

Aus dem Bürgerhaus-Band Waadt, 1. Teil

Autor(en): **P.M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 8

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40177>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hinterwasser müsste sich am nahen Ufer stauen und die vorerwähnte, geschiebeführende Querströmung könnte nicht auftreten. In solchen Fällen erhält man mit Längsbauten bessere Resultate.

Bühnenartige Einbauten schützen wie gesagt das Ufer, bewirken aber nur eine teilweise Auffüllung. An der Aare zwischen Bern und Thun befindet sich eine Anzahl solcher Sporren, die in einem Abstand von etwa 5 m vor ihrem Ende einen etwa ebensolangen Ansatz in der Richtung des Flusses erhalten haben (Abbildungen 10 und 11). An diesem Anhängsel hat sich jeweils eine starke Kiesbank angesetzt, die zuweilen bis zum nächsten Sporren hinunterreicht. Es ist dies aber nirgends der Fall, wo ein solcher Ansatz in Form eines Hackens am Sporrenkopf angebracht wurde (Abb. 12). Solche Bühnen mit innen liegenden Anhängsel sind dann an der Thur im Kanton St. Gallen beliebt geworden.

Es mögen diese Mitteilungen über die in unsern Flüssen vorkommenden, geschiebeführenden Haupt- und Nebenströmungen und deren Beeinflussung durch künstliche Einbauten als Vorbereitung von Flusskorrekturen zu weiteren Versuchen und nutzbringenden Anwendungen führen.

Anmerkung der Red. Dass auch auf diesem, dem Staate hohe Kosten verursachenden Gebiete der Flussverbauung ein gut eingerichtetes Laboratorium zur experimentellen Erforschung der rechnerisch nicht fassbaren Strömungs- und Geschiebebewegungs-Erscheinungen von grossem Wert wäre, geht aus vorstehenden Ausführungen überzeugend hervor.

Aus dem Bürgerhaus-Band Waadt, I. Teil.

Als Nachtrag zum Artikel über den im letzten Heft angezeigten Bürgerhaus-Band Waadt, I. Teil, seien hier noch einige Bilder abgedruckt, die zu speziellen Bemerkungen Anlass geben.

Abbildung 1 bis 3. Château du Grand Clos zu Rennaz, sehr schöne Fassaden, dagegen ein ziemlich ungeschickter Grundriss. Interessant ist aber die Anordnung im Ganzen, mit einer, im Hauptgebäude leicht versetzten, *parallel* zur Strasse entwickelten Axe. Der Haupteingang liegt also seitlich an der Cour d'honneur, deren zwei andere Flügel von Wirtschaftsgebäuden gebildet werden; eine Durchfahrt führt zum Wirtschaftshof, der Cour des communs. Durch diese Anlage ist das missliche Absaugen der Strasse vermieden, die jede senkrecht zur Strasse gelegte Axe mit sich bringt; die Strasse gleitet hier lautlos und ungehemmt an der unbetonten Gebäude-Schmalseite vorbei, und der Garten ist ausschliesslich für den Bewohner da, und nicht, wie bei so ziemlich allen neuklassizistischen Anlagen, naiv-zudringlich auf die Strasse ausgerichtet. Beide Ansichten zeigen auch, mit welcher Sorgfalt man die Axe räumlich umhegt; auf Seite der Cour d'honneur bildet der Wirtschaftsflügel und der Baum neben der Einfahrt den Schalenrand, oder besser: die oberste Schicht des Reliefs, in dessen Mitte, als grösste Vertiefung der Hauptakzent, das Portal liegt (Abbildungen 1 und 2); von der Gartenseite wird die selbe Funktion von den grossen Nadelbäumen übernommen, die den Mittelbau rahmen (Abbildung 3). Nirgends also ein grotesk-gefühlloses Betonen der Mitte im Stil Ostendorfs selbst dort, wo das Haus unmittelbar an der Strasse steht, und gar kein Raum zur Axenentwicklung vorhanden ist; oder ein unvermitteltes Hineinstellen des axialen Blocks in eine natürliche, unorganisierte Landschaft.

Wie fein der Sinn für diese wichtigste Seite axialer Architektur zu der Zeit war, als sie noch wirklich lebendig war, zeigt Abb. 4: Maison Boisot, Rue du Prieuré 4 in Nyon; in keiner Weise hervorragende Architektur, aber guter Durchschnitt einer Zeit, die ein sehr hohes Niveau besass. Der Bauherr legte ersichtlich Wert auf Repräsentation, aber er

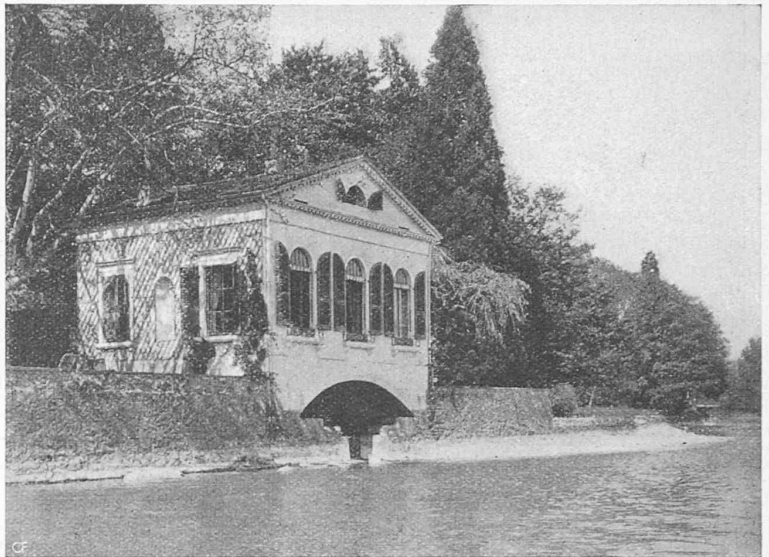


Abb. 5. Boot- und Sommerhäuschen Petit fleur d'eau bei Rolle am Genfersee.

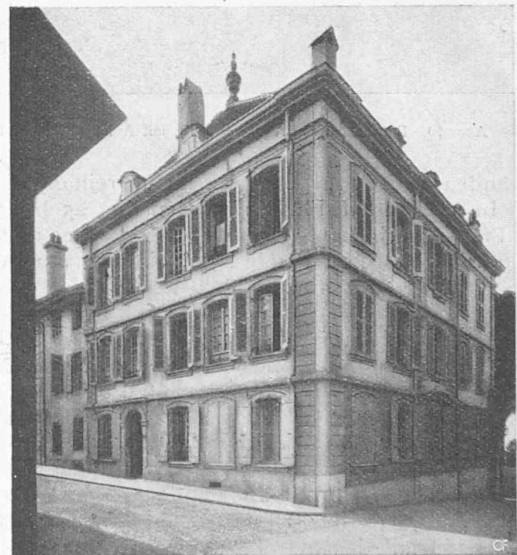


Abb. 4. Maison Boisot, Rue du Prieuré, Nyon.



Abb. 6. Petit fleur d'eau, Gartenseite.

Clichés des „Bürgerhaus“-Verlages Art. Institut Orell Füssli, Zürich.

hatte Takt genug, auf die Entwicklung eines Mittelrisalites mit Mittelportal und Giebel zu verzichten, in der richtigen Erkenntnis, dass zu Seiten einer vorbeistreichenden Strasse nicht der Platz für solche axialen Effekte ist; an der rechten Seite ist die Mitte kaum als ganz schwaches Relief betont, links ist, mit bewusster Absicht und Rücksicht auf die freie Ecke, das Portal aus der Mitte gerückt.

AUS DEM BÜRGERHAUS-BAND WAADT, I. TEIL.

Von der Tätigkeit der Deutschen Studien-Gesellschaft für Automobil-Strassen-Bau.

Die beinahe unheimliche Zunahme des Automobilverkehrs zu Stadt und Land, in der Schweiz wie überall, erfordert gebieterisch die Aufmerksamkeit aller Kreise, sowie das rechtzeitige Ergreifen geeigneter Massnahmen. Es ist nicht zuviel gesagt, wenn man das Automobil in seinem tiefgreifenden, umwälzenden Einfluss auf das Verkehrswesen dem vor 100 Jahren erfolgten Auftreten der Eisenbahn vergleicht. Es erscheint uns daher nützlich, auch an dieser Stelle dem Gegenstand vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken, und in diesem Sinne zunächst einmal über die Tätigkeit der mit der bekannten deutschen Gründlichkeit vorgehenden „Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau“ zu berichten. Anlässlich ihrer Tagung vom Juli d. J. an der Münchener Verkehrsausstellung (deren Besuch wiederholt empfohlen sei!) sind von einer Reihe berufener Fachleute Vorträge gehalten worden, die wir in der Folge auszugsweise, d. h. soweit sie uns für schweizerische Verhältnisse interessant erscheinen, zur Kenntnis unseres Leserkreises bringen.

Den ersten Vortrag über Organisation, Ziele und bisherige Tätigkeit der Studiengesellschaft hielt Prof. Rob. Otzen von der Techn. Hochschule Hannover, der Herausgeber der vortrefflichen „Handbibliothek für Bauingenieure“, der bekannten hellblauen Bände des Springerschen Verlages. Einleitend teilte er mit, dass die am 21. Oktober 1924 in Berlin gegründete Gesellschaft von einem 30-köpfigen Vorstand geleitet wird, der sich, kennzeichnend für den fundamentalen Organisationsgedanken, zusammensetzt aus

- 4 Vertretern der Wissenschaft,
- 8 Bau- und unterhaltspflichtige Verbände,
- 7 Nutzniesser (Automobilfahrer),
- 4 Materiallieferanten,
- 6 Bauausführende,
- 1 Zur Ergänzung.

Dieser Vorstand versammelt sich vierteljährlich. Im Einzelnen wird die Arbeit geleistet von einem dreiköpfigen geschäftsführenden Vorstand mit einem Geschäftsführer (Charlottenburg, Kneesebeckstrasse 74), sodann aber von 25 Arbeitsausschüssen (von 6 bis 15 Mitgliedern) für die Einzelfragen, die sich in vier Hauptgruppen gliedern. Angesichts der Vielseitigkeit des Problems dürfte man dennoch kaum von einer Ueberorganisation sprechen, denn die Gesellschaft „stellt einen Saugapparat dar, der aus vielen Quellen Nahrung sucht. Die klar gegliederte und kritisch gesichtete Sammlung des Bekannten und die Nutzbarmachung des Materials ist ihr erstes Ziel.“ — Im übrigen kennzeichnete Prof. Otzen den gedanklichen Inhalt des Aufgabenkreises wie folgt:

Die Planung der Automobilstrassen in Stadt und Land geht von zwei Gesichtspunkten aus. Eine rein idealistische Richtung kann eingeschlagen werden, indem die in ferner Zukunft zu erwartende Verkehrslage zu Grunde gelegt wird. Die Strassenbaupolitik in England ist von solchen grosszügigen Gedanken geleitet. Man sieht dort gewaltige Strassenzüge, deren Verkehr heute von Wegen viel geringerer Klasse aufgenommen werden könnte. Beim Befahren aber empfindet man eine Ahnung zukünftiger Möglichkeiten und glaubt instinktiv an die Produktivität des hier festgelegten Kapitals. Der andere Weg, bescheidener in seinen Zielen, ist gekennzeichnet durch das Wort Realpolitik. In Deutschland muss den Schwierigkeiten der Anpassung theoretischer Verkehrshoffnungen an praktisch-wirtschaftliche Verkehrsregelung offen ins Gesicht gesehen werden. Unser Strassennetz in seiner Jahrhunderte alten Solidität stellt einen gewaltigen Kapitalbesitz dar, der nicht ohne weiteres der Rentabilität entkleidet werden kann. Nun ist aber die sprunghafte Vermehrung der Anforderungen des Kraftwagenverkehrs mit absoluter Sicherheit zu erwarten. Wir wissen, dass die Zahl der

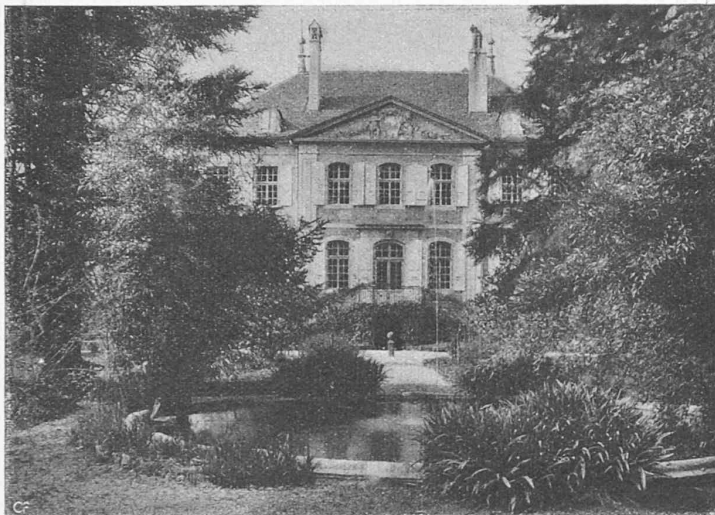


Abb. 3. Château du Grand Clos. — Gartenfront.



Abb. 2. Château du Grand Clos. — Haupteingang Hofseite.

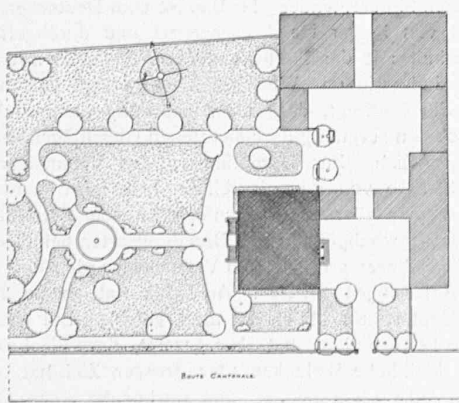


Abb. 1. Grand Clos in Rennaz. — Lageplan 1:1500.

Abbildungen 5 und 6: Petit fleur d'eau, près Rolle; ein nettes Boot- und Sommerhäuschen am Genfersee, etwa 10×8 m Grundfläche, von liebenswürdig-diskretem Klassizismus. Auch hier geben die hohen Bäume dem Kubus Halt, und der freie Giebel mildert die Strenge der Formen, während ein Walmdach an seiner Stelle verschlossen und mürrisch aussehen würde. P. M.