

Stadtbaumeister Max Türler

Autor(en): **Griot-Weerli, Carl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 37: **SIA Generalversammlung Luzern**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63418>

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.

henden und den Fussgängerverkehr. Heute ist dies nicht der Fall (vgl. Bild 2). Nach der Studie, wie sie in Bild 3 enthalten ist, könnte unter Beibehaltung der heute vorhandenen Anzahl Parkplätze durch eine bessere Organisation vor dem Kunst- und Kongresshaus ein grosser Platz am See geschaffen werden, der vornehmlich dem Fussgänger reserviert wäre und nur bei festlichen Anlässen (Musikfestwochen usw.) und vom Schiffszubringerdienst befahren werden müsste. Die angestellten Untersuchungen haben aber gezeigt, dass sich die westliche Platzumgestaltung (rollender Verkehr) für sich allein durchführen lässt, ohne dass damit eine Neugestaltung der übrigen Platzeile präjudiziert würde. Der in Bild 3 enthaltene Vorschlag für den Umbau des Platzes östlich der Linie Bahnhofshauptausgang - Dampfschiffstation wird deshalb nicht Gegenstand der Kreditvorlage sein, da zu hoffen ist, dass der noch durchzuführende Ideenwettbewerb hierfür noch bessere Lösungen zeigen wird.

Kosten

Die Kosten für den Ausbau des Platzteils für den rollenden Verkehr werden auf 3,9 Mio Fr. veranschlagt. Der hohe Aufwand ist bedingt durch die sehr schlechten Baugrundverhältnisse, die umfangreichen Leitungsverlegungen und den teuren Landerwerb.

Stadtbaumeister Max Türler

ist mit dem 30. Juni 1957 infolge Erreichung der Altersgrenze von seinem Amte zurückgetreten, in dem er seit 1933 gewirkt hat.

Seine Jugendzeit in Schaffhausen gab ihm früh die Liebe zu den Schönheiten seiner Vaterstadt und damit wohl zu architektonischer Schönheit und architektonischem Schaffen überhaupt. Prominente Lehrer in München und Stuttgart haben diese Liebe grösser werden lassen: Paul Bonatz, Schmitt-henner, Fiechter, Theodor Fischer. Dem Diplom in Stuttgart, 1919, folgte anregende, praktische Betätigung in Chur, Sankt Gallen, Den Haag und während sechs Jahren, unter Prof. Abel, im Hochbauamt von Köln. Diese Stadt wurde ihm zum beglückenden Erlebnis, aus der er, mit allen Berufsidealen, auch seine lebenswürdige Lebensgefährtin im Jahre 1931 zu uns nach Luzern brachte. Hier übernahm er das neugeschaffene Bebauungsplan-Bureau und wurde er am 1. Januar 1933 zum Stadtbaumeister gewählt.

Max Türler hat sich seine Stellung erkämpfen müssen: Als Nichtluzerner, als Nichtpolitiker in unserer traditionell politischen Stadt und als feinfühler Idealist. Aber er hat sich sehr rasch in die Probleme eingelebt.

Das Wirken des Stadtbaumeisters liegt nicht im «Bauen». Das würden seine Kollegen nicht gerne sehen. Es liegt im Planen, im Aufstellen der Grundlagen der baulichen Weiterentwicklung der Stadt im Zusammenhang mit den Aussengemeinden, der Regionalplanung Zentralschweiz sowie der Landesplanung überhaupt. Diese Sisyphusarbeit in unserer so bewegten Zeit wird vom Uneingeweihten kaum erkannt, es sei denn anlässlich zeitweiliger Namensnennung als Leiter oder Mitarbeiter in ungezählten Kommissionen und Preisgerichten. Wenn Max Türler in unserer Stadt nicht zum grossen Bauen kam, so hat er doch seinen Kollegen grosse Bauaufgaben vorbereitet: Schulhäuser, Strandbad, Spiel- und Sportplätze. Und wenn er in der Zeit seines Wirkens einige kleinere Bauaufgaben selbst verwirklichen durfte, so hat er das mit viel Liebe und Feingefühl getan. Ich möchte ganz besonders die lebenswürdige Seeufer-Gestaltung des «Trottlis» erwähnen. Wenn diese in absehbarer Zeit dem Verkehr weichen muss, wollen wir hoffen, dass sie in ähnlicher Gestaltung gegen den See verschoben werde.

Im Oktober 1953 hat der Stadtrat von Luzern, wohl etwas verspätet, die «Kommission zur Schutze der Altstadt» geschaffen und Stadtbaumeister Türler zu deren Vorsitzendem ernannt. Die «Altstadt» Luzerns ist zugleich deren Geschäftszentrum. Sie umfasst als solches einen verhältnismässig grossen Teil der Stadt, im Gegensatz zu Zürich und Basel. Daraus ergaben und ergeben sich Widersprüche bei Um- und Neubauten zwischen dem Willen zur Erhaltung des Alten und der Forderung neuzeitlichen Gestaltens, die Kompromissen rufen mussten. Widersprüche, die in der Kommission selber

zum Austrag kamen und Türlers starken, persönlichen Einsatz forderten. Kurz vor dem Rücktritt von Stadtbaumeister Türler hat die Kommission dem Stadtrat einen Tätigkeitsbericht und Richtlinien zur Schaffung «rechtlicher Grundlagen zur Erhaltung der Altstadt» unterbreitet: Eine Arbeit Türlers, von allen Kommissionsmitgliedern gutgeheissen und unterzeichnet.

Diese Festnummer ziert ein Aufsatz aus Max Türlers Feder über die Erhaltung und Restaurierung wichtiger Baudenkmäler in Luzern — Aufgaben, die ihm je und je am Herzen lagen und denen er seinen ganzen Einsatz geschenkt hat. Er wird ihnen als Mitglied der einschlägigen Kommissionen und als Beauftragter der Stadt weiter dienen. Wenn Max Türler, wie ich glauben möchte, den Vorsitz der «Altstadtkommission» beibehält, so mag er seine zu Luzern gefasste Liebe weiterhin, unbeschwert, betätigen. *Carl Griot-Weerli*

BUCHBESPRECHUNGEN

Neuzeitlicher Stahlhochbau. Von *Curt F. Kollbrunner*. Heft Nr. 22 der Mitteilungen über Forschung und Konstruktion im Stahlbau, herausgegeben von der AG. Conrad Zschokke, Döttingen. 56 S. mit Abb. Zürich 1957, Verlag Leemann. Preis geb. Fr. 7.30.

Der Autor zeigt die Vorteile des Baustoffes Stahl im Hochbau und seine Anwendung für Hallen und Skelettbauten. Der Korrosion und dem Feuer kann durch geeignete Anstriche und feuerhemmende Verkleidungen begegnet werden. Die Behandlung der Stabilitätsprobleme ist bedingt durch das Bestreben, immer schlanker und dünner zu konstruieren. Die Zukunft sollte es ermöglichen, den Charakter der Stahlbauweise noch mehr hervorzuheben. Der Stahl als Baustoff muss bewusst betont und architektonisch zur Geltung gebracht werden. Ausländische Beispiele zeigen sichtbare, tragende Aussenstützen ausserhalb des verkleideten Raumes. — Ein vollständiges Literaturverzeichnis der vom Verfasser herausgegebenen Publikationen über Stahlhochbauten und Stabilitätsprobleme weist Interessenten den Weg, um sich in dieses wichtige Anwendungsgebiet des Stahlbaues zu vertiefen.

Dipl. Ing. *W. Kollros*, Luzern

Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Band III. Herausgegeben vom *Eidg. Amt für Verkehr*. Gesamtedaktion René Thiessing. 529 S. mit Abb. Frauenfeld 1957, Verlag Huber & Co. Preis geb. Fr. 33.15.

Der sehnlichst erwartete, nun vorliegende dritte Band umfasst das Rollmaterial der Normal- und Schmalspurbahnen. Er ist bis zum Jahre 1956 ergänzt und gliedert sich sinngemäss in Dampflokomotiven (Dipl. Ing. *H. Nyffenegger*, SLM, Winterthur), elektrische Triebfahrzeuge (Prof. Dr. *Karl Sachs*, Zürich, und Dr. h. c. *Franz Gerber*, Bern), Diesel-Triebfahrzeuge (Dipl. Ing. *Oscar Schlöpfer*, Gebr. Sulzer AG., Winterthur) und Triebfahrzeuge mit anderen Antriebsarten (verschiedene Verfasser). Ein zweiter, von *Fritz Halm*, SBB, Bern, verfasster Teil, behandelt sehr ausführlich die zahlreichen Probleme der Eisenbahnwagen (Zweckbestimmung, Einteilung, Konstruktion, Ausgestaltung usw.). In einem dritten Teil beschreiben verschiedene Fachleute die besondern Ausrüstungen der Fahrzeuge, so Beleuchtung, Heizung und Lüftung der Wagen (Dr. sc. techn. *Erwin Meyer*, SBB, Zürich), die Bremsen (Dipl. Ing. *Albert Nievergelt* und *Alfred Keller*, SBB, Bern) und den Fahrzeugunterhalt (Dipl. Ing. *Robert Egger* und Dipl. Ing. *Paul Winter*, SBB, Bern).

Die Verzögerung in der Herausgabe dieses Bandes ergab sich aus der Schwierigkeit der Textbeschaffung. Das Rollmaterial erfährt gegenwärtig eine durchgehende Erneuerung. Die Darstellung musste dem neuesten Stand entsprechen. So war eine wiederholte Ergänzung des Textes notwendig. Sie hat sich gelohnt. Denn nun bietet das Werk in der vorliegenden Form eine vollständige Uebersicht von Entwicklung und Stand bis zum Jahre 1956 und damit ein imposantes Bild der gewaltigen technischen Arbeit, die in einem Zeitraum von wenig mehr als hundert Jahren geleistet worden ist.

Das allgemeine Interesse dürfte wohl in erster Linie bei den Triebfahrzeugen liegen. Hier haben sich denn auch je und je die grössten technischen Probleme gestellt. Schon frühzeitig tauchen bei den Dampflokomotiven schweizerische Konstruktionen auf (Escher Wyss 1856, Werkstätte Olten 1865, Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik 1874). Sie haben sich bald