

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 57/58 (1911)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Städtebau-Ausstellung Zürich 1911  
**Autor:** Jegher, Carl  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-82570>

#### 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:** 16.01.2026

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

Sollte weiterhin eine ästhetische Ausbildung der Strassen erforderlich sein, also durch geeignete Führung der Strassenwandungen die nötige künstlerische Wirkung des Strassenbildes erzielt werden, so braucht kaum hingewiesen zu werden, dass hierzu ausser eingehendem Studium älterer Probleme historischer Städtebaukunst in erster Linie die Kenntnis der künstlerischen Wirkungen der zurzeit und in nächster Zukunft entstehenden Architekturen nötig ist. Letztere ist abhängig von der jeweiligen Baupolizeiordnung, abhängig von der jeweiligen Mode in der Baukunst.

Aus dem mit einem I. Preise an erster Stelle ausgezeichneten Wettbewerbs-Entwurf Gross-Berlin von Herm. Jansen, Arch., Berlin.

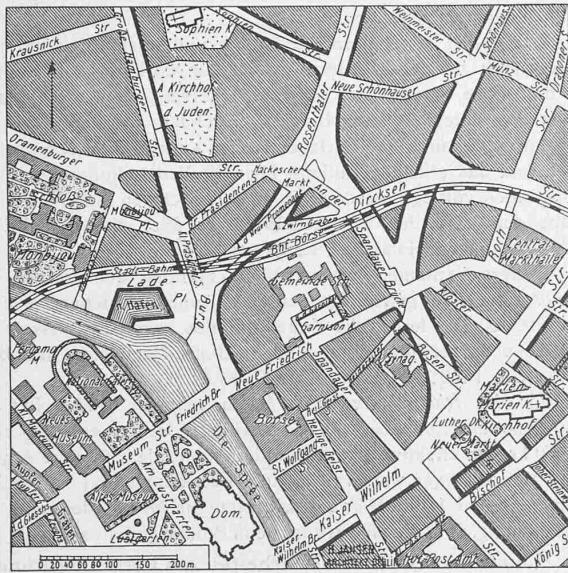


Abb. 2. Entlastung des Hackeschen Marktes beim Bahnhof Börse der Stadtbahn, Durchbruch nach N und zur Ausfallstrasse IV.  
Masstab 1 : 10 000.

Ob nun, um dies zu beurteilen, die Vorbildung eines Landmessers, eines Ingenieurs oder eines Architekten die geeignete ist, bleibt unschwer zu erraten.

Wir sollen und wollen wieder bescheidener werden in der Wahl der Motive beim Ausbau der Stadt- und Land-siedelungen, wir sollen uns zufrieden geben, wenn es gelingen sollte, wieder unseren Strassen den künstlerischen Schwung zu geben, den zuletzt das 18. Jahrhundert ihnen zu geben verstand.

Mit einer Versetzung der Strasse, mit ihrer Verkrümelung ist's nicht getan. Nicht Strassenlinien, sondern *Strassenbilder* wollen entstehen. Diese vorzubereiten, sie wachsen zu lassen und schliesslich zu einem harmonischen, künstlerischen Höhepunkt auszubauen, das ist die erste Kunst des Städtebaues. Die weitere und schwierigere Kunst ist die, solche Höhepunkte in geeigneter Folge zu schaffen, sie gegeneinander abzustimmen und zu ruhigen indifferenten Strassenzügen auf geeignete Länge in Gegen-  
satz zu bringen.

Um einen künstlerischen Eindruck voll auf uns wirken zu lassen, bedarf es eines gewissen Zwischenraumes. Krümmen wir durchweg, um einer modernen Anwendung zu folgen, alle Strassen, so drängen sich die Strassenbilder, — selbst vorausgesetzt, dass nur gute Architekturen sich vorfinden — unaufhörlich aufeinander und es tritt bald der Rückschlag, die Ermüdung ein, geistige wie körperliche. Es kann also nur alle 4 bis 600 m, d. i. alle 4 bis 7 Minuten, sich ein vollwertiges Architekturbild vor uns auftun, ähnlich dem Aufbau des Dramas auf der Bühne.

Ein weiterer Prüfstein für den künstlerischen Wert eines Bebauungsplanes ist auch die *Zahl der Motive*, um

eine künstlerische Wirkung zu erzielen. Wie in der Musik, so in der Architektur verrät nicht die wahllose Summe von Motiven, ihre Nebeneinanderstellung den reifen Architekten, sondern ihre Auswahl, ihre Verarbeitung. Nicht alle Motive an Platz- und Strassengestaltungen *nebeneinanderstellen*, nicht die Strassen mit Musterkarten von Motiven vollzupropfen, kann verdienstlich scheinen, sondern eine bewusste Auswahl von wenigen Motiven mit wirkungsvoller Abstufung zu treffen, *für den Unberufenen selbst auf die Gefahr hin, sich zu wiederholen*. Auf diesen Punkt möge ganz besonders hingewiesen werden! Ist der Grundriss des Platzes gleich oder ähnlich, der Aufbau wird unter allen Umständen wechseln. Dies zeigen wiederum unsere historischen Stadtbilder. Welchem Kunstverständigen ist's in den Sinn gekommen, bei einem packenden Platzbilde sich auszurechnen, dass der Platz auf Fuss und Zoll dem und dem Platz in der und der Nachbarstadt gleicht? Etwas weniger Berchnung, etwas mehr Empfinden tut unseren Städtebauern mehr wie etwas not.“

Diesen grosszügigen Grundsätzen wird sich jeder gern anschliessen, der für Wahrheit und Schönheit überhaupt empfänglich ist. Möge die Zahl derer auch bei uns sich stets mehren!

## **Städtebau-Ausstellung Zürich 1911.**

Mit Genugtuung und Freude können wir auf eine äusserst gehaltvolle und, nach der über Erwarten regen Anteilnahme aller an den Fragen interessierten Kreise, auch wirkungsvollen Woche der Städtebau-Ausstellung zurückblicken. Nicht weniger als sechs Vorträge konnten geboten werden und alle fanden ein dicht besetztes, aufmerksames und dankbares Auditorium. Sonntag den 12. Februar sprach Dr. *Emil Fehr*, Sekretär der kantonalen Baudirektion, über Gesetz und Sitte im Bauwesen. Anhand eigens aufgenommener Lichtbilder aus Zürich und Umgebung schilderte er in überzeugender Weise den Einfluss der Bausitten, sowie der sie unterstützen wollenden Baugesetze auf die Entwicklung unserer Wohnhäuser. Es ergab sich als natürliche Schlussfolgerung, dass auch noch so gut gemeinte gesetzliche Bestimmungen niemals der guten Bausitten entbehren können, denen wir so manches Schöne an alten Stadtbildern verdanken. — Sodann schilderte am Montag Abend Reg.-Baumeister *G. Langen*, Berlin-Grunewald, die Entwicklung der menschlichen Siedelungen vom Dorf zur Stadt und zur Grossstadt, seine Betrachtungen durch geschickt gewählte Lichtbilder von Landkarten-Ausschnitten, alten und neuen Stadtplänen begleitend. Auf diesen hübschen Vortrag, der mit Bildern im Druck erscheinen wird, werden wir noch zurückkommen. Der Dienstag brachte uns einen erklärenden Rundgang *Langens* durch die Gross-Berliner Wettbewerbspläne, der allen Zuhörern grossen Genuss und Gewinn brachte.

Der Haupttag, zu dem die Vertreter des Schweizerischen Städteverbandes eingeladen und in grosser Zahl erschienen waren, war der Mittwoch. Oberbürgermeister v. Wagner, Ulm, eröffnete Mittags 3 Uhr die Reihe der Vorträge mit einer klaren und überzeugenden Schilderung der Ziele und Erfahrungen der so erfolgreichen Ulmer Bodenpolitik und Wohnungsfürsorge. Bezüglich des zum Städtebau in engster Beziehung stehenden Gegenstandes verweisen wir auf die „Literatur“ in diesem Heft (Seite 104); hier wollen wir nur erwähnen, dass über die praktischen grossen Erfolge des Ulmer Systems für das Gemeinewesen nach den Ausführungen v. Wagners unter den konservativen, freisinnigen und sozialdemokratischen Stadträten Ulms Einstimmigkeit herrscht.

Abends 5 Uhr sammelten sich die Teilnehmer, in dicht gedrängter Schar die Räume füllend, beim ausgestellten neuen Bebauungsplan der Stadt Solothurn, um sich dieses eigenartige Werk von seinem Verfasser Ing. *H. Sierks* in Karlsruhe („Schweizerisches Büro für Städtebau“) erklären zu lassen. Dieser Vortrag entwickelte sich, wohl wesentlich beeinflusst durch die allzu subjektiven, lehrhaften und vom Geschäftsinteresse beeinflussten Ausführungen des Herrn Sierks ganz spontan zu einer äusserst bewegten und temperamentvollen Auseinandersetzung darüber, was moderner Städtebau sei und was nicht, in der der Reihe nach Ingenieur C. Jegher, Architekt O. Pfleghard, Professor Dr. G. Gull und Reg.-Baumeister G. Langen

unter allgemeinem Beifall der Versammlung den Ansichten des Planverfertigers entgegengesetzten. Sehr wohltuend wirkte schliesslich eine klare und sachliche Erklärung von Stadtpräsident Jecker von Solothurn, der, das nachholend, was Herr Sierks versäumt hatte, auseinandersetzte, welche Gründe die Stadt zwangen, möglichst rasch einen Bebauungsplan über das ganze Gemeindegebiet aufzustellen und welche grundlegenden Verhältnisse zu berücksichtigen waren. Aber auch Herr Jecker drückte mit aller Bestimmtheit sein Bedauern aus über das propagandahafte Auftreten des Herrn Sierks, der nach seiner eigenen Erklärung schon für 30 Städte Bebauungspläne aufgestellt habe. Wir behalten uns vor, auf diese „Schlacht bei Solothurn“ noch zurückzukommen, da sie uns eine grundsätzliche Abklärung über eine Frage von ausserordentlicher Tragweite gebracht hat. So bedauerlich sie auch für den Verfasser des Plans ausgefallen ist, müssen wir es doch als ein Glück bezeichnen, dass gerade vor den Vertretern der schweizerischen Stadtverwaltungen das Endergebnis unmittelbar an die richtige Adresse gelangte. Das Interesse einer öffentlichen Sache kann persönlichen Rücksichten nicht geopfert werden und ohne Kampf ist kein Sieg.

Einen schönen Abschluss des Tages bildete der zweite Vortrag Langens, den er am Abend in der Sitzung des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins hielt über den Wettbewerb Gross-Berlin und seine Lehren für kleinere Städte. Das Protokoll wird näheres hierüber berichten. Aus der reichlich und namentlich auch von Mitgliedern der städtischen Verwaltung benützten Diskussion ging übereinstimmend hervor, dass das *rechtzeitige Vorsorgen* solange die Verhältnisse einer wachsenden Stadt noch günstige sind, für uns als Lehre zu ziehen sei, mit andern Worten, dass auch für Zürich und seine aufblühenden Vororte nur auf dem Wege eines Wettbewerbs die Anregungen zu einem Grundplan der erweiterten Stadt zu finden seien.<sup>1)</sup> Dieser Ueberzeugung wurde in einer einstimmig gefassten Resolution Ausdruck gegeben, die als hocherfreuliches Endergebnis des inhaltsreichen Tages zu betrachten ist.

Zum Schluss bleibt uns noch die angenehme Pflicht des Dankes auch an dieser Stelle an Alle, die so oder so zum Gelingen unserer Veranstaltung beigetragen haben. Ganz besonders danken möchten wir Herrn Langen, der durch seine klaren, ebenso sachkundigen, wie liebenswürdigen Ausführungen, namentlich durch sein anspruchloses Auftreten sich die Sympathien gewiss aller unserer Kollegen erworben hat. Möge er die Befriedigung mit nach Hause nehmen, das Verständnis für einen wahren künstlerischen Städtebau in der Schweiz ganz wesentlich gefördert zu haben, und möge der Geist, der aus seinen Worten und Werken spricht, auch den Bau erfüllen, zu dem wir nun glücklich den Grundstein gelegt. C. J.

### Miscellanea.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen hat am 10. und 11. d. M. Sitzungen abgehalten, in denen eine Reihe der wichtigen Fragen, denen teilweise auch die „Schweizerische Bauzeitung“ in letzter Zeit besondere Aufmerksamkeit widmen musste, gründlich diskutiert und der Entscheidung näher gebracht worden sind.

Als *Mitglied der Kreisdirektion V* beschloss der Verwaltungsrat mit 25 gegen 22 Stimmen dem Bundesrat Ingenieur Anton Schraff aus Bellinzona, z. Z. Adjunkt des Oberingenieurs des Kreises V, vorzuschlagen. Wir halten diese Wahl, wie bereits mehrfach begründet,<sup>2)</sup> für die richtige und begrüssen es, dass die Mehrheit des Verwaltungsrates sich von den lokal- und parteipolitischen Rücksichten, aus denen ein anderer Kandidat empfohlen wurde, frei zu halten wusste. Mögen die Beschlüsse des Verwaltungsrates unserer grossen schweizerischen Verkehrsanstalt sich auch weiterhin ausschliesslich von deren direkten Bedürfnissen leiten lassen.

Die *Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn* in Zürich war der zweite Verhandlungsgegenstand, der wie billig das Hauptinteresse der Tagung in Anspruch nahm. In fünffeinhalbstündiger Sitzung empfahl zunächst die *Generaldirektion* das von ihr mit dem Stadtrat von Zürich vereinbarte Projekt mit der Anlage des Bahnhofes Enge an der Bedergasse hinter der Kirche. Gegen dasselbe wurden aus dem Rate zunächst von a. Reg.-Rat Reese in Basel und Baudirektor Kilchmann in St. Gallen und vornehmlich von a. Oberingenieur Dr.

<sup>1)</sup> Am 16. Februar hat das städt. Baukollegium unter dem Vorsitz von Stadtrat Dr. Klöti einstimmig die Veranstaltung eines Wettbewerbs empfohlen.

<sup>2)</sup> Band LVI, Seite 312 und 371; Band LVII, Seite 72.

R. Moser in Zürich gewichtige technische Bedenken geltend gemacht. Die Einreden des Stadtpräsidenten R. Billeter in Zürich und Generaldirektionspräsidenten P. Weissenbach vermochten diese nicht zu beseitigen und der Verwaltungsrat beschloss, die Vorlage an eine siebengliedrige Kommission aus dem Schoosse des Rates zu verweisen mit dem Auftrage, die ganze Angelegenheit, sowohl nach deren technischer Seite wie auch hinsichtlich des Vertragsentwurfs zwischen Stadt und Bundesbahnen gründlich zu prüfen und dem Verwaltungsrat beförderlich Bericht zu erstatten. Die Kommission wurde bestellt aus den Herren: a. Oberingenieur Dr. R. Moser in Zürich als Vorsitzender, Stadtpräsident R. Billeter in Zürich, Reg-Rat v. Schumacher in Luzern, Ingenieur v. Stockalper in Sitten, a. Reg.-Rat Reese in Basel, Baudirektor L. Kilchmann in St. Gallen und Ingenieur Manuel, Professor an der Ingenieurschule in Lausanne. Die Kommission soll, wie wir vernehmen, schon dieser Tage ihre Arbeit aufgenommen haben.

Wir haben seit Jahren wiederholt und ausführlich über die Angelegenheit berichtet, zuletzt in unserer vorläufigen Mitteilung über die letzte Sitzung des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins auf Seite 72 dieses Bandes. Nachdem uns nun von der Generaldirektion auch ihre Vorlagen an den Verwaltungsrat mitgeteilt wurden und das offizielle Bulletin über die Verhandlungen des Verwaltungsrates vorliegt, werden wir in der nächsten Nummer unter Beigabe der Pläne des neuesten Projektes über dieses und über die Verhandlungen einlässlich berichten können.

Weitere Verhandlungsgegenstände betrafen den *Umbau des Bahnhofes Biel*, der genehmigt wurde mit einem Kostenvoranschlag von 13700000 Fr.; ferner die Erstellung des *zweiten Geleises* auf der Strecke Sursee-Rothenburg und St. Blaise-Neuenstadt mit Baukrediten von 1410000 Fr. bzw. 2630000 Fr.

Für die *Rickenbahn* wurde nach längerer Diskussion ein Nachtragskredit von 2060000 Fr. bewilligt. Davon entfallen rund 1360000 Fr. auf effektive Mehrkosten im *Tunnel*, jedoch ohne Anteile an den Mehrauslagen wegen Grubengas und Rekonstruktionsarbeiten (zusammen rund 1800000 Fr.), sowie ohne die Mehrforderungen der Unternehmung, über die ein Prozess beim Bundesgericht anhängig ist!

### Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Januar 1911.

| (Tunnellänge = 14536 m)  | Nordseite | Südseite | Total |
|--|-----------|----------|-------|
| Fortschritt des Sohlenstollens im Januar<br>in % der Tunnellänge | m 243     | 183      | 426   |
| Länge des Sohlenstollens am 31. Januar<br>in % der Tunnellänge   | m 6911    | 6827     | 13738 |
| Gesteinstemperatur vor Ort °C                                    | 27,0      | 32,0     |       |
| Am Portal ausfliessende Wassermenge //Sek.                       | 167       | 62       |       |
| Mittlere Arbeiterzahl im Tag:                                    |           |          |       |
| Ausserhalb des Tunnels   | 368       | 325      | 693   |
| Im Tunnel  | 1000      | 1379     | 2379  |
| Im Ganzen  | 1368      | 1704     | 3072  |

**Nordseite.** Der Richtstollen lag andauernd im Gasterngranit. Das Gestein war massig, die Zerkleinerung nahm ab und zeigte wechselnden Verlauf. Mit fünf Meyerschen Perkussionsmaschinen wurde ein mittlerer Fortschritt von 8,24 m im Arbeitstag erzielt.

**Südseite.** Auch hier wurde der Richtstollen im Gasterngranit vorgetrieben, der stellenweise quarzreich ist und in Quarzporphyr übergeht. Die Klüftungen im massigen Gestein nahmen zu ohne regelmässige Orientierung. Die mechanische Bohrung erreichte bei Verwendung von durchschnittlich 4½ Ingersoll-Bohrmaschinen ein Tagesmittel von 5,9 m.

**Quecksilberdampflampen als Wechselstrom-Gleichstrom-Umformer.** Die vor einigen Jahren durch Cooper Hewitt zu einer gewissen praktischen Bedeutung gebrachte sog. Quecksilberdampflampe mit fester Anode aus Eisen und zerstäubender Kathode aus Quecksilber im Innern einer gut evakuierten Glaskugel, kommt wegen der chemisch ausserordentlich wirksamen Strahlung für besondere Zwecke in Betracht. Sie eignet sich aber auch als Gleichrichter zur Umformung von Wechselstrom in Gleichstrom infolge der Eigentümlichkeit, dass in der Richtung Anode-Kathode elektrische Energie ungehindert hindurchgeht, während sie in der entgegengesetzten Richtung vollkommen aufgehoben ist. Neuerdings sind nun solche Quecksilberdampflampen als Gleichrichter für grössere Leistungen tauglich gemacht worden, indem insbesondere an Stelle der zerbrechlichen evakuierten Glasgefässe zur Aufnahme von Anode und Kathode evakuierte Stahlgefässe gesetzt, und weiter auch die