Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 16

Artikel: Aufgaben städtischer Verkehrsführung
Autor: Jegher, Carl
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-43336

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

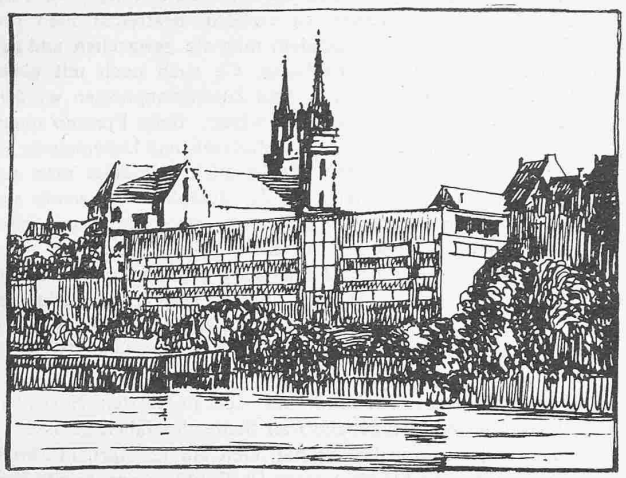
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans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

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

Download PDF: 22.07.2025

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

ZUM NEUBAU DES BASLER KUNSTMUSEUMS.
Neuer Bauplatz-Vorschlag von Arch. H. Bernoulli.



festhalten kann; dies ist das einzige positive Resultat, dafür wirklich ein eindeutiges. Prof. Bernoulli schreibt hierüber in den „Basler Nachrichten" (Nr. 79):

Die Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten für das Kunstmuseum zeigt mit aller Deutlichkeit, welch ausserordentliche Schwierigkeiten der Bauplatz St. Albangraben-Dufourstrasse bietet: Die Entwürfe mit einer Hofanlage, wie sie auf der Schützenmatte möglich und gegeben war, können sich bei dem unregelmässigen Umriss des Bauplatzes nicht ordentlich entwickeln; die Entwürfe, die den Bau in einzelne Trakte zerlegen, geraten bei der entscheidenden Ecke gegenüber der Wettsteinbrücke ins Gedränge; den Anschluss an das Gebäude der Nationalbank und damit die selbverständliche Einordnung in das von wirtschaftlichen Faktoren bestimmte Bild des St. Albangrabens haben nur die Entwürfe erreicht, die den Museumbau unnatürlich in die Höhe trieben. Das Programm hat mit diesem Bauplatz Unmögliches verlangt und darum auch nur sehr bedingte Lösungen gefunden — finden können. So stellt sich, unmittelbar vor Beginn der Bauarbeiten, nochmals die Frage, ob nicht der ursprüngliche Plan, den Bau auf dem Areal der *Lesegesellschaft* zu errichten, die gesundeste und natürlichste Grundlage bedeutet." —

Man erinnert sich, dass früher auch ein Vorschlag, den Rollerhof am Münsterplatz zum Museum zu schlagen, oder als Bauplatz zu verwenden, eine grosse Rolle spielte. Beiden Ideen — das Rollerhofprojekt scheidet endgültig aus — ist gemeinsam, dass sie das Museum in der Nähe seines jetzigen Ortes erhalten wollen. Man fühlt instinktiv, dass es dorthin gehört, dass das jetzige Museum trotz der engen Gasse, in der es steht, eine ganz unvergleichliche Atmosphäre besitzt, dass es gemeinsam mit Münster, Universität und Gymnasium so etwas wie die geistige Akropolis der Stadt bildet, dem Verkehr entrückt, in einer sublimen Ruhe, die trotzdem nichts von Stagnation an sich hat. Es ist die organische Funktion dieser Kultur-Potenzen lebendig zu verharren, wie das Herz ohne äussere Bewegung geschützt an seinem Ort verharrt.

Es ist darum verdienstlich, dass „in letzter Stunde" noch einmal an die Möglichkeit einer solchen Lösung gemahnt wird; wir glauben, dass die leitende Idee richtig ist, und dass die Verzögerung des Neubaues selbst um ein paar Jahre kein zu grosses Opfer wäre. Denn natürlich muss die neue Situation eingehend studiert werden, ein neuer Wettbewerb wird nötig sein, und auf den Bewerbern wird eine unvergleichlich grössere Verantwortung ruhen, als beim eben veranstalteten Wettbewerb. Denn konnte man auf dem gänzlich unverbindlichen Bauplatz so ziemlich machen, was man wollte, so geht es bei Projekten an der Augustinergasse um die kostbarste Situation der Stadt Basel, um ihre Rheinfront. Und hierin, in der Rücksichtnahme auf diesen einzigartigen Organismus, ist das Projekt Bernoulli ganz indiskutabel, sodass die Art, mit der hier die richtige Idee vorgetragen wird, diese Idee selber schädigen muss. Mit einer Riesen-Kiste, die alle Proportionen der Umgebung in die Luft sprengt, und das Münster zu Kapellendimensionen zusammenschrumpfen lässt (siehe nebenstehendes Bild), würde alles verdorben; auch die vorgeschlagenen „Regulierungen" der Nicht-Rechtwinkligkeiten am Beginn der Augustinergasse sind unbegreiflich: hier ist die Situation so äusserst empfindlich, dass man nicht nur auf alles monumentale, sondern erst recht auf alles modernistische Pathos von vornherein bescheiden verzichten müsste. Doch das wäre nun gerade die nächste, gewiss lösbare Aufgabe, für diesen richtigen Ort die richtige Lösung zu suchen. P. M.

Aufgaben städtischer Verkehrsführung.

Wir erhalten folgende Zuschrift zur Veröffentlichung:

„Ihre Veröffentlichungen in der Schweiz. Bauzeitung vom 9. Februar und 16. März 1929 betreffend den *Umbau des Paradeplatzes* und anderer Verkehrsplätze in Zürich sind nicht genau und wir ersuchen Sie um folgende kurze Richtigstellung:

Die Angabe der Projektverfasser ist dahin zu ergänzen, dass die Entwürfe für die Umgestaltung der Plätze durch den Strassenbahndirektor Winterhalter, den Chef des Bebauungsplanbureau Hippenmeier, Polizeiadjunkt Hartmann und den Ingenieur der Strassenbahn Fiedler in gemeinsamer Arbeit aufgestellt worden sind. Zu ihren veröffentlichten Studien für den *Umbau des Bellevueplatzes* ist zu bemerken, dass ähnliche Vorschläge schon in früheren amtlichen Studien gemacht worden sind. Wesentlich neue Ideen sind in Ihren Studien, auch gegenüber denjenigen auf der Städtebauausstellung im August 1928, nicht enthalten.

Das gleiche ist zu sagen betreffend den Vorschlag des Architekten Rütschi für den *Durchbruch des Rennweges bis zur Fraumünsterstrasse;* für diesen Durchbruch liegen ältere amtliche Projekte und solche aus dem Wettbewerb Gross-Zürich vor. Das Preisgericht im Wettbewerb Gross-Zürich lehnte indes seinerzeit diese Vorschläge ab. Die Lösung der Verkehrsfragen in der City wird aber eine nochmalige gründliche Ueberprüfung dieses Projektes notwendig machen." Die Vorstände der Bauwesen I und II:

J. Baumann. Kruck.

Obiger „Richtigstellung" ist zu entnehmen, dass wir uns bezüglich der *Urheberschaft der Paradeplatz-Umgestaltung* (auf Seite 70 der „S. B. Z." vom 9. Februar 1929) nicht deutlich geäussert haben. In der Tat wollte der jetzige Strassenbahndirektor, wie uns nachträglich erst bekannt wurde, schon vor vielen Jahren die Strassenbahnkreuzung nach der Bankvereinseite verlegen; diese Verbesserung ist somit ihm zuzuschreiben, die sehr sorgfältige Durchbildung der Geleiseanlage im einzelnen dem Bahningenieur K. Fiedler der St. St. B. Dass bei der Ausarbeitung der Baupläne ausser den von uns genannten Beamten Herter und Schuler auch Herr Hippenmeier mitgewirkt hat, ist uns vor der Veröffentlichung nicht gesagt worden; wir nehmen selbstverständlich gerne davon Kenntnis. *Die Hauptsache* aber bleibt die für Zürich hier erstmalig so bewusst und konsequent durchgeführte *Anwendung flüssiger Linien*, und das Verdienst hierfür gebührt Herrn Polizei-Adjunkt Hartmann, der sich mit mir privatim schon vor Jahren darüber besprochen hatte. Die Ausbildung des Escher-Wyss-Platzes z. B. (Abb. 10, Seite 71) erfolgte noch *ohne* Beteiligung Hartmanns; ein Vergleich der Abbildungen 8 und 10 ist in dieser Hinsicht aufschlussreich. Seit der Umgestaltung des Paradeplatzes ist nun aus den Herren Hartmann, Hippenmeier und Fiedler eine Kommission gebildet worden, die alle derartigen Verkehrsregelungsfragen gemeinsam bespricht, ehe sie sich auf dem Tiefbauamt zu Stadtrats-Vorlagen verdichten.

Bezüglich des *Bellevue-Platzes* habe ich nirgends behauptet, neue Linien-Kombinationen gefunden zu haben, die nicht schon in frühern amtlichen Studien enthalten wären. Im Gegenteil: ich bin ja (Seite 72) ausdrücklich und unter Nennung von Herrn Hippenmeier von den auf der Städtebau-Ausstellung 1928 gezeigten Vorschlägen ausgegangen. Was aber mir (und andern Fachleuten) allerdings als „wesentlich neu" (für Zürich neu) erscheint, das ist die Anwendung des *Grundsatzes der geschmeidigen, flüssigen Linien* auch am Bellevueplatz, im ausgesprochenen Gegensatz zu

den bisher gezeigten symmetrisch-geometrischen Figuren. Darauf allein kam es mir in meinen Ausführungen vom 9. Februar und 16. März an, wie übrigens den Schlussätzen unzweideutig zu entnehmen ist.

Durchbruch Münsterhof-Rennweg. Mit diesem Vorschlag etwas noch nie dagewesenes entdeckt zu haben, bilden sich weder Arch. Rütschi noch wir ein. Wesentlich neu daran ist die brauchbare und wirtschaftliche *Form* dieses Durchbruchs, die ihn geeignet erscheinen lässt, die heute wünschbare Entlastung der mittlern und obern Bahnhofstrasse herbeizuführen. Die ältern amtlichen Projekte, von denen oben die Rede ist, sind uns nicht bekannt, wohl aber der Wettbewerbs-Vorschlag Herrn Hippenmeiers, den das Preisgericht für „Gross-Zürich" allerdings abgelehnt hatte. Man muss aber jenen Wettbewerbs-Vorschlag in Wort und Bild ansehen („S. B. Z." 2. Oktober 1920, Seite 157/58), um zu verstehen, *warum* die Jury ihn abgelehnt hat. Auf jenem Plan hatte nämlich Hippenmeier mit diesem Durchbruch auch eine Durchführung der St. Peterstrasse nach der Gemüsebrücke kombiniert, ganz im Stil der Lehre Camillo Sittes vom „geschlossenen Platz"; der Rennweg-Durchbruch kreuzte dabei die St. Peterstrasse à niveau auf einem Plätzchen mit vier versetzten Strasseneinmündungen auf dem Areal des „Strohhof". Dies hätte für den Durchbruch nach dem Rennweg eine Steigung von etwa 8% ergeben, was der Strasse, verbunden mit der Richtungsversetzung und der Kreuzung mit der St. Peterstrasse, allerdings den Charakter einer wirksamen Durchgangstrasse genommen hätte. Im Gegensatz hierzu vermeidet Rütschi bewusst einen fahrbaren Anschluss an die St. Peterstrasse, wodurch die Rampenlänge zwischen Rennweg und In Gassen mehr als verdoppelt, die Steigung folglich auf etwa die Hälfte vermindert wird; zudem fügt sich sein Tracé sehr sorgfältig der vorhandenen Bebauung ein, im Gegensatz zu dem von Hippenmeier im Wettbewerb vorgeschlagenen Radikal-Umbau jenes Altstadt-Teils. Die Ablehnung durch die damalige Jury besagt also nichts gegen die Zweckmässigkeit des heutigen Vorschlags Rütschi, dessen näheres Studium übrigens durch das Tiefbauamt bereits in Angriff genommen ist, wie uns der Bauvorstand I versichert. Uebrigens scheint das Tiefbauamt damals die Idee einer leistungsfähigen Parallelstrasse zur Bahnhofstrasse fallen gelassen zu haben, denn in dem spätern, in „S. B. Z." vom 21. Februar 1920 (Seite 89) veröffentlichten, sehr weitgreifenden Bebauungsplan Hippenmeiers zum Anschluss an den neuen Durchgangsbahnhof der „Experten 1919" ist jener Durchbruch nicht mehr enthalten. Es erscheint demnach durchaus verdienstlich, dass Arch. Rütschi diesen Rennweg-Durchbruch in neuer und wesentlich verbesserter Auflage wieder zur Diskussion gestellt hat.

*

Im Anschluss hieran sei noch mitgeteilt, dass unser Vorschlag (in „S. B. Z." vom 9. März d. J., Seite 124) auf Veranstaltung eines *Wettbewerbes* für die Ordnung der Verkehrsverhältnisse auf dem Bahnhofplatz auf guten Boden gefallen ist. Bereits vor 10 Tagen haben die S. B. B. auf eine bezügliche, städtischerseits an sie gerichtete Anfrage in zustimmendem Sinn geantwortet, sodass die Ausschreibung in Bälde zu erwarten sein wird. Wir danken den Herren Bauvorständen für ihr verständnisvolles Entgegenkommen und zweifeln nicht, dass die Heranziehung nichtbeamteter Fachleute wertvolle Beiträge zur Lösung dieser etwas verwickelten Verkehrsverhältnisse zeitigen wird. Eine besondere Genugtuung für die Behörden wäre es, wenn ihre eigenen technischen Dienstchefs und Beamten (deren Zulassung zur Teilnahme in diesem besondern Fall der Vorstand des Z. I. A. empfohlen hat) ihre Kräfte im freien Wettbewerb mit ihren nichtbeamteten Kollegen messen und dabei obsiegen würden. Das wäre wohl der beste Beweis einer nicht bloss auf amtlicher Kompetenz, sondern auch auf besserem Können beruhenden, also einwandfreien Zuständigkeit. C. J.

MITTEILUNGEN.

Die Herstellung von nichtsplitterndem Glas, dessen Verwendung bei Fahrzeugen eine immer steigende Bedeutung gewinnt, beruht, wie die „V. D. I."-Nachrichten (nach „The Chemical Age" 2. Februar) berichten, auf einer Erfindung des Franzosen Benedictus aus dem Jahre 1910. Das Verfahren wird noch heute von der Société du Verre Triplex angewendet und ist auch in den Vereinigten Staaten, Deutschland und der Tschechoslowakei eingeführt. Zwei Glasscheiben werden mit einer möglichst durchsichtigen und wolkenfreien Schicht von Nitroazetatzellulose überzogen und unter einer Presse mit einer Zelluloidplatte in der Weise verbunden, dass das Zelluloid zwischen den Ueberzügen der Glasscheiben liegt. Um eine gute Verbindung der Schichten zu erzielen, bestreicht man die Ueberzüge der Glasscheiben, nachdem man sie gewaschen und getrocknet hat, mit einer Gelatinelösung, die auch noch mit einer Lackschicht überzogen wird. Vor dem Zusammenpressen werden die Scheiben in einem Alkoholbad erwärmt. Beim Pressen muss man besonders darauf achten, dass Luftblasen und Ueberschuss an Flüssigkeit ausgetrieben werden. Schliesslich schneidet man auf dem Umfang der fertigen Scheibe die Zelluloidplatte ein wenig aus und füllt den Zwischenraum mit Pech oder dergleichen, damit keine Feuchtigkeit eindringen kann. Die Scheibe wird dann wie jede andere Spiegelglasscheibe geschliffen. Schwierigkeiten im Gebrauch solcher Scheiben entstehen zumeist dadurch, dass sich Zelluloseazetat und Nitrozellulose mit der Zeit verfärben und brüchig werden; man begegnet dem dadurch, dass man hierfür hochsiedende Lösungsmittel anwendet.

Der Hegaubahn-Verband, der sich im letzten November zwecks Förderung der Hegaubahn[1]) an Stelle des fallen gelassenen Randenbahn-Projektes konstituiert hat, hielt am 12. April in Zürich unter dem Vorsitz von Stadtpräsident Dr. E. Klöti seine zweite Versammlung ab. Diese nahm einen Bericht des Vorsitzenden über die bisher unternommenen Schritte zur Förderung der Hegaubahn entgegen und genehmigte hierauf die Statuten des Verbandes. Der Vorstand, der an die Stelle des bisherigen provisorischen Arbeitsausschusses tritt, wurde wie folgt bestellt: Stadtpräsident Dr. E. Klöti, Zürich (Präsident), Regierungsrat G. Altdorfer (Schaffhausen), Stadtpräsident Dr. W. Pletscher (Schaffhausen), Regierungsrat E. Walter (Zürich), E. Richard, Vizepräsident der Zürcher Handelskammer (Zürich), Direktor U. Haenggi (Schaffhausen), Dr. Ad. Jöhr (Zürich), Direktor der Schweizer. Kreditanstalt, Obering. H. Haueter (Neuhausen), Dr. A. Ith, Direktor des Verkehrsvereins Zürich.

372,34 km/h Fahrgeschwindigkeit hat der englische Rennfahrer Major Segrave auf der bekannten Strandbahn zu Dayton-Beach (Florida) mit seinem eigens dazu gebauten Rennwagen von 1000 PS Leistung[2]) erreicht, womit es ihm diesmal gelungen ist, einen neuen Rekord aufzustellen. In seiner neuesten Ausführung ist der Wagen, laut „Automobil-Revue", mit einem zwölfzylindrigen Napier-Lion-Flugmotor von 885 PS bei 3300 Uml/min ausgerüstet. Durch Steigerung der Drehzahl auf 3500 in der Minute kann die Leistung auf 935 PS erhöht werden. Die Bohrung beträgt 139 mm, der Hub nur 130 mm. Mit einem Motor gleicher Bauart hat vor anderthalb Jahren der englische Flieger Leutnant Webster beim Wettflug um den Schneider-Pokal eine mittlere Fluggeschwindigkeit von 453 km/h erreicht (vgl. Band 90, Seite 211, 15. Oktober 1927).

Schleuderbeton-Rammpfähle. In „Beton und Eisen" vom 20. Februar 1929 berichtet Prof. Kleinlogel über Probeversuche mit Schleuderbeton-Rammpfählen. Es hat sich ergeben, dass derartige Pfähle (wie dies auch von Schleuderbetonmasten bekannt ist) eine hohe Elastizität und Festigkeit, sowie eine verhältnismässig grosse Dichtheit des Beton aufweisen, wodurch die Angriffsmöglichkeit seitens säurehaltiger Wässer und Bodenarten herabgemindert wird. Infolge besonderer Anordnung kann die Pfahlspitze durch eine Jungfer herausgerammt werden, sodass ein breiter Pfahlfuss durch Einpressen von Beton geschaffen werden kann. Das um etwa 30% geringere Gewicht, demzufolge auch die kleinern Rammbärgewichte und die geringern Beförderungskosten, sind weitere Vorteile.

Neueres vom französischen Talsperrenbau. Ein unter diesem Titel im „Zentralblatt der Bauverwaltung" vom 16. Januar 1929 erschienener Artikel von Prof. E. Mattern (Berlin) enthält eine kritische Besprechung der neuesten französischen Bestimmungen über Querschnittsausbildung, über die Ausführung gerader und gekrümmter Sperrmauern, über die statischen Grundlagen, ferner Erörterungen über den gegenwärtigen Wettbewerb zwischen Gewichtsmauer einerseits und Bogen- sowie Reihengewölbemauer anderseits. Auch die in Frankreich vertretenen Stufen-Talsperren, bei denen die Gesamtstauhöhe auf eine Anzahl Bauwerke verteilt wird, ist auf Grund eines Entwurfs für den Stau der Dordogne erörtert.

Genfer Automobilsalon. Nächsten Samstag, 27. April, wird der zweite Teil des internationalen Genfer Automobilsalon eröffnet, an dem sich ungefähr 150 Aussteller beteiligen. Er umfasst die

[1]) Bd. 88, S. 343* (18. Dez. 1926); Bd. 92, S. 86* (18. August 1928).
[2]) Abgebildet in Band 89, Seite 100 (19. Februar 1927).