Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 43/44 (1904)

Heft: 3

Artikel: Das Geschäftshaus "zur Werdmühle" in Zürich: erbaut von den Architekten Pfleghard & Haefeli in Zürich: erbaut von den Architekten Pfleghard & Haefli in Zürich

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-24756

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: 14.12.2025

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

Das Geschäftshaus „zur Werdmühle" in Zürich.

Erbaut von den Architekten *Pfleghard & Haefeli* in Zürich.

(Mit einer Tafel.)

II. (Schluss.)

Die Gründungsarbeiten gestalteten sich bei dem sehr unregelmässigen, meist aus sandigem Lehm oder in den tiefern Partien aus Kies bestehenden Baugrund recht schwierig. Dazu kam, dass der Bauplatz von den Fundamenten alter Hoch- und Tiefbauten durchquert wird. So fanden sich unter dem dritten und vierten Pfeiler von der Brandmauer am Rennweg ab gezählt zwei Quadermauern von 1,20 und 1,40 *m* Stärke, die einen Kanal von 3 *m* Lichtweite, vermutlich den alten Fröschengraben zwischen sich einschlossen, mit einer Sohle auf Niveau 408,00, also 6 *m* unter dem Trottoir. Eine ähnliche, jedoch doppelte Mauer, die südliche Einfassung des Sihlkanals, befand sich unter der jetzigen Fassade an der Stadthausstrasse, während man daneben auf zahlreiche Mauern von Gebäuden, sowie auch auf Reste von tieferliegenden Strassenpflastern aus verschiedenen Zeiten stiess. Diese alten Mauern sind bei der Neuanlage der Fundamente teils entfernt, teils überbrückt worden; an einigen wichtigen Stellen wurde ausserdem der Zusammenhang der Grundmauern durch Einlage alter Eisenbahnschienen gesichert, was sich gut bewährte. Dabei erhielten die Fassadenfundamente eine Breite von 2 bis 2,5 *m*, während die Bodenbelastung zumeist 2 *kg* für den cm^2, bei Kies bis zu 3 *kg* für den cm^2, beträgt. Konstruktion und Aufbau sind mit den einfachsten Mitteln, aber mit möglichst guten Materialien durchgeführt. So beachte man das obere Balkongeländer aus geraden Stäben mit durchgezogenen Schürmanneisen, die Verwendung von Glasbausteinen Falconier zur Verzierung dieses Geländers, sowie der Turmbekrönungen oder die Verkleidung der Balkonuntersichten mit gewelltem Blech. Zu den Fassaden wurde Bollingersandstein mit Backsteinhintermauerung benützt, während die Hofseiten des Hauses einfach verputztes Bruchsteinmauerwerk aufweisen. Sämtliches Gebälke und die Dachbinder sind in Eisen erstellt und sonst Schürmanndecken im ganzen Gebäude verwendet worden. Die Treppen wurden in armiertem Beton mit Granit und weissem Plattenbelag hergestellt und die Böden in den Ladenräumen des Erdgeschosses mit Linoleum auf Gipsestrich, in den Bureaux und Wohnungen mit Eichenparkett belegt. In der Durchfahrt und im Hofraum fanden Dipolith-Platten Verwendung, während man den unterkellerten Teil des Hofes mit einer Asphaltschicht überdeckte. Der Kehlboden des Dachstockes ist zum Schutz gegen das Feuer als Doppelboden aus Tannenholz gelegt worden, während die oberen Dachräume, die als Archivräume dienen, Gipsplattenwände erhielten.

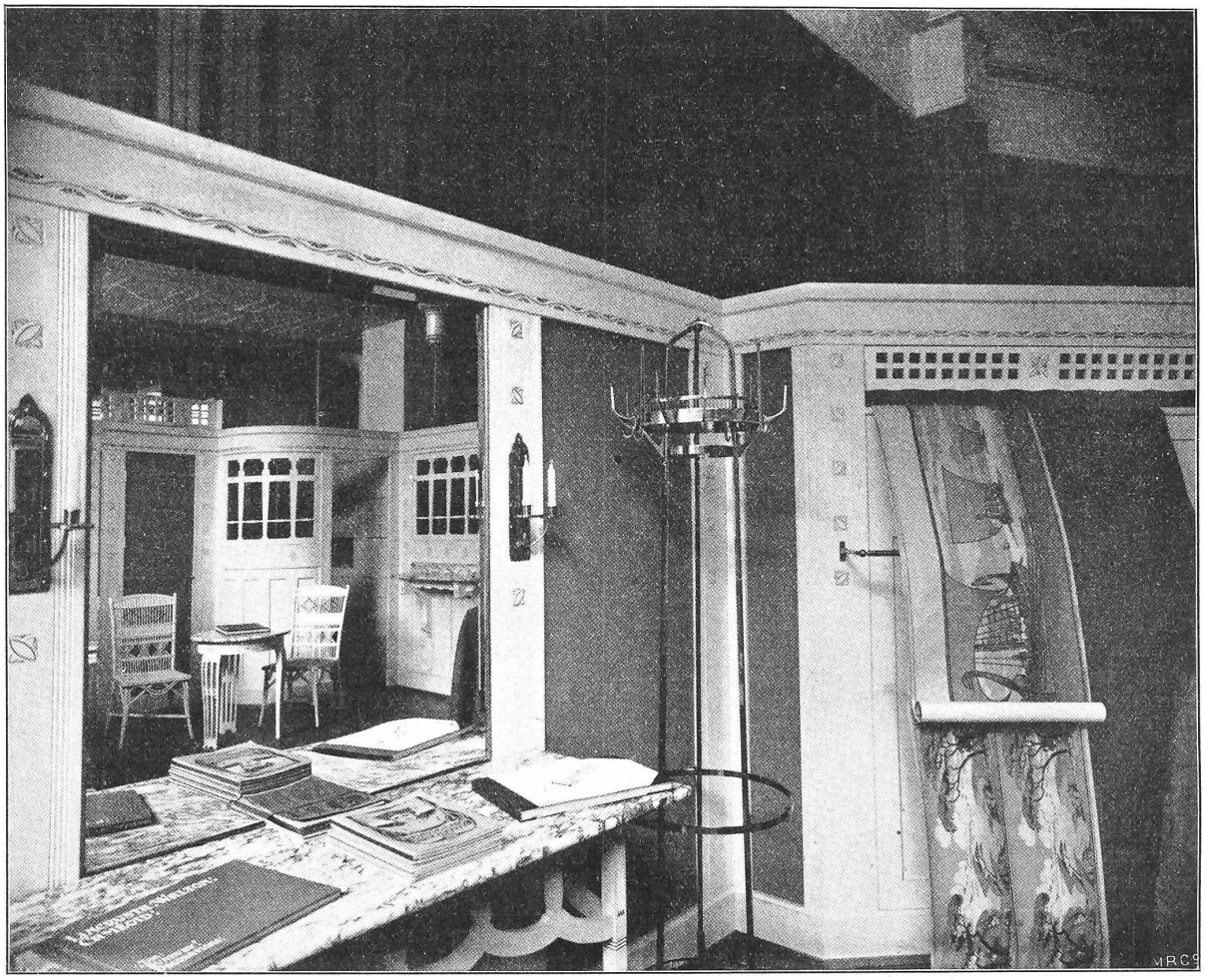

Abb. 12. Ansicht eines Ladenraums im Hause «zur Werdmühle» in Zürich.

Die zur bessern Beleuchtung der dahinter liegenden Gangteile mit Spiegelscheiben ausgestatteten Stockwerkabschlüsse sind mit Postwickgitter für den Nachtschutz versehen, wie aus Abbildung 10 ersichtlich ist. Sämtliche mit innern Winterfenstern ausgestattete und durch zwei getrennte, von Gebr. Sulzer in Winterthur eingerichtete Warmwasserheizungen erwärmte Räume zeigen durchweg weisse Decken und farbig behandelte Wände, wobei namentlich durch kräftige Bemalung des ganz schlicht profilierten Holzwerkes neuartige und ansprechende Wirkungen erzielt werden (Abb. 10 und 11). Eine reichere Ausgestaltung fanden nur einzelne Ladenräume, von denen wir in Abbildung 12 und 13 (S. 32) zwei Beispiele vorführen. Die Maurerarbeiten hatten H. Frischknecht, die Steinhauerarbeiten in Sandstein Dübelbeiss, Hess, Von Tobel und Meier, sämtliche in Zürich, übernommen, während die Eisenkonstruktionen

Das Geschäftshaus „zur Werdmühle“ in Zürich.

Erbaut von den Architekten *Pfleghard & Haefeli* in Zürich.

Detail eines Eckturms an der Bahnhofstrasse.

Nach eigener Aufnahme der *Schweiz. Bauzeitung.*

Aetzung von *Meisenbach, Riffarth & Cie.* in München.

TYP. JEAN FREY, ZÜRICH

Seite / page

30(3)

leer / vide / blank

von Fäh & Stierli und Koch, ebenfalls in Zürich, geliefert worden sind.

Die Baukosten stellen sich einschliesslich der Bauleitung auf 38 Fr. für den m^3, gemessen vom Gelände bis zum Kehlgebälk. Dabei darf bemerkt werden, dass die Gesamtunkosten um etwa 25 000 Fr. unter dem Voranschlag geblieben sind, hauptsächlich infolge der zur Zeit billigen Baupreise.

Der Neubau der mittlern Rheinbrücke zu Basel.

Vortrag von Ingenieur *J. Rosshändler*, Direktor der Aktiengesellschaft Albert Buss & Cie. in Basel, gehalten anlässlich der 28. Generalversammlung der G. e. P. im Grossratsaale des Rathauses in Basel.

Herr Präsident, werte Kollegen!

Vom hiesigen Organisationskomitee unserer diesjährigen Generalversammlung wurde mir der ehrenvolle Auftrag zu teil, Ihnen in unserer heutigen Versammlung ein Referat über den Neubau der mittlern Rheinbrücke zu geben. Indem ich mich dieser Aufgabe entledige, bitte ich Sie an meine Mitteilungen keinen allzustrengen kritischen Masstab anlegen zu wollen, mit Rücksicht auf den Umstand, dass schon Vieles über den gleichen Stoff in unserem Vereinsorgan berichtet wurde.[1])

Betritt man heute die Baustelle, so erblickt man von der alten Brücke, jenem historischen Bauwerke, das mit Basels Geschichte und seinem originellen Städtebild am Rhein durch mehr denn sechs Jahrhunderte innig verknüpft war, fast keine Spur mehr. Doch lebt sie in Aller Erinnerung.

Es ziemt sich diesem Bauwerke einige Worte zu widmen, und es ist wohl keine Stätte so geeignet — diesen Nachruf möchte ich fast sagen — ertönen zu lassen, als

[1]) Bd. XXXVII, S. 63, 277, 287; Bd. XXXVIII, S. 276; Bd. XXXIX, S. 23, 30, 40, 49, 60, 63, 72; Bd. XLII, S. 217.

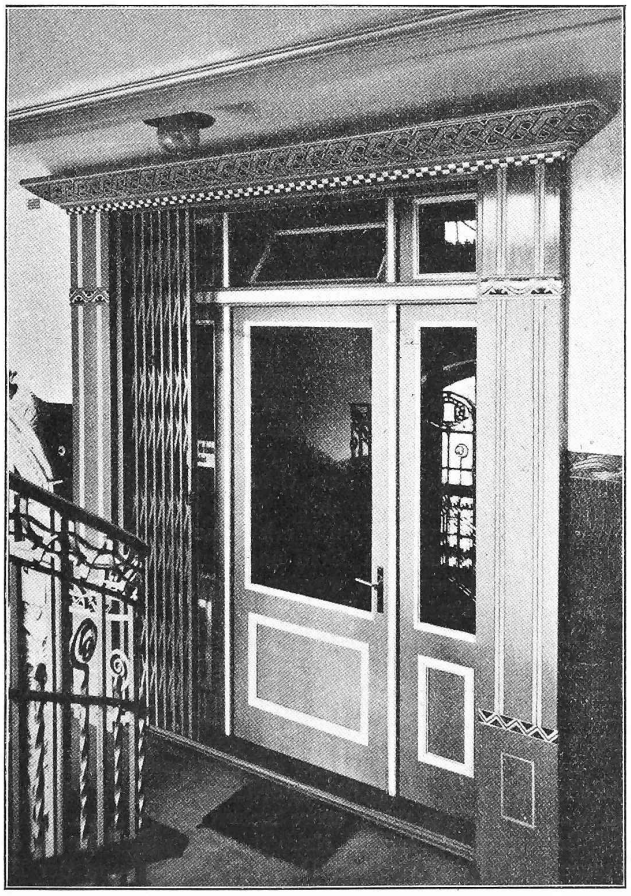

Abb. 10. Stockwerksabschluss mit Postwickgitter.

Das Geschäftshaus „zur Werdmühle" in Zürich.

Erbaut von den Architekten *Pfleghard & Haefeli* in Zürich.

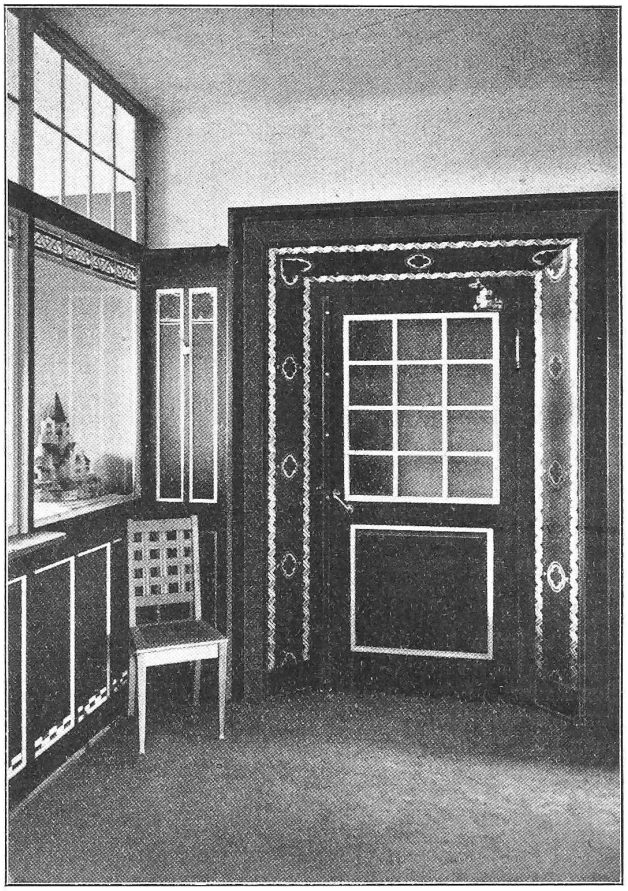

Abb. 11. Gemalte Türe in den Geschäftsräumen der Architekten Pfleghard & Haefeli.

der Ratsaal der gesetzgebenden Behörde Basels, in welchem wir soeben tagen, in jenem Rathause, das ebenfalls auf eine mehrhundertjährige Geschichte zurückblickt und im Wandel der Zeiten ein neues glänzendes Kleid hat anlegen müssen.

Ein grosses Stück Mittelalter zieht vor unserem Auge vorüber, wenn wir die Geschichte unserer Brücke betrachten.

Zu einer Zeit entstanden, als noch von Basel bis Konstanz kein einziger fester Rheinübergang vorhanden war und als noch bischöfliche Gnade seitens Heinrichs von Thun, in der materiellen Förderung städtischer Interessen, Ersatz für den Entzug politischer Freiheiten bot, mag diese Brücke ein schweres Werk gewesen sein, namentlich in Würdigung der unzulänglichen Hilfsmittel damaliger Brückenbaukunst.

Der hohe Wert eines solchen Rheinüberganges, in Verbindung mit der Zugänglichmachung des Gotthardpasses durch das grausige Reusstal, hier in der burgundischen Pforte zwischen Vogesen und Jura, für den grossen Verkehr aus dem mittlern Deutschland nach Italien, ist wohl von dem damaligen Basel, dank seiner günstigen Lage voll erkannt und gewürdigt worden.

In der Tat hat diese Brücke, lange vor den Eisenbahnen, viele Jahrhunderte hindurch einem internationalen Verkehre gedient; von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, war die alte Brücke über den Rhein keine Dutzendbrücke, die nur einem bescheidenen lokalen Bedürfnis zu dienen hat. Die Basler Rheinbrücke hat eine grosse Geschichte!

Nach Dr. Buxdorf mag die ursprüngliche Brücke recht einfach ausgesehen haben. Hölzerne Joche — Archen genannt — erst später auf Kleinbasler Seite durch steinerne

Pfeiler ersetzt, auf ihnen die Schranken und auf dem Mittelpfeiler die Sühnkapelle charakterisieren das damalige Bauwerk. Das um das Jahr 1362 erbaute Rheintor, der Turm zu Rhein, mit steil ragendem Dache, sperrte den Zugang zur grossen Stadt ab. Rheinauf- und abwärts rahmen die Klosterbezirke des Klingentals und der Karthause mit Mauern und Türmen die niedere Stadt ein. So sah die Stadt fest und gedrungen in die Welt, ein Bild der Vollkraft alten deutschen Bürgertums!

Im Wandel der Zeiten hat die Brücke vielfache Veränderungen erlitten. Nach dem Aufschluss der Pfeilerfundamente wurde sie gegenüber ihrer ersten Anlage wesentlich flussabwärts verbreitert. Es fielen die mittelalterlichen Zierden, die Schranken, der Turm zu Rhein; die hölzernen Joche mussten durch Eisen verstärkt werden, der einheitliche hölzerne Ueberbau machte einem mixtum compositum aus Stein und Eisen Platz.

Aber trotzdem bot die Brücke in ihrer originellen Bauart, in der Zusammensetzung von steinernen Pfeilern und hölzernen Jochen mit der Sühnekapelle als Erinnerung an die Gottesurteile mittelalterlicher Justiz, eine wirkungsvolle Einrahmung des Rheins und sie passte gut in das Bild, das vom herrlichen Münster und der malerischen Pfalz gebildet wird.

Es darf deshalb nicht Wunder nehmen, dass die Bürgerschaft Basels nur schweren Herzens von diesem ihr lieb gewordenen Bauwerke, einem Ueberreste entschwundener Zeiten, Abschied nehmen wollte.

Auch die hohe Regierung ging in Berücksichtigung dieser Pietät nur zaghaft an die Aufgabe der Erneuerung heran.

Wie bei der Erkrankung hoher Persönlichkeiten begnügte man sich nicht mit dem Rat und dem Urteile des Hausarztes. Berühmte Professoren und Fachgelehrte wurden herangezogen, die der Alten sehr sorgsam den Puls fühlten. „Schwere organische Gebrechen verbunden mit bedenklich vorgeschrittener Altersschwäche“, so lautete die Diagnose. Andere nicht berufene Aerzte meinten die rechten Mittelchen und Mixturen zu besitzen, um die Kranke dauernd heilen zu können. Einige Notverbände an den untern Extremitäten, meinten sie, werden genügen. Wieder andere behaupteten, wohl sei sie alt, aber das sei kein Nachteil, sie, die Alte, sei rüstig und munter, habe sie doch schon so vielen Stürmen getrotzt und dem Wogenanprall hochgehender Rheinfluten besser widerstanden als manch' junges Brücklein allermodernster Bauart.

Heute nun, nach vollbrachter Sektion — um bei dem gewählten Bilde zu bleiben — kann man fragen, ob diese radikale Operation wirklich unumgänglich war?

Vor allem ist daran festzuhalten, dass der gesamte Ueberbau der Brücke hätte erneuert werden müssen und durch eine Eisenkonstruktion zu ersetzen gewesen wäre. Ebenso hätte man diesen Anlass benutzen müssen, um die Brücke zu verbreitern, indem die vorhandene Breite auf die Dauer dem hier besonders stark pulsierenden Verkehre nicht genügen konnte.

In den Bereich des vollständigen Umbaues wären auch die hölzernen Joche einzubeziehen gewesen, denn das meiste Holzwerk an denselben war morsch, die später eingerammten Eisenpfähle nicht zahlreich und nicht tief genug.

Ob diese Joche als solche hätten belassen werden können, namentlich wenn man berücksichtigt, dass das Geschiebe des Rheins einzelne dieser starken I-Eisen durchgescheuert hat, ist eine andere Frage.

Was die Steinpfeiler schliesslich anbelangt, so hat sich bei ihnen gezeigt, dass sie mit Ausschluss des Käppeli-Pfeilers, der in den 50er Jahren dieses Jahrhunderts erneuert wurde, von den alten Baumeistern mit ihren Fundamenten auf der festen Sohle des Rheins, dem Tonmergel, aufgesetzt worden sind; ferner, dass ihre äussere Ummantelungen sogar noch etwas tiefer bis auf etwa 1,25 *m* unter Rheinpegel, gingen. Das Mauerwerk der ursprünglichen Pfeiler war minderwertig. Allein, wenn auch diese Fundamentierung den damaligen Baumeistern alle Ehre macht, so konnte damit doch nicht die übrigens schon früher erhärtete Tatsache verhindert werden, dass sich die Rheinsohle im Laufe der Jahre vertieft hat und heute die Kolke tiefer als der unterste Punkt der Sohle sind. Die Unterwaschung der Pfeiler wurde durch Steinwürfe verhindert. Die später ausgeführte Verbreiterung der Pfeiler benutzte die von vornherein grösser angelegten Fundamente. Das aufgehende Mauerwerk dieser Verbreiterung war im Allgemeinen weit besser als das flussaufwärtige ursprüngliche.

Das Geschäftshaus „zur Werdmühle“ in Zürich.

Erbaut von den Architekten *Pfleghard & Haefeli* in Zürich.

Abb. 13. Ansicht eines Ladenraumes im Hause «zur Werdmühle» in Zürich.

Hält man sich diesen Zustand der Pfeiler vor Augen, so kann man getrost sagen, dass die Sicherheit des Bauwerkes nach heutigen Ansichten eine Vertiefung der Fundamente erheischte, sodass bei Anlass der Verbreiterung derselben die gänzliche Erneuerung der Pfeiler naturgemäss hätte erfolgen müssen.

Ein Umbau wäre somit möglich gewesen, denn was ist schliesslich unmöglich, aber die Brücke so umzubauen, dass sie den gewachsenen Verkehransprüchen und den Anforderungen der Sicherheit auf viele Jahre hinaus genügt und dennoch den alten intimen Charakter wahrt, diese Doppelaufgabe war nicht erfüllbar.

Man kann deshalb dem Urteil der Regierung heute beipflichten, das dahin lautete:

„Ein Umbau würde ein Werk erzeugen, von welchem trotz des Aufwandes an Geld und Zeit die spätern Geschlechter kaum begreifen würden, wieso unter Misachtung der heutigen technischen Errungenschaften ihnen ein Bauwerk in der ungeeigneten Form überliefert werden konnte, welches nur eine Erinnerung bietet an vergangene Jahrhunderte und an das vergebliche Ringen, mit den schwachen technischen Hülfsmitteln damaliger Zeiten den Rheinübergang zu bewältigen.“

In der Tat, was an einer so umgebauten Brücke alt geblieben wäre — die ganze Anordnung — wäre nicht gut und was an ihr gut wäre, wäre sicherlich nicht alt.

So wurde denn der Neubau der Brücke durch die Regierung und den Grossen Rat, beschlossen und der Beschluss durch die Stimmberechtigten Basels gutgeheissen. Im Juni des Jahres 1901 erliess das Baudepartement eine