

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 16

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 07.05.2025

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

Nach einem ersten Rundgang, wobei alle Projekte anhand der vorgelesenen Erläuterungsberichte eingehend gewürdigt wurden, erfolgte eine nochmalige Besichtigung des in Frage stehenden Strandgebietes mit anschliessender Weiterberatung. Am zweiten Tag erfolgte anhand von Punktbewertungen die Rangfestsetzung der Projekte und Ausscheidung der Lösungen, die zur Prämierung nicht in Frage kommen. Zur Prämierung verblieben die Projekte Nr. 3, 6 und 9. Die prämierten Projekte wurden wie folgt beurteilt.

Projekt Nr. 3. Dieses Projekt zeigt im Ganzen wie im Einzelnen eine vorbildliche Einfühlung in die Aufgabe. Die Parkierungs-Verhältnisse sind gut gelöst. Im Gegensatz zu allen andern Vorschlägen wird der Strandweg auf eine Länge von rd. 1200 m so angeordnet, dass er neben den Vorzügen einer Promenade als Erholungsraum auch die im Programm verlangte Regelung der Bebauung innerhalb des unmittelbaren Uferbereiches wirtschaftlich und ästhetisch ermöglicht. Es ist das einzige Projekt, in dem die gartenbautechnische Behandlung des Seeufers im Plan und im Bericht bis in alle Einzelheiten vorzüglich gelöst und dem Charakter der Uferlandschaft ausgezeichnet angepasst ist.

Projekt Nr. 9. Grundauffassung der Aufgabe und Führung des Strandweges gut. Bebauungsvorschläge massvoll und annehmbar. Das Projekt ist wirtschaftlich leicht durchführbar. Gartenbautechnische Behandlung des Seeufers im Ausmass richtig, zeigt aber in der Durchführung zu wenig Einfühlung in den Charakter der bestehenden Uferlandschaft.

Projekt Nr. 6. Die Führung des Strandweges ist flüssig und enthält reizvolle Partien. Das Projekt ist wirtschaftlich leicht durchführbar. Parkplatz an der Südseite des Strandbades unerwünscht. Sportplatz und Strandbad am Südeinde wären besser mit dem bestehenden Strandbad vereinigt. Die geschlossenen Wasserpartien innerhalb des Strandweges dürften zum Teil durch Grünanlagen ersetzt werden. Trotz einigen Detailmängeln, im Grossen und Ganzen befriedigende Lösung der Aufgabe.

Für die drei zu prämierenden Projekte wird einstimmig folgende Rangordnung aufgestellt: 1. Rang: Projekt Nr. 3, 2. Rang: Projekt Nr. 9, 3. Rang: Projekt Nr. 6. Die dem Preisgericht zur Verfügung gestellte Summe von 4000 Fr. wird wie folgt verteilt:

- I. Preis (2000 Fr.): Projekt Nr. 3.
- II. Preis (1200 Fr.): Projekt Nr. 9.
- III. Preis (800 Fr.): Projekt Nr. 6.

Das Preisgericht empfiehlt einstimmig, die Arbeiten für das endgültige Ausführungsprojekt dem Verfasser des erstprämierten Projektes zu übertragen.

Die Oeffnung der Namensschläge ergibt folgende Verfasser:

- Projekt Nr. 3: Edgar Schweizer, Dipl. Arch., Thun
mit Paul Schädlich, Gartenarch., Zürich.
- Projekt Nr. 9: W. Bärffuss, Thun.
- Projekt Nr. 6: Arnold Itten, Arch., Thun.

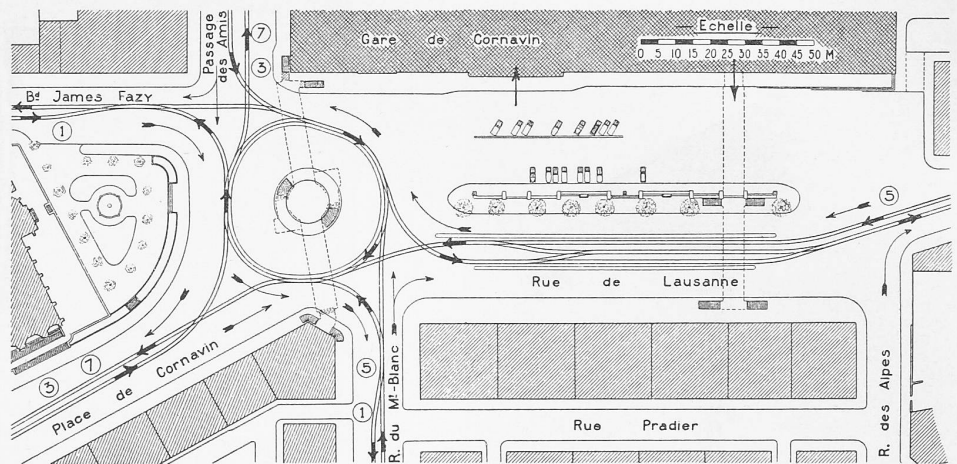
Thun, 17. Februar 1934.

Das Preisgericht:

- E. Keller, Ingenieur, W. Mertens, Gartenarchitekt,
- A. Wölfli, E. Amstutz, H. Staub, Stadtbaumeister.

Der Ausbau des Bahnhofplatzes Genf-Cornavin.

Schon 1927 ist an dieser Stelle ausführlich berichtet worden über die Verkehrsregelung und Gestaltung der Place Cornavin, die der Organisation des neuen Aufnahmegebäudes angepasst werden musste. Die Vorschläge des Experten, Ing. C. Jegher (Bd. 89, S. 165*), und des damaligen Genfer Bebauungsplan-Direktors, Arch. C. Martin (Bd. 89, S. 235*), hatten die flüssige Führung des freien Strassenverkehrs in den Vordergrund gestellt; in der Ausführung nun sind die inzwischen genauer umschriebenen Wünsche der Strassenbahn berücksichtigt worden, wobei gleichzeitig eine weitergehende Aufteilung des Platzes durch Verkehrsinseln aufgegeben wurde zugunsten



Die verkehrsregelnde Ausgestaltung des Bahnhofplatzes in Genf-Cornavin. — Masstab 1 : 2000. (Nach „Bull. techn.“)

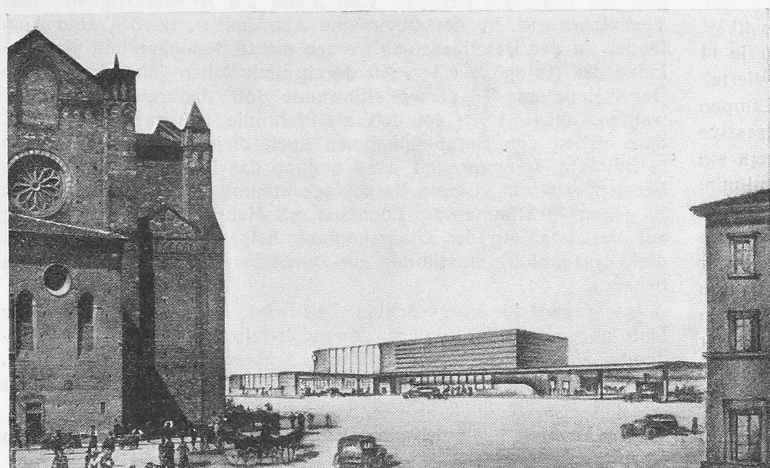
einer grossen runden Hauptinsel. Diese hat einen Durchmesser von rd. 42 m und ist einziges Zentrum des Platzes, um das aller Verkehr im Sens unique auf linker Hand kreist. Das Originelle der Lösung liegt darin, dass einzig die Strassenbahn von diesem Sens unique ausgenommen ist, d. h. in umgekehrtem Sinn (im Uhrzeigersinn) um die Insel kreist. Dies hat folgende Vorteile: 1. Die Trambenutzer steigen direkt auf die zentrale Insel aus, stören den Verkehr nicht und müssen ihrerseits beim Umsteigen keine gefährlichen Verkehrsbahnen kreuzen. 2. Der Strassenverkehr kreuzt alle Tramzüge durch normales Rechtsausweichen, alle Trams kommen den Strassenfahrzeugen entgegen, unerwartetes Abweichen gleichsinnig fahrender Trams in die Autofahrbahn hinein (schleifender Schritt der Fahrbahnen) ist damit vermieden. 3. Alle Tramlinien werden ausnahmslos um die Insel geführt; dadurch sind alle Umsteige-Relationen möglich, sowie auch jede beliebige, z. B. auch einmaligen Bedürfnissen angepasste Linienführung. — Schliesslich ermöglicht die Geleisegruppe an der Rue de Lausanne die Bildung von Zügen, Aufstellung von Einsatzwagen usw. Die Mitte der Insel nimmt eine runde Warthalle mit weit ausladendem Dach ein, über welchem noch ein Weichenwärterposten mit dem elektrischen Stellwerk sitzt. Im Keller der Warthalle sind W. C. und Geräteraume, und zu allem Ueberfluss kann man auch unterirdisch, durch einen 6 m breiten Gang (gestrichelt in der Abb.), nach dem Bahnhof oder der Rue du Mont Blanc gelangen; dieser wenig bequeme Weg wird zwar nur schwach benützt.

Diese, durch ihre Einfachheit bestechende Lösung ist allerdings, wegen der kurzen nutzbaren Längen zwischen den Abzweigungen, nur bei den eigenartigen Trambetriebs-Verhältnissen Genfs möglich; bei dichterem Verkehr müsste sie zu störenden Verstopfungen führen (vergl. Linien 1, 3 und 7!). Andererseits müssen die Wagen der Linie 5 (aus der Rue de Lausanne nach der Rue du Mt-Blanc) das ganze Karussell im Minimalradius umfahren. Man sieht, diese Einfachheit eines einzigen Ringgeleises ist mit recht empfindlichen betrieblichen Mängeln beschwert. — Offensichtlich zu wenig Rücksicht trägt der Plan der Stationierungsmöglichkeit der in Genf sehr zahlreichen Autos, von denen schon 1926 bis über 70 auf dem Platze selbst stationierten.

MITTEILUNGEN.

Der neue Bahnhof Florenz, unmittelbar gegenüber der historischen Kirche Sta. Maria Novella gelegen, wird nun auf Grund eines Wettbewerbes ausgeführt nach einem in durchaus zeitgemässen Geiste gehaltenen Entwurf einer Gruppe junger Florentiner Architekten. Einem Bericht der „D. B. Z.“ vom 14. Februar d. J., dem auch die Abbildung entstammt, entnehmen wir die folgenden, auch bei uns in der Schweiz beherzigenswerten Ausführungen.

Das Programm des Wettbewerbes schrieb den Bewerbern einen von der Eisenbahnverwaltung ausgearbeiteten Grundriss vor, von dem nicht abgewichen werden durfte. Ebenso waren die wesentlichsten Masse der verlangten Räume in jeder Richtung festgelegt, sodass den Architekten nur noch die künstlerische Gestaltung



Preisgekrönter und zur Ausführung bestimmter Entwurf für den Bahnhof Florenz. Links vorn östliches Querschiff und Chor der Kirche Sta. Maria Novella.

übrig blieb. Es verdient bemerkt zu werden, dass der weitaus grösste Teil der eingereichten Entwürfe durchaus moderner Formgebung war. Nur ganz wenige unvermeidliche Ausnahmen hatten es für nötig gehalten, ihre Bahnhofsgestaltung an die Frührenaissance der Kirche S. Maria Novella „anzugleichen“. Das Preisgericht hatte sich jedoch von vornherein auf den vernünftigen Standpunkt gestellt, dass jegliche eklektizistische Lösung von der Zuerkennung eines Preises ausgeschlossen sein sollte. Der preisgekrönte Entwurf entsprach somit allen wesentlichen Anforderungen: die technischen Forderungen waren durch Einhaltung der Vorschriften der Eisenbahnverwaltung erfüllt, und über die künstlerischen Qualitäten hatte das Preisgericht eindeutig entschieden.

Nach der Veröffentlichung des Spruches des Preisgerichtes jedoch entstand eine Aussprache in der gesamten Presse Italiens mit einer Anteilnahme der Bevölkerung, wie sie wohl gerade an den Werken der Baukunst zu den grossen Seltenheiten gehört. In erster Linie kämpfte der bekannte Kunstkritiker Ugo Ojetti, einer von den beiden Gegnern des Entwurfes in der Jury, mit der ganzen Macht seiner Persönlichkeit und der ganzen Kraft seiner glänzenden Feder gegen die Ausführung des preisgekrönten Entwurfes der Jungen. Die Argumente waren die üblichen: nach Florenz, und noch dazu in unmittelbare Nachbarschaft der Kirche S. Maria Novella passe diese moderne Baugestaltung nicht; man müsse sich „anpassen“ an den Charakter — und das soll in diesem Falle natürlich heissen an die Formen — des Ortes. Mehrere Monate lang bildete diese Debatte den Stoff für unzählige Zeitungs- und Zeitschriftenaufsätze, ja sogar für Salongespräche und Familienerörterungen. Endlich wurde dem langen und hitzigen Kampf der Meinungen durch ein Machtwort Mussolinis ein Ende gemacht: Der preisgekrönte Entwurf wird ausgeführt werden.

Das ist ein doppelter moralischer Erfolg: einmal hat die moderne Architektur in Italien damit ihren bisher bedeutendsten und sichtbarsten Sieg gegen alle Gegenströmungen errungen. Zum zweiten aber, und auch das war für Italien wichtig, hat man ein Exempel statuiert, indem man den Preisträgern aus einem Wettbewerb auch die Ausführung übertrug, eine an sich selbstverständliche Sache, die aber leider, auch in Italien, nur allzuoft umgangen worden war. Dass der preisgekrönte Entwurf selbst nicht in allen seinen Einzelheiten vollauf befriedigt und im Ganzen nicht die grosse künstlerische Leistung ist, als die er von seinen Freunden und Verteidigern während der Polemik hingestellt werden musste, spielt im Vergleich zu den grundsätzlichen Erwägungen nur eine untergeordnete Rolle.

Neue Dampffahrzeuge für Strasse und Schiene. Schon seit einigen Jahren baut das kalifornische Ingenieurbureau der Gebrüder Doble Automobile für Betrieb mit Hochdruckdampf, die sich im Wettbewerb mit den Automobilen normaler Betriebsweise durchaus behaupten können. Ueber die weiteren Entwicklungsarbeiten der Lizenznehmer für Deutschland, Henschel & Sohn A.-G. (Kassel) und A. Borsig (Berlin) berichten K. Imfeld und R. Roosen (Kassel) in der ZVDI vom 20. Januar 1934, unter Beifügung zahlreicher Zeichnungen und Bilder. — Der neue Personenwagen

unterscheidet sich äusserlich nicht von der gewöhnlichen Limousine. Seine Hochdruck-Dampfanlage — eine vorn unter der Haube eingebaute Rohrschlange für 100 at mit vollständig selbsttätiger Kesselregelung, Oelfeuerung und Abdampf-Kondensation — ist in zwei Minuten aus kaltem Zustande fahrbereit. Wegen Wegfall des Wechselgetriebes und der Kupplung ist die Führung des Wagens ausserordentlich einfach; ausser dem Lenkrad und der Bremsvorrichtung wird nur ein Fusshebel benötigt, mit dem die Füllung zwischen 35% und 80% reguliert wird, und der auch der Umsteuerung auf Rückwärtsgang dient. Eine derartige Zweizylinder-Omnibusdampfmaschine läuft bei 110 PS mit 1500 Uml/min.

Der 120 PS-Wagen hat bei 2,3 t Eigengewicht eine Anfahr-Beschleunigung von 2,7 m/sec². Seine maximale Geschwindigkeit beträgt rd. 150 km/h, bei einem Gasölverbrauch von 24 l pro 100 km. Ein Druckregler und ein Thermostat sorgen dafür, dass der Arbeitsdampf stets dem Verbrauch entsprechend erzeugt wird. Uebersteigt der Druck seinen Normalwert um etwa 5%, so schaltet der Druckregler die Feuerung aus, schaltet sie aber wieder ein, sobald der Druck 5% unter den

Normalwert sinkt. Ebenso schaltet der Thermostat die Speisepumpe aus, bzw. ein, je nachdem die Dampftemperatur ihren Normalwert über- oder unterschreitet. Durch eine flexible Leitung gelangt der Dampf in die Verbundmaschine, die mittels fester Stirnrad-Uebersetzung und Differentialgetriebe die Hinterachse antreibt. Der Abdampf wird nach Durchgang durch zwei Hilfsturbinen für Feuerungsgebläse und Kondensatorlüfter kondensiert, sodass das gleiche Wasser dauernd im Kreislauf bleibt. Den Antrieb der Speisepumpe besorgt die Hinterachse.

Nach dem selben Prinzip sind Omnibusse, Lastwagen und Eisenbahntriebwagen entwickelt worden. — Der Brennstoff-Verbrauch ist etwas höher als bei Dieselantrieb, doch lässt der Dampfbetrieb billigere Brennstoffe zu. Besonders aussichtsreich erscheint der Bau von Eisenbahntriebwagen nach dem neuen System. Die Deutsche Reichsbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft haben denn auch bereits solche Triebwagen bestellt. Die oberen Grenzen der Maschinenleistung liegen zur Zeit bei 150 PS für Lastwagen mit Anhänger und bei etwa 400 PS für Eisenbahn-Triebwagen.

Die Vereinigung „Freunde der internat. Kongresse für Neues Bauen“ ist entstanden aus dem Bedürfnis, die im engen Kreis der Kongressmitglieder erarbeiteten Grundsätze hinauszutragen in die Gesamtheit des Publikums, für das letzten Endes ja die Früchte dieser Arbeit bestimmt sind, und das sich so gedanken- und kritiklos in manche eingessessene Fehler herkömmlicher Bauweise einmauern lässt. Die Vereinigung veranstaltet zu diesem Ende Vortragsabende, an denen allgemein verständliche Referate dem genannten Ziel dienen wollen, und an die sich nachher zwanglose Diskussion und Geselligkeit anschliessen, die den gegenseitigen Kontakt vertiefen und nutzbringend gestalten sollen. An einem ersten Abend hatte Le Corbusier von seinem mühevollen, unaufhörlichen Kampf für das Neue Bauen und gegen seine Feinde — von den stumpfen, trägen, dummen bis zu den bössartigen — gesprochen, und letzten Samstag hielten vier Vertreter der Schweizergruppe des CIRPAC die Referate. Dr. S. Giedions Worte brachten überraschend neue Gesichtspunkte zur Wertung von Gefühlskomponenten in der Einstellung zum Neuen Bauen: heute, nachdem das Sachlich-Technisch-Funktionelle zum guten Teil abgeklärt und anerkannt sei, könne man mit gutem Gewissen den Problemen der Aesthetik, der Repräsentation gegenüberreten. Arch. A. Roth zeigte in rascher Bilderfolge, welche anschauliche Zahl und Qualität die Bauten der CIRPAC-Mitglieder in der Schweiz schon erreicht haben, doch brachte der anschliessende Ausblick „Weiterbauen“ von Arch. W. M. Moser gleich zum Bewusstsein, wie wenig das im Rahmen der gesamten Bautätigkeit und namentlich des Städtebaues ausmacht, wie unendlich viel noch zu tun bleibt. Der Film von der Meerreise des letztjährigen Kongresses in Griechenland, kommentiert von Arch. R. Steiger, leitete über zum geselligen Teil.

Die elektrische Turmuhr des Eiffelturms in Paris. Seit Mai 1933 funktioniert am Eiffelturm eine Turmuhr mit Lichtzeigern und zwei Zifferblättern (auf der NO- und NW-Seite des Turms) von 20 m Ø. Wie der Beschreibung von A. Bertrand im Bulletin der SFE vom März 1934 zu entnehmen, wird das Wandern des imma-

teriellen Minutenzeigers hervorgebracht durch das sukzessive Aufleuchten 60 radialer Strahlen von je 15 roten Glühlampen zu 40 W, während der Stundenzeiger mit Hilfe von 24 Strahlen zu je 11 weissen 40 W-Lampen von Stellung zu Stellung rückt. Viertelstundenpunkte sind auf den Zifferblättern durch 1000 W-Lampen hervorgehoben, Minutenpunkte durch 60 W-Lampen. Das sukzessive Anzünden der Lichtstrahlen besorgt über ein Relais-Schaltwerk ein Zwerg-Synchronmotor von etwa 2 gcm Drehmoment bei 200 Uml/min. Für die energieliefernde „Union de l'Electricité de Paris“ bildet dieses rein elektrische Uhrwerk übrigens einen Ansporn zu präziser Einhaltung der Periodenzahl 50, wie denn Mittel exakter Frequenzregulierung für die heutige Elektrizitätswirtschaft mit ihren Systemen zusammengeschalteter Zentralen und Zentralengruppen von erheblichem Interesse sind. — Der Schaltmechanismus der beschriebenen Uhr wurde von den „Etabl. Henry Lepaute“ erstellt.

Betriebswissenschaftliche Abendvorlesungen an der E. T. H. Priv.-Dozent Dr. A. Carrard: „Psychotechnik“ (die Anforderungen der Praxis an den Menschen, Berufsbilder-Psychologie der Reklame und des Verkaufs). Freitags 17 bis 19 h, Auditorium 21 d (Naturwiss. Institut, Westbau). „Psychotechnisches Praktikum für Vorgerücktere“. Einen Mittag 14 bis 18 h im Psychotechn. Institut. — Prof. Dr. W. v. Gonzenbach: „Hygiene der Beseitigung der Abfallstoffe“. Donnerstags 17 bis 18 h, Audit. 21 d (Nat. Inst.). — Prof. Dr. E. Haemig: „Statistische Forschungsmethoden“. Freitags 16 bis 17 h, Aud. 35 d. — Priv.-Dozent A. Walther: „Kosten- und Kalkulationslehre für Bauingenieure“. Donnerstags 16 bis 17 h, Aud. 3 d. „Industrielle Kalkulation, Betriebsrechnung, Betriebskostenkontrolle“. Donnerstags 17 bis 18 h, Aud. 3 d. — Beginn am 19. April 1934. Es ist beabsichtigt, die Vorlesungen zweistündig zu halten (15 bis 17 und 17 bis 19 h), sodass sie in sieben Vorlesungstagen beendet sind.

Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich. Am Sonntag den 22. April um 10 Uhr werden folgende zwei Ausstellungen eröffnet: „Das Bauernhaus im Kanton Zürich“ (Architekturpläne und Photos) und „Das Kastenmöbel“ (von der Einbaumtruhe bis zum Typenschränk). Besuchszeiten: an Wochentagen von 10 bis 12 h und 14 bis 18 h, Sonntags bis 17 h, Montags geschlossen. Schluss der Ausstellungen am 19. Mai.

Die Direttissima Bologna-Firenze (Bd. 90, S. 185*, 8. Okt. 1927) mit dem neuen, 18 1/2 km langen Apennintunnel, wird morgen feierlich eingeweiht. Aus diesem Anlass hat uns Prof. E. Thomann eine eingehende Gesamtdarstellung des bedeutenden Tunnelbaues verfasst, die demnächst hier erscheinen wird.

WETTBEWERBE.

Reformierte Kirche in Beinwil am Hallwilersee. In diesem auf 7 Eingeladene beschränkten Wettbewerb hat das Preisgericht, dem die Architekten Stadtbaumeister F. Hiller (Bern) und Kantonsbaumeister H. Wiesmann (Zürich) angehörten, folgenden Entscheid gefällt:

- I. Preis (900 Fr.): Arch. Armin Meili, Luzern.
- II. Preis (600 Fr.): Arch. Arter & Risch, Zürich.
- III. Preis (500 Fr.): Arch. W. Schlattmann, in Firma P. Giumini,
- IV. Preis (200 Fr.): Arch. Rud. Glaser, Basel. [Arch., Zürich.

Jeder Bewerber hat eine feste Entschädigung von 400 Fr. erhalten; das erstprämierte Projekt ist zur Ausführung empfohlen. Die Ausstellung der Entwürfe in der Turnhalle Beinwil dauert bis zum 25. April täglich von 10 bis 11 1/2 und 16 bis 18 h, Samstag und Sonntag ausserdem von 14 bis 16 h.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.
Zuschriften: An die Redaktion der S. B. Z., Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.
Protokoll der 10. Sitzung, 7. März 1934.

Der Präsident eröffnet die Versammlung mit der Begrüssung des Referenten und der 85 Mitglieder und Gäste. Nach Genehmigung des Protokolls der 8. Sitzung gelangt der Antrag des Vorstandes über ein „Notopfer“ zur Diskussion, der jedem Mitglied mit der Einladung zur Sitzung zugestellt worden war. Zur Einleitung

gibt der Präsident Kenntnis vom Stand der Arbeitslosigkeit unter Technikern: rd. 1/5 derselben sind Akademiker, rd. 3/5 sind Ausländer. In der Detailberatung werden erste Bedenken laut über die Höhe des Notopfers („1/5 der durchschnittlichen jährlichen reinen Berufseinnahmen“); diesem Einwande soll dadurch entsprochen werden, dass „1/5“ deutlich als Richtlinie gekennzeichnet wird, dass neben den Berufseinnahmen auch diejenigen aus Vermögen in Betracht kommen und dass endlich das Notopfer als freiwillig bezeichnet wird. Diesem Vorschlage stimmt die Versammlung mit 37 gegen 19 Stimmen zu. Ebenfalls mit Mehrheit wird dem Antrag auf Veranstaltung der Urabstimmung beigegeben, während sich die Versammlung einstimmig zur Durchführung der Notopferaktion bekennt.

Wegen der vorgerückten Zeit wird Traktandum 3 von der Liste abgesetzt. Es folgt ein kurzer herzlicher Nachruf des Präsidenten an unser verstorbene Mitglied Masch.-Ing. Georges Zindel, gewesener Redaktor der Schweiz. Bauzeitung, zu dessen Ehrung sich die Versammlung erhebt.

Um 21 h beginnt Kantonsbaumeister Hans Wiesmann seinen Vortrag:

Das Grossmünster in Zürich.

Zum ersten Mal seit seinem Bestehen wird das Grossmünster in Zürich vollständig überarbeitet, da die Verwitterung an allen Teilen mit einer nicht zu erklärenden Beschleunigung um sich griff. Rund ein Viertel aller Steine muss ausgewechselt werden. Die Wahl des Materials und die Steinbearbeitung sind deshalb entscheidend für das künftige Aussehen. Wesentlich ist die Anwendung mittelalterlicher Techniken, die für den Stil ebenso massgebend sind wie für die Architekturformen. Durch Erfüllung neuer Bedürfnisse, Entfernen schlechter Zutaten und Ergänzung verlorener Glieder wird das umstrittene Gebiet der Restauration berührt. Zwei Dinge müssen hier alle Theorien ersetzen: Takt und Kritik.

Die Erneuerungsarbeiten zerstören die bisher unangetastete Oberfläche des Gebäudes vollständig. Die genaue Aufnahme des alten Bestandes und sorgfältige Einzelbeobachtungen sind deshalb Pflicht. Nur so kann die längst nicht abgeklärte Baugeschichte die Unterlagen für die weitere Forschung erhalten. So war es auch möglich, neue Gesichtspunkte zu gewinnen und stillkritisches Untersuchungen aus neuester Zeit zu unterbauen. Im allgemeinen war die Bedeutung des Bauwerkes durch eine allzu vorsichtige Datierung unterschätzt worden. Die Stärke Zürichs lag nicht im Schöpferischen, sondern im Sammeln fremder Einflüsse und ihrer Vermittlung nach Norden. Immer deutlicher zeichnen sich verschiedene Bauperioden und Planänderungen ab. Erst war S. Abbondio in Como massgebend, später Pavia und Katalonien.¹⁾ Aus einer Pfeilerbasilika wurde eine Hallenkirche mit Emporen in der Art der lombardischen Kirchen. Das beginnende 13. Jahrhundert schuf dann das Hochschiff und gab dem Innenraum gotische Proportionen.

Die Türme, im Anfang wohl nicht geplant, erhielten ihren Ausbau mit Spitzhelmen erst unter Waldmann. Nach einem Turmbrand von 1763 und einem unglücklichen Umbau der ganzen Kirche, den er nach sich zog, wurden 1779 die heutigen Hauben aufgesetzt. Die Verlockung wäre gross, bei der beginnenden Turmrenovation den alten Zustand wieder herzustellen; denn die Kritik hat manches auszusetzen. Aber ein Modernisieren von Bauwerken der jüngeren Vergangenheit bleibt meist an Aeusserlichkeiten hängen und verbessert die Gesamthaltung wenig. In unserem Falle sind die Türme eng mit der Stadtsilhouette verwachsen, die sich wesentlich gewandelt hat seit dem Mittelalter. Sie stellen als ein erster Ausdruck der beginnenden Romantik (oder ein letztes Aufleben einer gotischen Tradition?) selbst wieder ein Kulturdenkmal dar. (Autoreferat.)

Der Präsident begrüsst die Erhaltung der bestehenden Turmhelme, er dankt dem Referenten für seine vorzüglichen, mit Beifall aufgenommenen Ausführungen und schliesst die Sitzung um 22.45 h.

Der Protokollführer: A. G.

¹⁾ Vergl. hierzu den Aufsatz in der „Schweiz. Bauzeitung“ vom 24. Dez. 1932.

Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik.

55. Diskussionstag

Samstag, 28. April 1934 in Zürich, 10.15 h im Auditorium I der E. T. H.

TRAKTANDEN:

Vormittags 10.15 h: „Festigkeitseigenschaften der Stähle bei hohen Temperaturen“ (Gewöhnlicher Zugversuch, Dreiaxiger Spannungszustand, Ermüdung, Warmfestigkeit der Werkzeugstähle). Referent: Ing. Ant. Eichinger, wissenschaftl. Mitarbeiter der E. M. P. A.

Nachmittags 14.30 h: Diskussion.

Jedermann, der sich für die Fragen des Materialprüfungswesens interessiert, ist zur Teilnahme eingeladen.