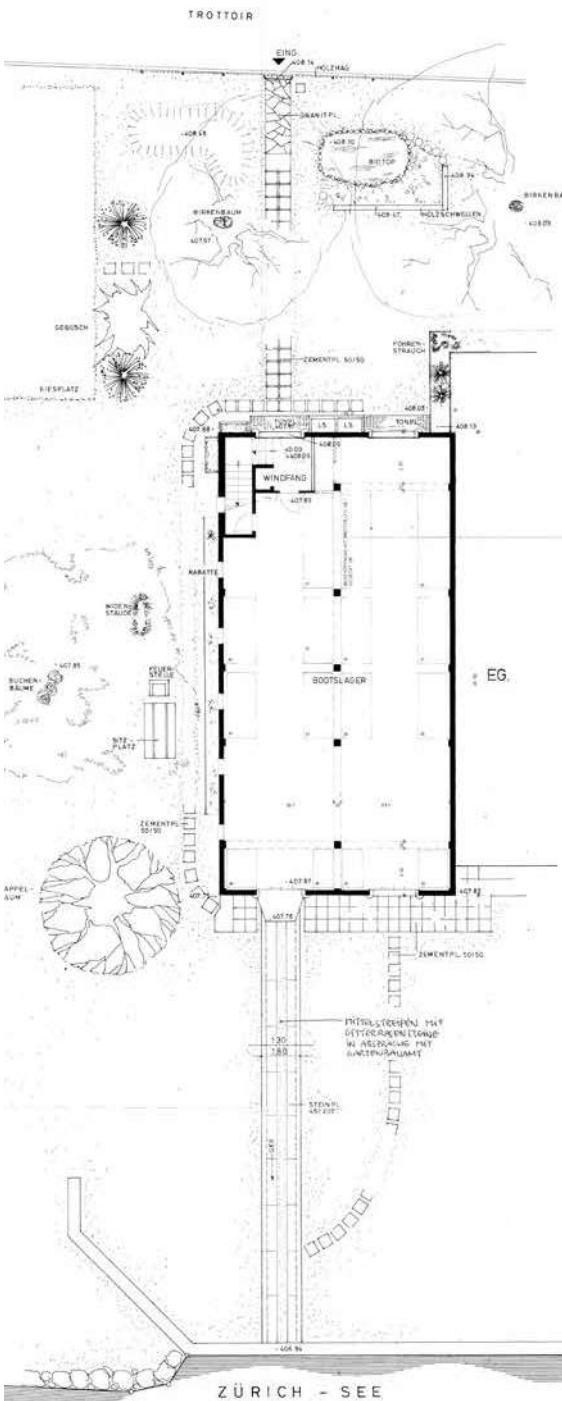
Kurz nach der Entstehung, 1918

Auszug der Broschüre zur Information von Unterstützern im Rahmen des Umbaus 2016



# RUDERCLUBS ZÜRICH

# RUDERCLUB BELVOIR MYTHENQUAI 85



Umgebungsplan, Aussenrenovation, 1992

## Der lange Weg zum eigenen Heim

Der sehnliche Wunsch, eines Tages selbst Besitzer eines eigenen Bootshauses zu sein, hat den Club schon seit den Tagen seiner Gründung beschäftigt und über die 17 Jahre dauernden Bemühungen auf dieses Ziel hin liesse sich ein Buch schreiben ...

Die Frage 'wohin mit den Booten?' war immerhin am 18. Juni 1928, dem Tag, an dem der Club aus der Taufe gehoben wurde, fürs erste gelöst: neben dem "Altbau" der Schweizer Rück stand damals ein noch weit älterer, weitläufiger Schopf; sein Dachstock hätte für Dutzende von Booten Platz gehabt, allein, wie sollten die Boote dahin hinaufgebracht werden? Nun, Not macht bekanntlich erfinderisch und mit eigens dazu eingerichteten Seilwinden wurden die Boote jeweils weggefiert und nach der Ausfahrt wieder hochgehievt, eine zusätzliche "Knochenarbeit", die neben Kraft viel Geschicklichkeit verlangte und gerade deshalb von einem Ruderer erwartet werden durfte!

Diese zeitraubende Bootsversorgung muss dann allerdings die Geschäftsleitung der Schweizer Rück dermassen beeindruckt haben, dass sie uns im rückwärtigen Teil des bald darauf an Stelle des alten Schopfes errichteten neuen Hauses des "Swiss Re Tennis Clubs" eine passende Bootsunterkunft schaffte; auch die Garderobe wurde mit dem Tennis-Club geteilt. Von alledem ist heute allerdings nichts mehr zu sehen, denn an dieser Stelle steht heute der Neubau der Schweizer Rück.

Als Ponton durften wir zu Beginn den Steg von Bootsverleiher Hasler im Hafen Enge benutzen, bis uns im April 1929 der Kanton die Bewilligung erteilte, neben dem Bootshaus des Polytechniker Ruder-Clubs einen eigenen Ponton anzubringen. Zum Einbooten wurden die Boote jeweils auf einem speziell hiefür eingerichteten Handwagen transportiert. Die Ueberquerung der Strasse war damals noch kein Problem, denn bis zum Jahr 1934 gab es noch keinen durchgehenden Mythenquai und somit auch keine Autos!

Als uns dann anfangs 1930 der Nordische Ruderclub in seinem Haus Unterkunft bot, zögerte man nicht lange und zog zu Beginn der Rudersaison mit allen 4 Booten als Untermieter ins Bootshaus der Nordiska Roddföreningen ein. Volle 15 Jahre sollte dieses Mietverhältnis ungetrübt andauern; die Verbindung war auch auf menschlicher Ebene so eng, dass im Frühjahr 1940, als Norwegen in den Krieg verwickelt wurde und das regelmässige Monatsgeld aus der Heimat ausfiel, die Schweizer Rück einsprang und unsere nordischen Kameraden während längerer Zeit im Bootshaus "durchfütterte".

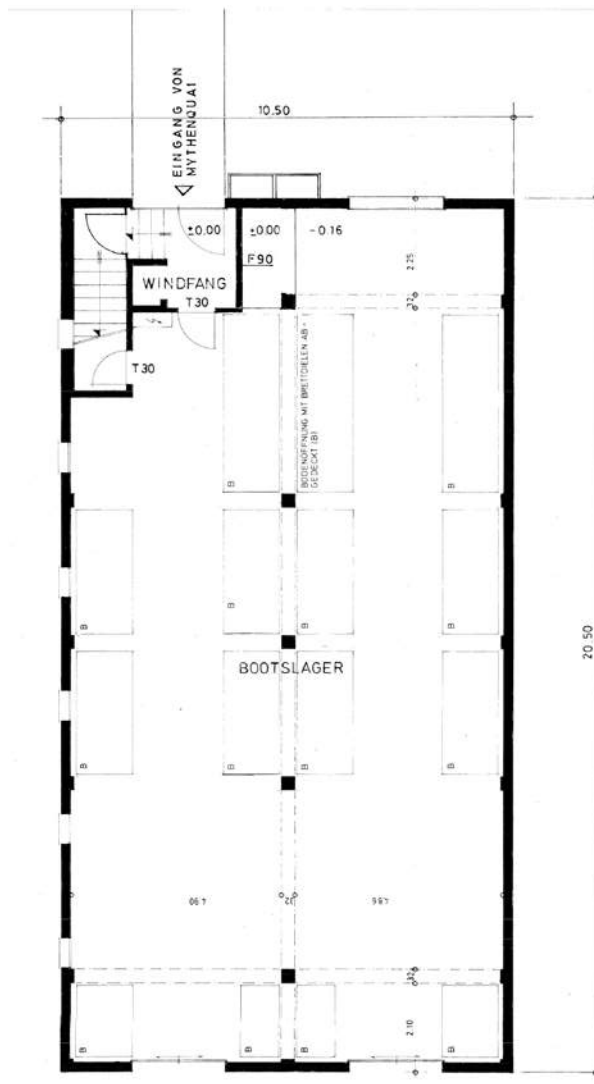
Im Laufe des Jahres 1936 schien die Verwirklichung unseres Traums von einem eigenen Bootshaus greifbar nahe zu liegen: den Behörden lag unser Konzessionsgesuch für den Bau eines Bootshauses auf dem der Stadt Zürich gehörenden Baugrund vor. Alles war bereits bis in die Einzelheiten geregelt, als uns die zuständigen Behörden mitteilten, unserem Gesuch könne leider doch nicht entsprochen werden: die Landesausstellung 1939 brauchte auch den letzten Quadratmeter Boden am See!

Noch sollten 9 Jahre des Provisoriums folgen. Immerhin machte uns die "Nordiska" 1941 den Vorschlag, den Dachstock in ihrem Bootshaus auszubauen und mietweise zu übernehmen. Dieser Vorschlag wurde gerne aufgegriffen und nach längeren Verhandlungen ein vierjähriger Mietvertrag abgeschlossen. Nachdem ein Baukredit für einen grosszügigen Ausbau - 4 Jahre später wird man gedacht haben, zum Glück! - nicht lockerzumachen war, wurde mit den vorhandenen Mitteln, aber mit nicht weniger Eifer seitens unserer Ruderinnen und Ruderern zwei Garderoberräume ausgebaut und ein Clubzimmer eingerichtet. Den Annalen ist zu entnehmen, dass unsere Vermieter "etwas Schöneres erwartet" hätten, doch scheinen sich die BRC-ler im "Juhee" recht wohl gefühlt zu haben.

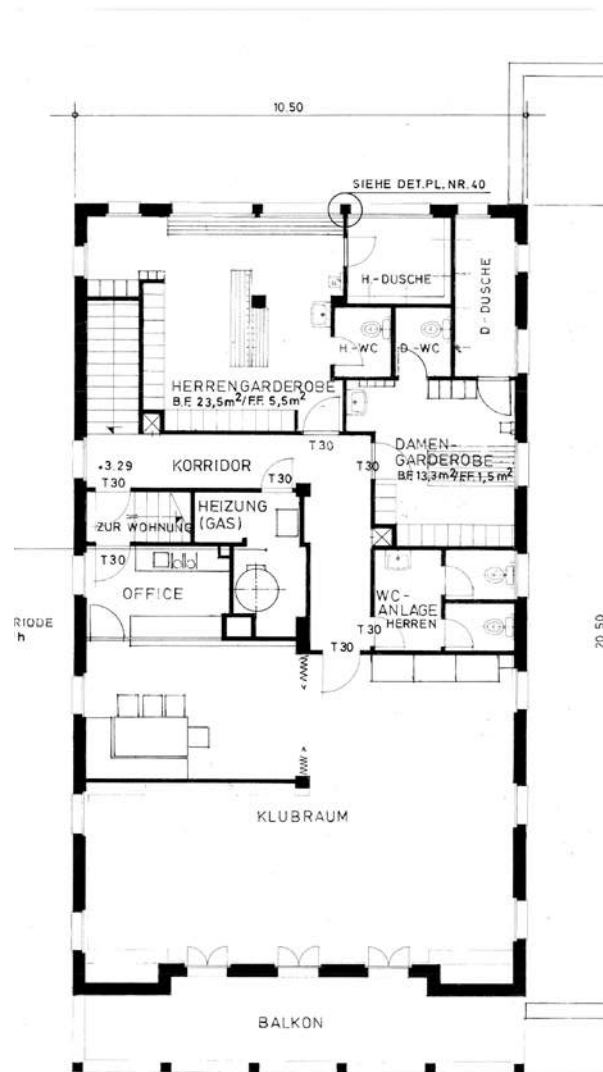
Das Jahr 1945 endlich brachte das Ende des unsinnigen Völkermordens und als Folge davon die Erfüllung unseres langgehegten Wunsches, indem die Behörden am 8. Mai 1945 den damaligen Deutschen Ruder-Verein unter der Anklage konspirativer Tätigkeit während der Kriegsjahre auflöste, das Bootshaus konfiszierte und unter den Hammer brachte. Mit Unterstützung der Schweizer Rück konnten wir eine Kaufsofferte eingeben. Eine lange Zeit des Hoffens und Bangens folgte, bis wir endlich den Zuschlag erhielten und am 15. September 1945

den Kaufvertrag unterzeichnen konnten. 17 Jahre hatten wir auf ein eigenes Dach über dem Kopf gewartet, und nun besaßen wir ein Heim, das nicht nur Bootsräume enthielt, sondern Mitglieder und Freunde des Clubs zum frohen Verweilen in den Clubzimmern oder auf der Terrasse einlud. Die Schweizer Rück streckte uns damals den Kaufpreis vor und ihrer Grosszügigkeit verdanken wir unser heutiges Heim.

1972 folgte ein kleiner Umbau mit teilweiser Renovation und auf die Feierlichkeiten des 50-jährigen Jubiläums hin hat die Schweizer Rück, in gewohnt grosszügiger Weise, unser Heim durch eine Grossrenovation in neuem Glanze erstrahlen lassen!

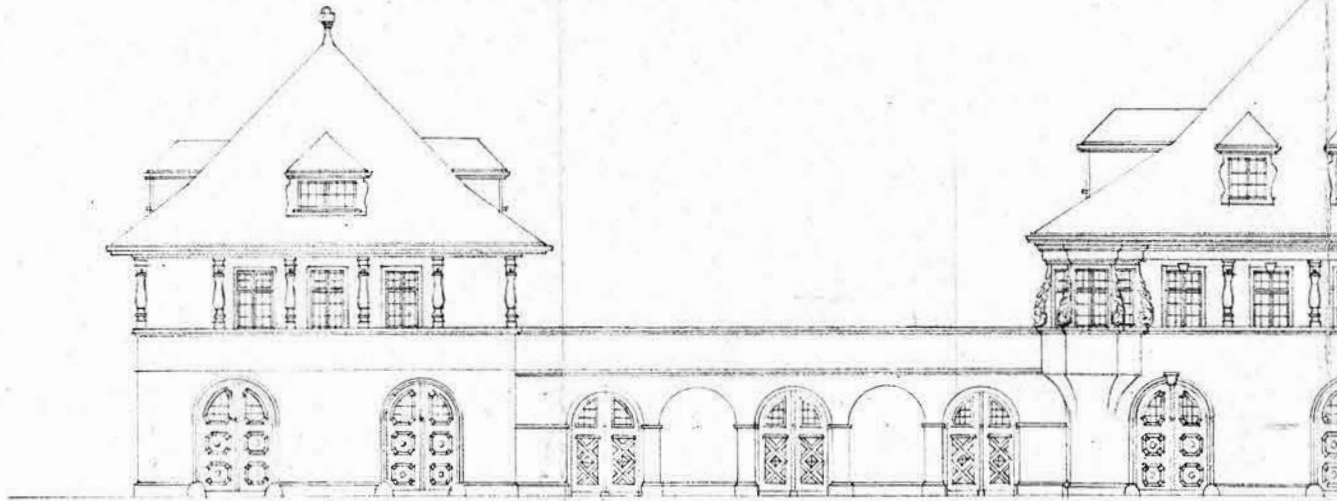


ERDGESCHOSS



1. OBERGESCHOSS

Durch Beschluss der Bausektion I  
des Stadtrates Zürich  
vom 28 FEB. 1930  
unter Bedingungen genehmigt.

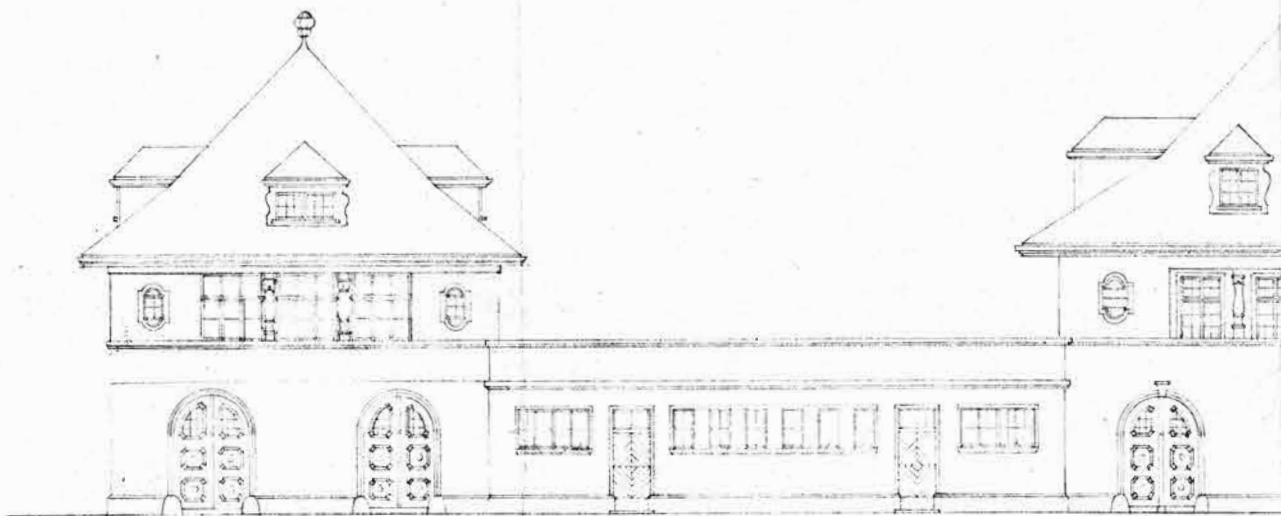


DEUTSCHER RUDER-VEREIN

R. C. KAUFLEUTEN

GRASHOF

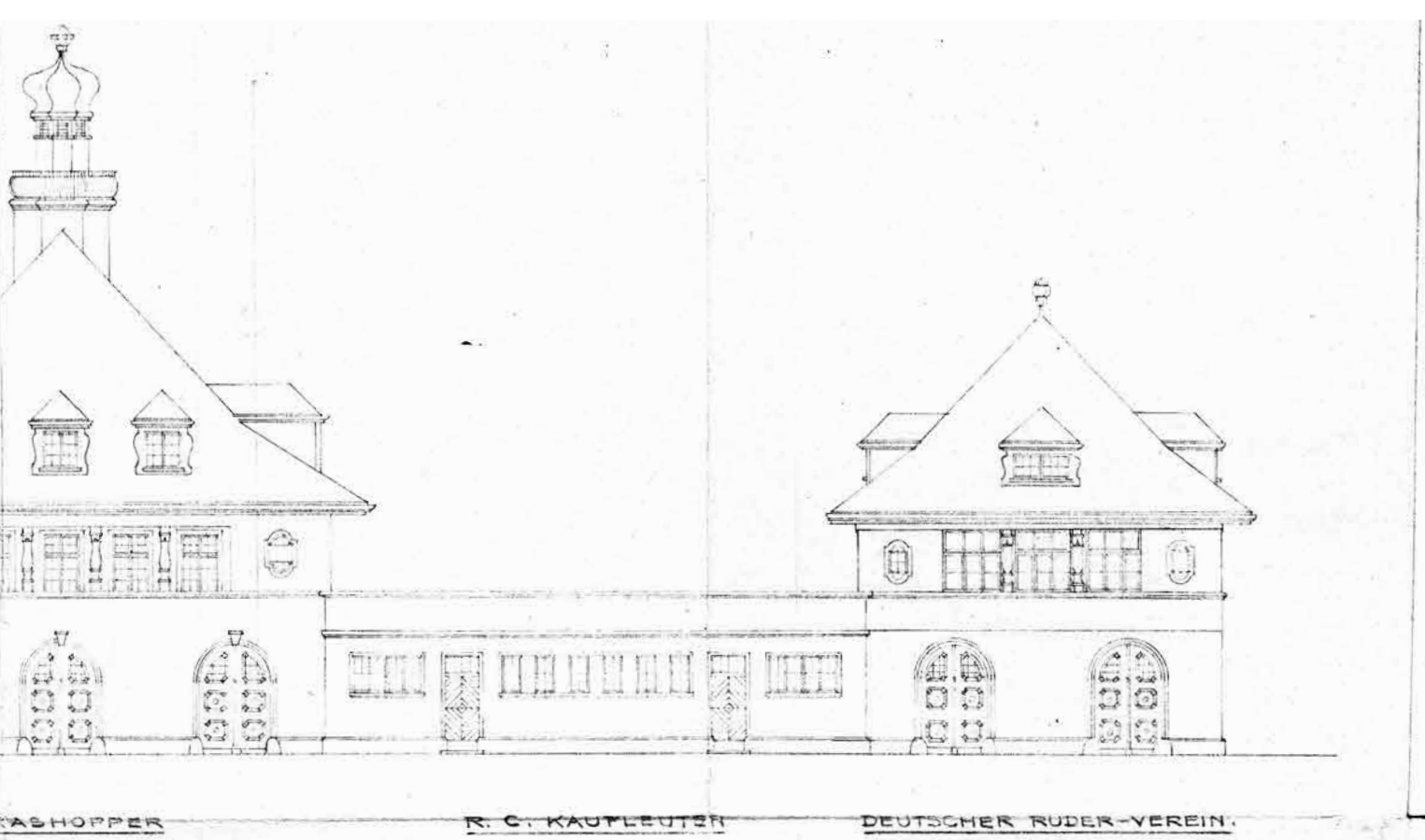
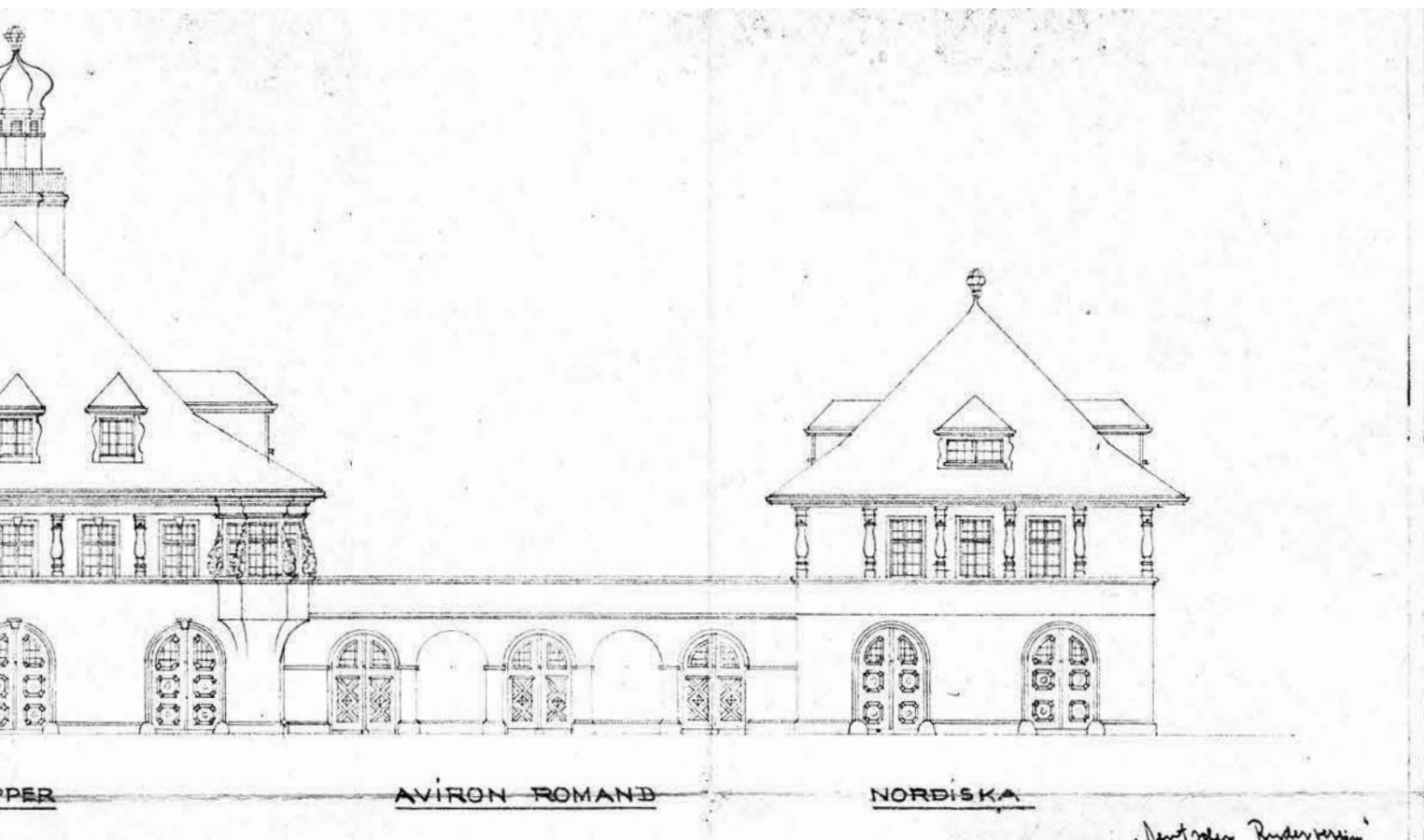
Durch Beschluss der Bausektion I  
des Stadtrates Zürich  
vom 28 FEB. 1930  
unter Bedingungen genehmigt.



NORDISKA

AVIRON ROMAND

Bootshäuser am Mythenquai, Fassade zum See und Fassade gegen die Strasse, 1928

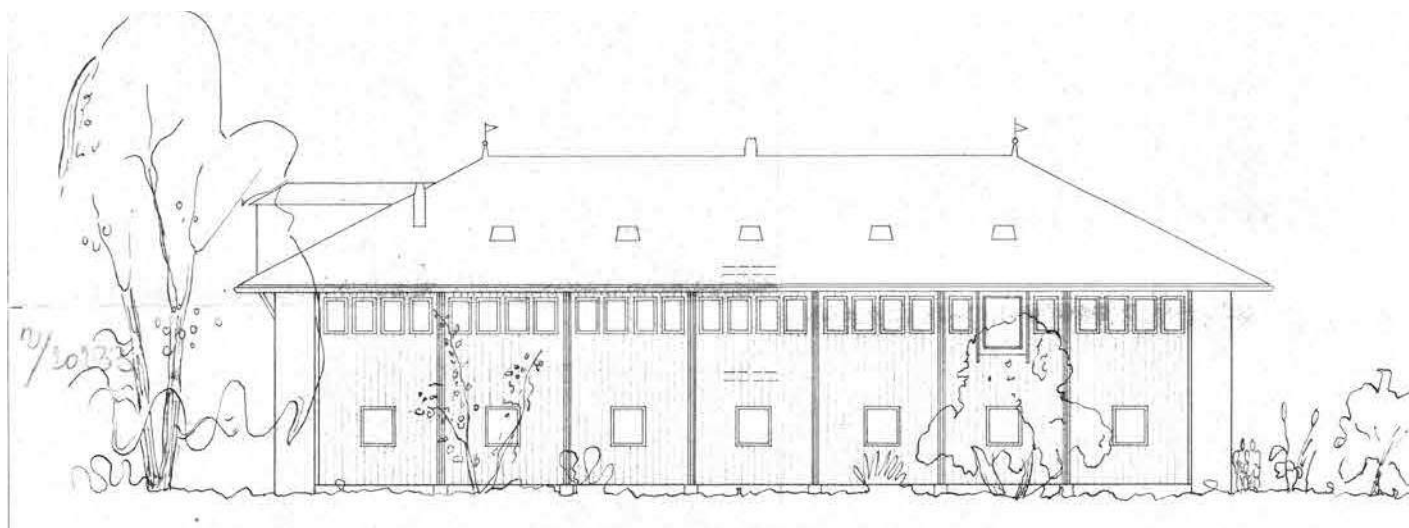


# RUDERCLUBS ZÜRICH

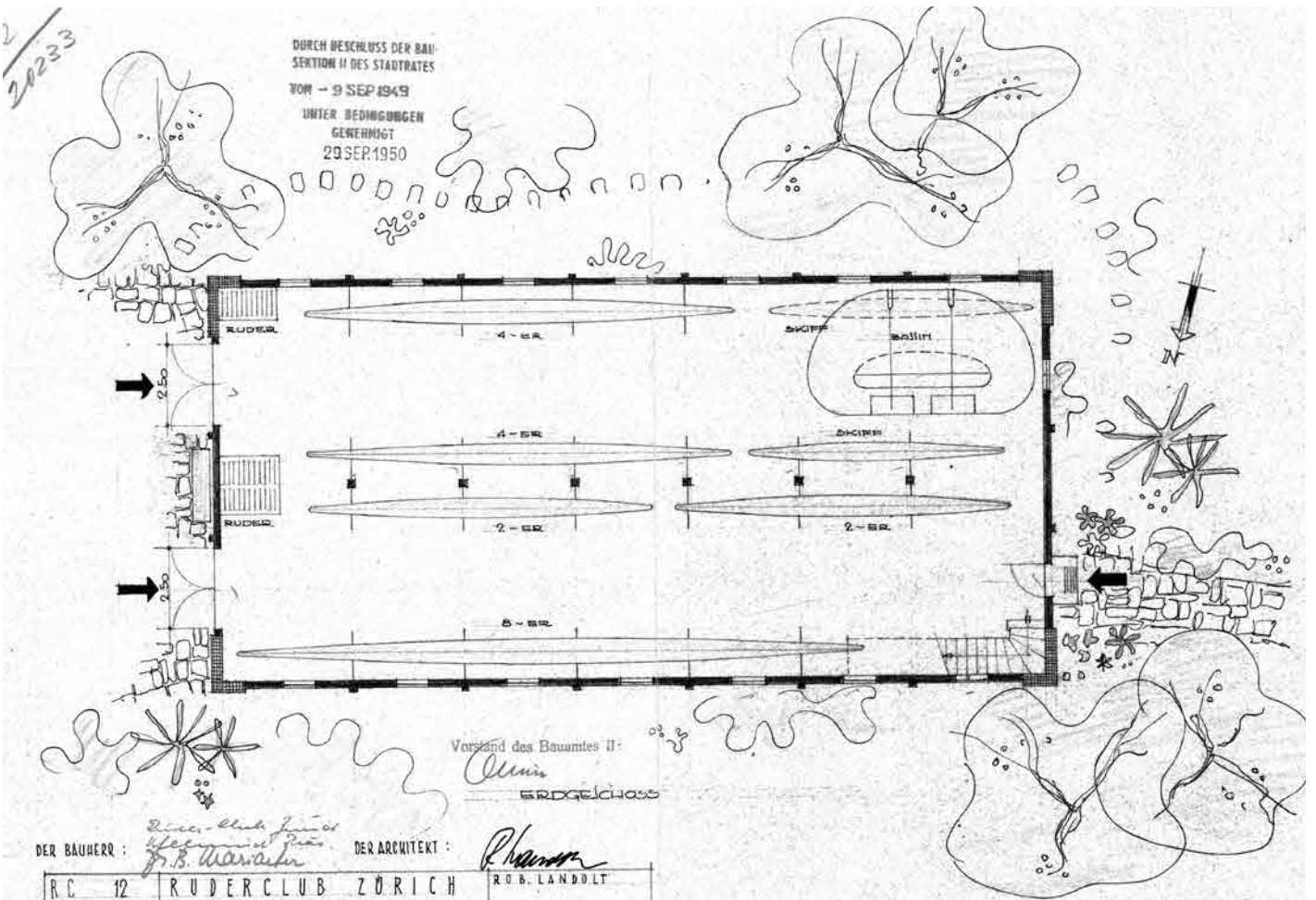
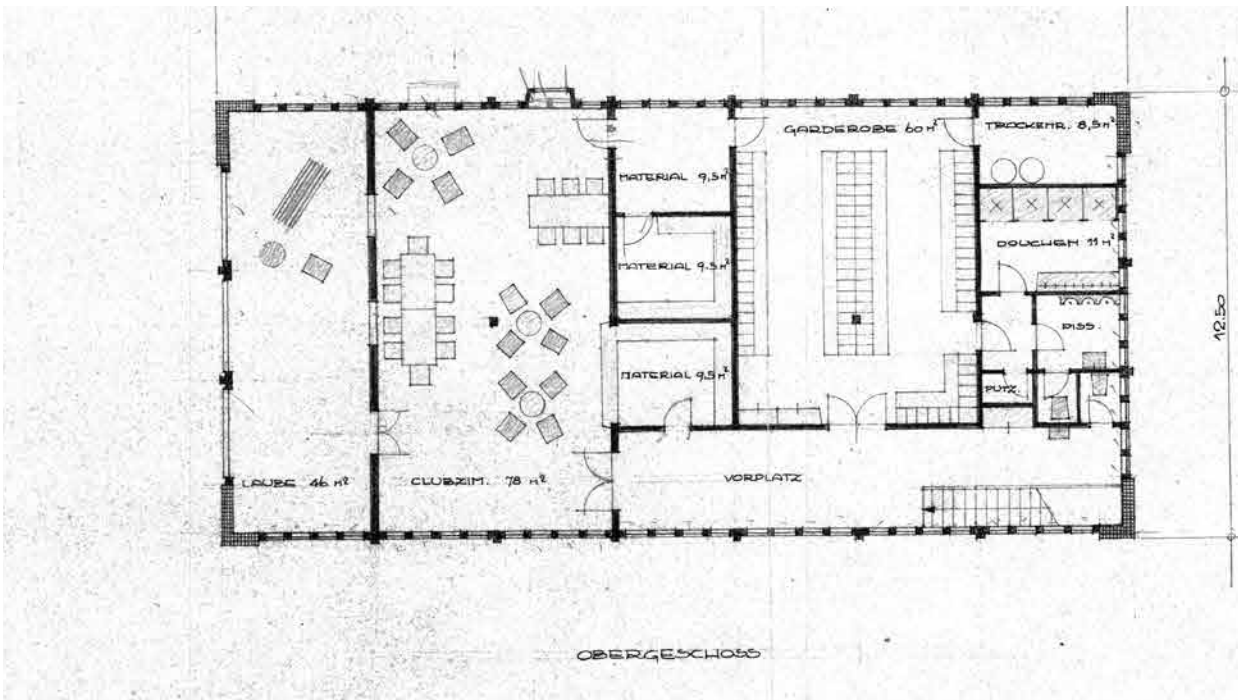
# RUDERCLUB ZÜRICH MYTHENQUAI 87



Bootshaus RCZ, Architekt: Robert Landolt, 1951



Ansichten, 1951



Grundrisse, 1949



Keller

INTER  
NATIONALE  
RUDER  
REGATTA  
ZUERICH  
29.30.JUNI

ZEITMESSUNG

LONGINES

WEITERFÜHRENDE  
INFORMATIONEN



# WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

## RUDERCLUBS AM MYTHENQUAI

<https://www.gc-rudern.ch/>  
<https://polytechniker-ruderclub.ch/>  
<http://www.rck.ch/>  
<https://www.belvoir-rc.ch/>  
<https://www.rcz.ch/>  
<https://seeclub.ch/>  
<https://nordiska.ch/>  
<https://www.aviron-romand.ch/>  
<https://cnf.ch/>

## LITERATUR

Seebecken der Stadt Zürich, Leitbild und Strategie, Hrsg. Kanton Zürich, rev. 2018

Zürichsee 2050, Grundlagenbericht: Analyse, Zielbild, Massnahmen  
Beilage zu Leitbild, Hrsg. Kanton Zürich, 2013

«Handbuch für Ruderanlagen, Boote und Reparaturen»,  
Hrsg. Deutscher Ruderverein, 3. Auflage, 2014

«Nutzen und Zierde – Fünfzig historische Gärten in der Schweiz», Hrsg. Brigitt Sigel, Catherine Waeber und Katharina Medici-Mall, Verlag Scheidegger & Spiess, 2006

«Von der Stadt am Fluss zur Stadt am See – 100 Jahre Zürcher Quaianlagen,  
Roman G. Schönauer, Hrsg. Stadtrat von Zürich, 1987

«Das kleine Forum in der Stadelhofer Passage - Siebzehnte Plakatausstellung  
in der Stadelhofer-Passage Zürich – Zürcher Grünräume im Spiegel der  
Stadtentwicklung, 1995

Claudia Moll: An den Wurzeln der Profession. Die Zürcher Kunst- und Handelsgärtner Theodor Froebel (1810–93) und Otto Froebel (1844–1906)  
[Dissertation ETH-Zürich 2015 Nr. 22991]

R. von Wyss: «Grünflächen im Stadtbild», in: Das Werk, Jg. 37, H. 3 (1950),  
S. 73-76

Landschaft konstruieren: Materialien, Techniken, Bauelemente  
Astrid Zimmermann, 2015, Birkhäuser Verlag

Landschaft planen: Dimensionen, Elemente, Typologien  
Astrid Zimmermann, 2014, Birkhäuser Verlag



