

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 4

Artikel: Das neue Basler Kunstmuseum: Arch. Rud. Christ (Basel), Mitarbeiter Prof. P. Bonatz (Stuttgart)
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48982>

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: 15.05.2025

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

In den Maueröffnungen sind notwendig: bei Vollicht schwerste Abschirmungen, bei Arbeitsplatzlicht mittelschwere Abschirmungen, bei Dämmerlicht unter günstigen Umständen keine Abschirmungen.

Die Beurteilung der richtigen Wirksamkeit der Verdunkelungsmittel ist für die Bevölkerung und für die Polizei in Städten ausserhalb systematisch angelegter Verdunkelungs-Uebungen deshalb schwer, weil leicht «falsches Licht» dazu kommt und die zur Beurteilung erforderlichen Voraussetzungen oft von Natur aus nicht gegeben sind. Die Lösung der Verdunkelungsprobleme ist in weitgehendem Masse Sache der Beleuchtungsfachleute.

Dieser kurzen Darstellung ist zu entnehmen, dass die Zeichen «Fliegeralarm» und «Endalarm» auf die Verdunkelung im Prinzip ohne Einfluss sein sollten. Nur bestimmten Betrieben ist die Ausführung von mit Lichtschein nach aussen verbundenen Arbeiten ausserhalb des Alarmzustandes gestattet.

H. Leuch.

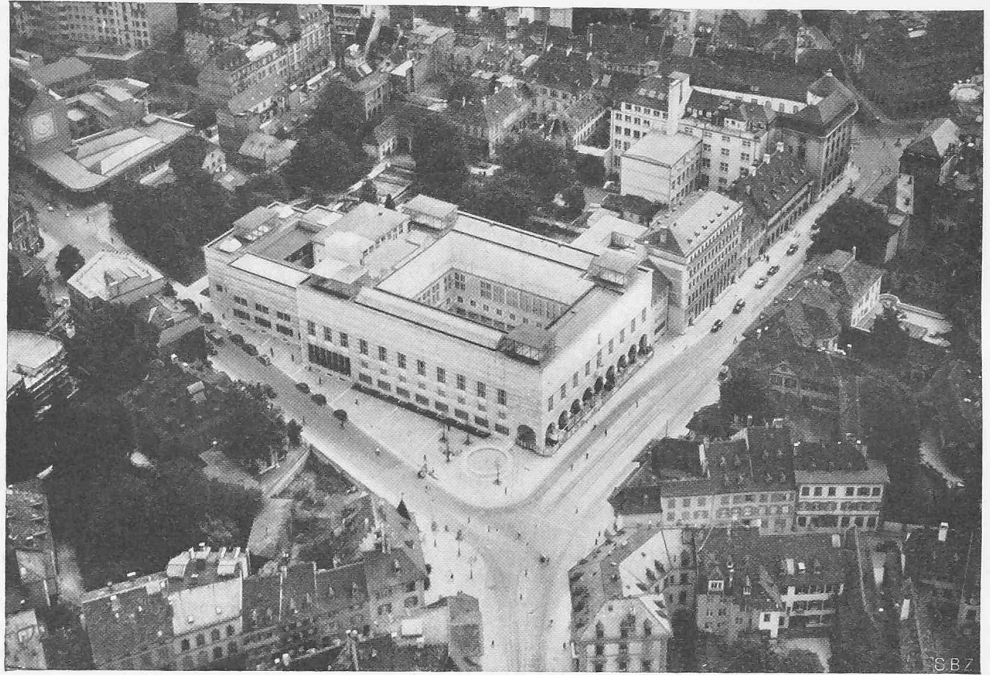


Abb. 2. Flugbild aus Nordost: links Dufourstrasse, rechts St. Albangraben. Phot. Aviatik Beider Basel.

Das neue Basler Kunstmuseum

Arch. RUD. CHRIST (Basel), Mitarbeiter Prof. P. BONATZ (Stuttgart)
Hierzu Tafeln 1 bis 4

Mit der am 29. August 1936 erfolgten Eröffnung des neuen Basler Kunstmuseums am St. Albangraben ist die bald 30jährige Entwicklungsgeschichte dieses Bauvorhabens abgeschlossen worden. Sie ist in architektonischer und stadtbaulicher Hinsicht so wechselvoll, dass wir, vorgängig der Baubeschreibung, diejenigen unserer Leser, die sich für das allmähliche Werden derartiger architektonischer Grossaufgaben interessieren, kurz auf die geschichtlichen Daten hinweisen, soweit sie, begleitet von den jeweiligen Plänen, in der «SBZ» ihren Niederschlag gefunden haben.

Einem ersten Wettbewerb war im Sommer 1909 die Parkanlage der Elisabethenschanze unweit des Zentralbahnhofs als Areal zur Verfügung gestellt worden. Sechs Entwürfe, alle im gleichen Rang, waren das Ergebnis; es zeigte wenigstens das, dass jener zweiseitig abschüssige Platz offensichtlich ungeeignet war, auch abgesehen von der Nähe des grossen, damals noch raucherfüllten Bahnhofareals. Die dessenungeachtet architektonisch bemerkenswerten Entwürfe sind dargestellt in Bd. 55, April/Mai 1910. — Vier Jahre später versuchte man die Sache auf der ebenen Schützenmatte, wo zwei Entwürfe im ersten Rang prämiert wurden, von E. Faesch (†) und H. Bernoulli; von diesen ist besonders jener von Bernoulli beachtenswert, der zum ersten Mal die Idee entwickelte, den Haupteingang in den Hintergrund eines gros-

sen Hofes zu verlegen, dessen Durchschreiten durch Distanzierung vom Strassengetriebe eine gewisse Vorbereitung und Sammlung zum bevorstehenden Kunstgenuss bezweckte (dargestellt in Bd. 63, Mai 1914). Aber auch jener Wettbewerb hatte die Verwirklichung nicht im Gefolge. Es wurde 1928 ein dritter ausgeschrieben, auf dem heutigen Areal des Württembergerhofes am St. Albangraben, wo die unglückliche Schiefwinkligkeit des Bauplatzes eine Reihe von Entwürfen zeitigte, die sich in verschiedenster Weise bemühten, der Ungunst des Platzes Herr zu werden; sie sind zu finden in Bd. 93 der «SBZ», April 1929. Der erste Preisträger, Arch. E. Meier-Braun, ist verstorben; im zweiten Rang standen die Arch. R. Christ (Basel) mit P. Büchi (Amriswil). Aus einem anschliessenden, vierten Wettbewerb unter den sechs Prämierten ging dann der umgearbeitete Entwurf Christ-Büchi als Sieger hervor, der als Baugrundlage gewählt wurde, veröffentlicht in Bd. 99, S. 326 vom Juni 1932. Im weiteren Verlauf kam (wie das ja auch anderwärts schon passiert ist) der Preisrichter Prof. Paul Bonatz als Mitarbeiter hinzu, während P. Büchi ausschied. Der umgearbeitete Entwurf Christ-Büchi (vom. Jan. 1931) entspricht aber im Wesentlichen sozusagen genau dem nunmehrigen Ausführungsplan.

«In letzter Stunde» versuchte damals Arch. Prof. H. Bernoulli die unglückliche Situation des Kunstmuseums aus dem Lärm banaler Verkehrsstrassen zu retten durch Einreichung eines programmwidrigen Entwurfs, unter obigem Motto, in dem er vorschlug, das Museum in mehrere Baukörper unterteilt und unter Mitverwendung des bisherigen Museums an der Augustinergasse (von Berry erbaut 1849) an den Rheinsprung zu verlegen, wo es zwischen Münster und Universität in die ihm durchaus entsprechende Atmosphäre einer geistigen Akropolis auf der Pfalz zu stehen gekommen wäre. Leider, leider liess sich diese stadtbaulich ganz vorzügliche Idee nicht verwirklichen; sie ist immerhin, wenn auch bloss akademisch betrachtet, skizzenhaft festgehalten und von P. M. besprochen in Bd. 93, 20. April 1929.

Damit wäre die Vorgeschichte dieses Museumbaues kurz in Erinnerung gerufen. Wir gehen über zur Darstellung des Hauses, für

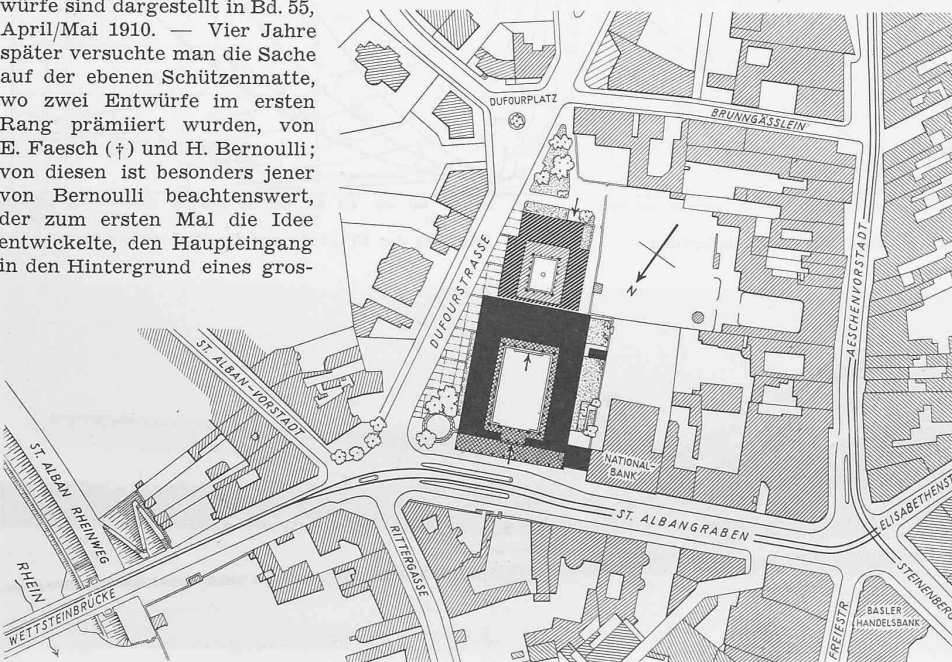
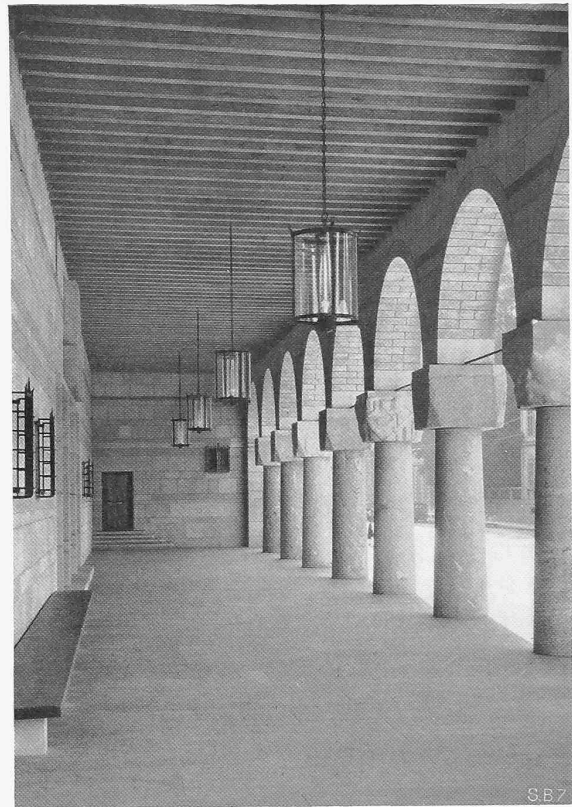
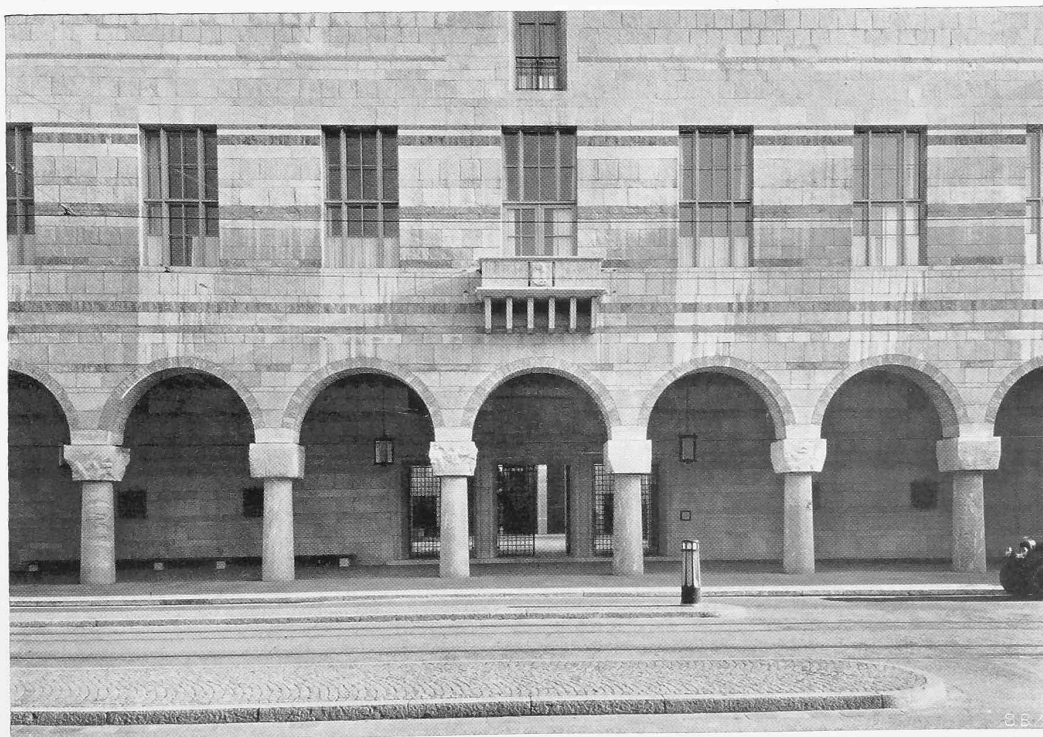


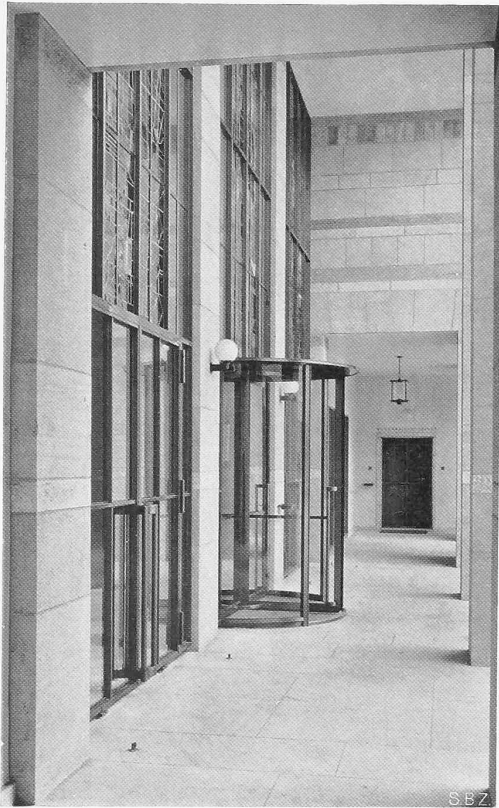
Abb. 1. Lageplan 1:3000 des Basler Kunstmuseums und seiner stadtbaulichen Situation.



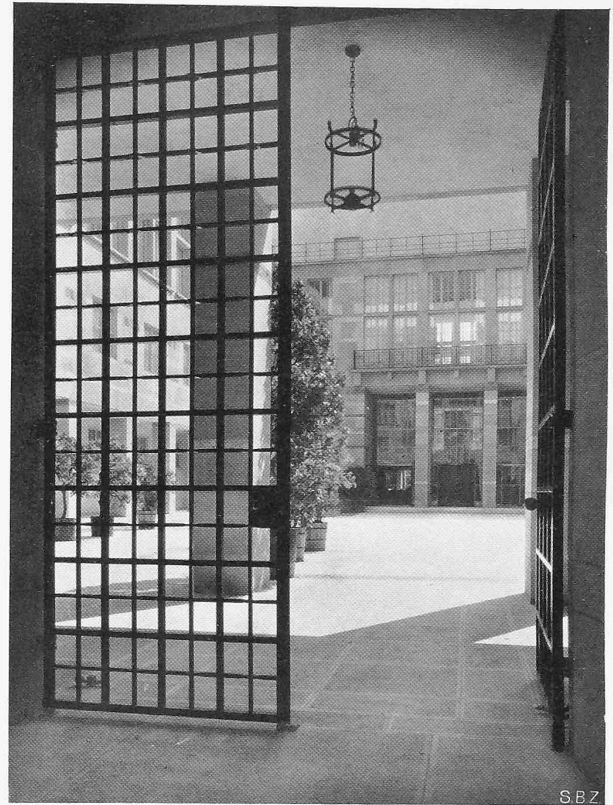
Arkade am Albangraben. — Säulen Tessinergranit (Kapitälé unfertig), Mauerfläche Kalkstein u. Granitbänder, Decke Eisenbetonbalken



NEUES KUNSTMUSEUM IN BASEL Arch. R. CHRIST, Mitarbeiter P. BONATZ
Natursteinfassade aus hellem Solothurner und dunklem Neuenburger Kalk, Teilungsbänder aus 5 verschiedenen Tessiner Graniten, Säulen desgl. von Osogna und Bodio, Kapitälé Solothurner Kalk (unfertig)



Haupteingang, Türen und Fenster aus Bronze,
Mauerpfeiler Othmarsinger Kalk und Andeergranit



Blick aus der Arkade durch Abschlussgitter in den
Grossen Hof, im Hintergrund der Haupteingang



DAS NEUE BASLER KUNSTMUSEUM

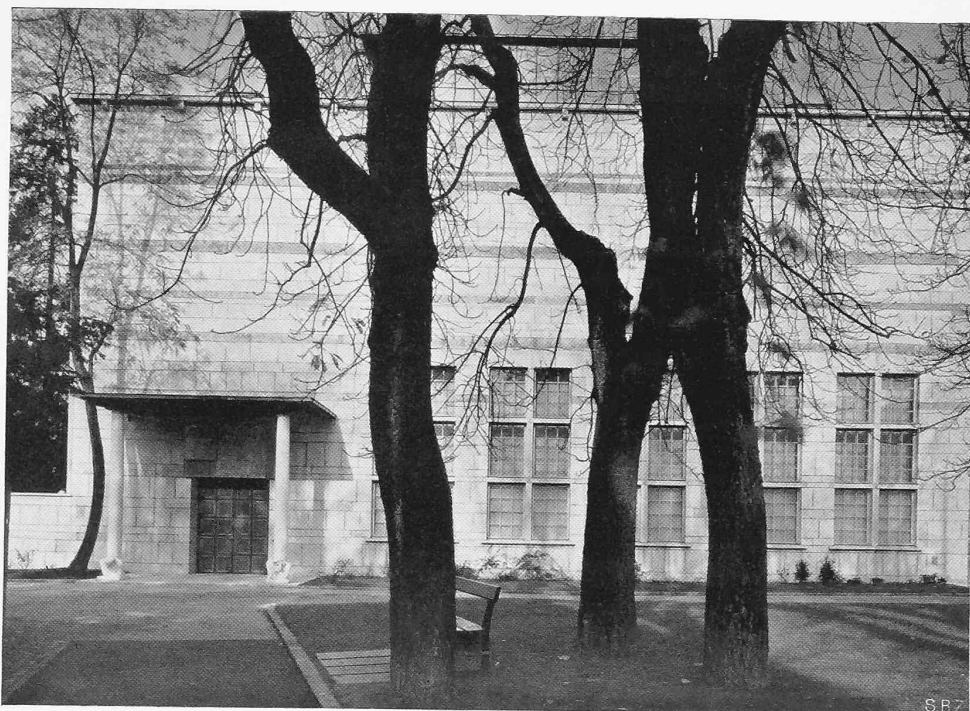
Blick aus der Eingangshalle in den grossen Hof. Glasbilder von O. Staiger u. (seitlich) K. Hindenlang



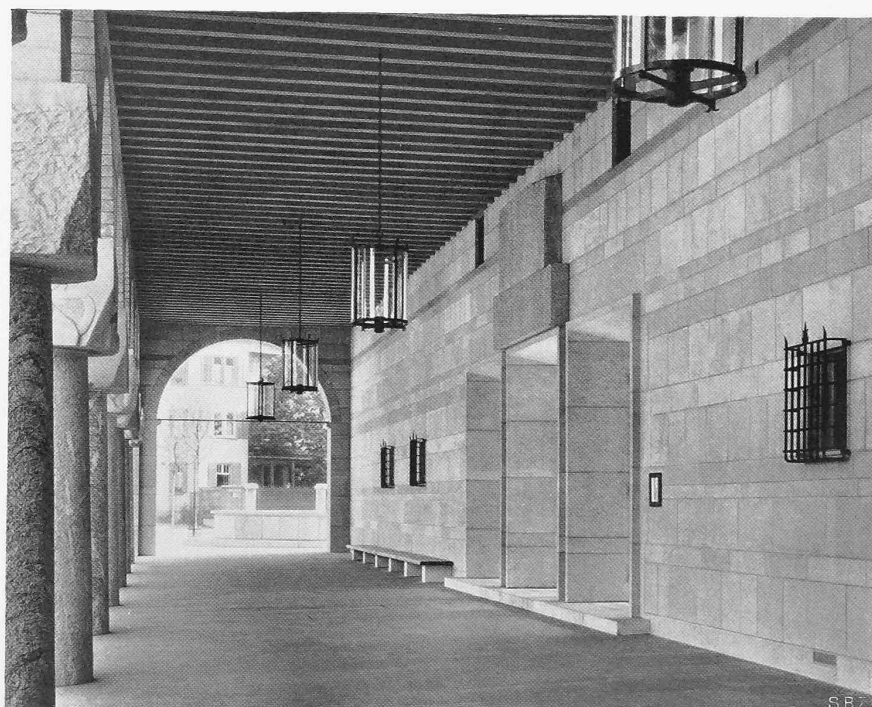
Der grosse Hof, gegen den Albangraben. Bodenbelag verschiedenfarbige und verschieden bearbeitete Kalksteine, Wände Solothurner und Othmarsinger, Bänder Andeer- und Tessiner-Granite, Obergeschoss verputzt



DAS NEUE BASLER KUNSTMUSEUM Der kleine Hof mit altvenezianischem Pozzo in rosso di Verona, Bodenpflasterung in farbigen Rheinkieseln zwischen gelben Lauffenerkalk-Bändern, Wände naturroter Backstein zwischen Lauffener und dunklern Neuenburger Kalkbändern



Fassade am Dufourplatz mit dem rückwärtigen Eingang und den Fenstern des Vortragsaales
Mauerfläche verschiedene Kalke und Granite



BASLER KUNSTMUSEUM Arch. R. CHRIST mit P. BONATZ
Arkade am St. Albangraben. — Wand aus Kalksteinquadern, Teilungsbänder Granite,
Boden aus grau-rottem Hartsandstein

die uns Arch. R. Christ Ausführungen zur Verfügung gestellt hat, denen Nachstehendes entnommen ist (vergl. auch «Basler Nachr.», Festnummer vom 29. Aug. 1936).

*

Mit der Wahl des Bauplatzes auf dem schiefwinklig durch Verkehrstrassen begrenzten Areal des Württembergerhofes und der ehemaligen Eisenbahnbank am St. Albangraben und der Aufstellung eines umfangreichen Museumsprogrammes durch die zuständigen Stellen, war dem Architekten die Bauaufgabe gestellt. Vielleicht in anderem Sinne gestellt, als er sie nach Kenntnis und Durcharbeitung derselben stellen würde.

Die Platzansprüche der Sammlungen, die Zusammenstellung der durch die Sammlung gegebenen Raumgruppen und eine für Besucher und Verwaltung, Sicherheit und Betrieb günstige Organisation haben nach Studium der Wettbewerbsprojekte und nach vielen Ueberarbeitungen nach den Wünschen der Museumsdirektion auf dem verhältnismässig knappen Bauplatz zu der geschlossenen, um einen grösseren und einen kleineren Hof gruppieren Bauanlage geführt.

Städtebaulich ist die Beziehung zum St. Albangraben und zum Rittergassareal gesucht. Die, die alte Stadtanlage schief durchschneidende, den Aussenverkehr zur Wettsteinbrücke bringende Dufourstrasse wird bewusst als Baulinie ausgeschaltet.

Wie der Stein in einem Ring schliesst der Museumsbau das Geviert Albangraben-Aeschenvorstadt und zeigt sich frei gegen den Ausgangspunkt des Münstergebietes, der Wettsteinbrücke und der St. Albanvorstadt. Der kostbare Bau mit dem kostbaren Inhalt soll von der Allgemeinheit in Besitz genommen werden, ähnlich dem Rathaus oder der Signoria in den italienischen Städten. Diese Einstellung ist für das Gesicht des Baues massgebend gewesen.

In der 7 m tiefen Arkade mit ihren neun Rundbogen verklammert sich der Bau mit dem Strassenraum; ein einheitlicher Steinplattenbelag vom Trottoirrand bis zum Eingang lässt den Passanten in den Bau eintreten und den Blick in den grossen, lichterfüllten Eingangshof mit seinem gemusterten Kalksteinboden gewinnen. Die Bogenhalle mit ihrer langen Sitzbank gegenüber der Tramhaltestelle gibt einen erwünschten Treffpunkt für Groß und Klein. Die Säulenkapitälé zeigen keine blossen Dekorationsplastik, die, hoch oben, kaum je beachtet wird, sondern alle Leute interessierende und an- und aufregende lebendige Gestaltungen aus unserer Zeit, die teilweise schon in langer Zusammenarbeit vom Architekt und Bildhauer (J. Probst, E. Suter, A. Weisskopf) geschaffen worden sind und im Laufe der Zeit noch herauswachsen werden.

Wenn so die Hauptwirkung durch die Fühlbarmachung des Grundrisses, also durch die räumliche Gestaltung gesucht ist, sind die Fassaden einfach, ohne plastische Gliederung mit Vorbauten oder dergleichen gehalten. Durch die sorgfältige Auswahl unserer schönsten einheimischen Hausteine aus den Brüchen von Solothurn, Neuenburg und dem Tessin, ist dem Bau eine solide und auf alle Zeiten echt und nobel wirkende Haut gegeben.

Die verhältnismässig nicht zu grossen Fenster, unten mit kräftigen Schmiedeisengittern bewehrt, und die geschlossenen Flächen, die die Oberlichtsäle umschliessen, sind durch die Anforderungen des Museums gegeben. Durch die Gliederung mit Bändern und Rollschichten in dunklerem, körnigem Granit, werden die schimmernden Flächen des Kalksteins gegliedert. Besonders gut kommt die Absicht der Materialwahl und Verwendung an der intimen, kleinen Fassade am baumbestandenen Dufourplatz zur Geltung. Der dortige Eingang zum Vortragssaal mit dem Eichendach auf den schlanken, von Fabeltieren getragenen Säulen aus Castione-Marmor (Bildhauer Paul und Franz Wilde) und mit dem im Entstehen begriffenen Relief in rotem Kalkstein von Röschenz am nahen Blauen, von Bildhauer J. Probst, gibt ein wertvolles Schmuckstück (Tafel 4).

Auch im Innern, beim etwas reicher gehaltenen grossen Hof mit dem tonigeren Material aus den Muschelkalkbrüchen von Othmarsingen und den grünen Steinen von Andeer, oder dem kleinen geschlossenen Hof in naturfarbenen Backsteinen aus unsern Ziegeleien mit dem gelblichen Laufenerkalk und Neuenburgerstein, kombiniert mit einer feinmasstäblichen Pflasterung aus Rheinkieseln, kommt die Echtheit des Materials, das feine Farbspiel ohne groben Aufwand an Formen zur Geltung. Eindringlich wirkt die grosse Höhe des Treppenhauses mit einem markanten Relief von Bildhauer Karl Gutknecht über dem kleinen Hof.

[Während vorliegende Nummer dem äusseren Aspekt des Museumsbaues gewidmet ist, wird die nächste Grundrisse und Schnitte, sowie Innenansichten bringen. Die technischen Einzelheiten der Durchbildung und Installation sollen dann später folgen.]

Zur Frage der Walenseestrasse

Seit wir zum letzten Mal über diese nachgerade brennend gewordene Frage, bzw. über das genehmigte Ausbauprojekt des Schlusstückes zum Anschluss der Kerenzerbergstrasse an die bestehende Uferstrasse berichtet (Seite 179 bzw. 193 letzten Bds., vom 24. u. 31. Okt. 1936), sind allerhand unsachliche Ueberreibungen gemacht worden, die geeignet sind, die Meinung der Öffentlichkeit und der Behörden in bedenklichem Mass zu verwirren statt zu klären. Seit am 27. Mai 1935 Glarus sich aus dem interkantonalen Initiativkomitee für eine Walenseestrasse zurückgezogen und an ihrer Stelle eine Panixerstrasse in Vorschlag gebracht hatte (vergl. Bd. 106, S. 226*, 9. Nov. 1935), ist dieses Projekt dermassen in den Vordergrund gerückt und als militärisch weit besser angepriesen worden, dass man darob die Walenseestrasse und ihren verkehrswirtschaftlichen Wert fast vergass. Es war hauptsächlich Major K. Brunner (Zürich), der in dieses Horn stiess (in «N.Z.Z.» 1936, Nr. 1310); neuerdings ist ihm ein anonymes Sekundant «E» erstanden («N.Z.Z.» Nr. 2219). Es ist nicht Sache der «SBZ», sich in strategische Betrachtungen einzulassen; es sei blos verwiesen auf unsere Uebersichtskarte der Alpenstrassen und saumbaren Wege vom Simplon bis zum Brenner auf Seite 179 letzten Bandes (24. Oktober 1936). Wir können aber daran erinnern, dass sowohl der Kommandant der 6. Division, wie der frühere und der heutige Geniechef, wie auch die Generalstabsabteilung (in einem Gutachten an das Eidgenössische Militärdepartement) sich bezügl. des militärischen Wertes zugunsten der Walenseestrasse ausgesprochen haben. Dies dürfte zur Beruhigung in dieser Hinsicht genügen.

Einen wesentlichen technischen Irrtum begehen K. Brunner und «E» indem sie die Walenseestrasse mit der Panixer-«Strasse» vergleichen: sie übersehen, dass es sich beim Panixer um einen 6 km langen Tunnel handelt, ein für Fuhrwerkbetrieb absolutes *Novum*, dem bezügl. *betriebstechnischer Leistungsfähigkeit* jeder Ingenieur und Autofahrer mit grossem Bedenken gegenüberstehen muss (vergl. Bd. 106, S. 171*, 217* ff. 1935). Es ist irreführend, wenn «E» erklärt, die 20 kurzen Fenster-Tunnel und Galerien der Walenseestrasse hätten zusammen (!) «ungefähr die gleiche Länge» wie der Panixertunnel (nein: rd. 4 km gegen 6 km!), und irreführend zu sagen, der Bau des Panixertunnels könne «ebenso gut» im Winter durchgeführt werden, wie die Tunnelarbeiten an der (1000 m tiefer liegenden) Walenseestrasse! Nein: Walenseestrasse und Panixer sind in keiner Hinsicht bau- und betriebstechnisch so miteinander zu vergleichen, wie dies vielfach geschieht. Der abgelegene Panixer hat fast nur militärische — und für militärischen Stossbetrieb wegen des langen Tunnels sogar noch sehr fragliche — Bedeutung; er kostet mindestens das Doppelte und braucht mehr als die doppelte Bauzeit der Walenseestrasse, die ihrerseits, ausser den militärischen, wie keine andere auch den *friedlichen* Zwecken, dem Reiseverkehr *ganzjährig* und *unstreitig am besten* dient.

In einem technischen Gutachten, mit dem sich die Glarner Baudirektion die Vorzüge der Kerenzerberg-, bzw. die Mängel der Walenseestrasse hat bestätigen lassen, lesen wir über die «nicht abzuleugnende» militärische Bedeutung einer Uferstrasse folgende erstaunlichen Sätze: «Frage ist nur, ob nicht andern Strassen eine *weit höhere* strategische Bedeutung zukäme als der Walenseestrasse, und deren Bau daher *viel dringender* wäre», wie z. B. (in Fortsetzung des Prager) ... «einer *Strasse über Weesen-Amden nach dem Toggenburg*, woselbst sie die natürliche Verlängerung finden würde in der nahezu fertiggestellten Strasse Rietbad-Kräzern-Urnäsch-Appenzell» — mit Anschluss an die Sämtischwebebahn?! Und mit solchen «strategischen» Argumenten wird die Walenseestrasse bekämpft! —

Man sollte auch nicht aus ausschliesslich militärischen Erwägungen eine allgemein verkehrswirtschaftlich schlechtere Route einer bessern, weil natürlicheren vorziehen. Als vor 25 Jahren im Kampfe Splügenbahn contra Greina gegenüber dem Splügen die Landesgefahr ins Feld geführt wurde, sagte unser nachmaliger *General U. Wille* u. a.: «... noch in keinem Lande der Welt ist es vorgekommen, dass man eine durch das *wirtschaftliche* Interesse des Landes gebotene Bahn nicht *dort* baute, wo sie diesem Zweck am besten dient, weil sie dem Nachbar in der dunkeln Zukunft einmal dienlich sein könnte zu kriegerischem Einfall. Jede Eisenbahn, jede Brücke, jede Strasse, die ins Nachbarland hineinführen, erleichtern einem Invasor seine Absichten in ganz gleichem Masse, wie sie dem friedlichen Verkehr mit ihm dienen. Und wenn beim Bau solcher, für das Wohlergehen und Gedeihen, für das Leben der Nation notwendiger Verbindungsmittel die Erwägung, dass sie im Krieg dem Feinde, der ins Land will, möglichst wenig Vorteil gewähren sollen, obenan