

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 115/116 (1940)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Der Slussen, Stockholms grosser Verkehrsmittelpunkt  
**Autor:** Eckmann, Claire  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-51222>

#### 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:** 18.02.2026

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

mal der Fall ist, wenn der Heimatschutz einem bis an die Schwelle der Ausführung gediehenen Bauvorhaben in den Arm fällt. Jede Ortschaft sollte ein amtliches Verzeichnis ihrer schützenswerten Bauten und Situationen aufstellen und eine sachverständige Instanz — am besten von auswärtigen Experten, die nichts mit dem örtlichen Grundstückshandel zu tun haben — mit der Überwachung der Bautätigkeit betrauen, so weit sie schützenswerte Objekte betrifft.

Hier steht der «Pro Campagna» und allen Freunden der Heimat ein kaum noch in Angriff genommenes Arbeitsgebiet offen, und wir bitten besonders die Politiker und Regierungsmitglieder, die sich so erfreulich aktiv der Frage eines Schweizerischen Freiluftmuseums angenommen haben, ihr Interesse dieser Heimatpflege grösseren Stils zuzuwenden, wo für die alte Schönheit und die neue Entwicklung unseres Landes zugleich viel tiefer greifende Verbesserungen zu erreichen wären. Peter Meyer

## Der Slussen, Stockholms grosser Verkehrsmittelpunkt

Von CLAIRE ECKMANN, Dipl. Arch. E. T. H., Bern

Die Stadt Stockholm ist besonders in ihrer Lage einzigartig: alle Stadtteile bestehen nämlich aus Inseln, die durch viele Brücken miteinander verbunden sind. Von allen Seiten von Wasser umspült, ist diese Stadt wirklich ein «Venedig des Nordens»<sup>1)</sup>. Trotzdem liegt Stockholm nicht etwa direkt an der offenen Ostsee, sondern ist von dieser durch einen Inselgürtel von rd. 60 km Breite getrennt. Dieser, der sog. Skärgården, zählt etwa 30 000 wildbewaldete und felsige Inseln. Im tiefen Mittelalter wurde einst an dieser Stelle eine Handelsstadt gegründet, da, wo das salzige Wasser des Meeres aufhört und das süsse Wasser des Mälarenseengebietes beginnt. Der wichtigste Punkt dabei war die Schleuse an der Stelle, wo sich heute der Slussen (Abb. 1) erhebt (Slussen bedeutet auf deutsch Schleuse). Aber schon damals war der Slussen nicht nur überaus wichtig für den Wasserweg, sondern auch für den Landweg; ja die Brücke war praktisch die einzige Möglichkeit, vom Meere her trockenen Fusses das Landesinnere zu erreichen. Hier konnten die Städter also allen Vorbeikommenden einen wohlangemessenen Zoll abnehmen und sich daran bereichern. Hier konnten sie aber auch eine Trutzburg errichten und feindliche Flotten wirkungsvoll abhalten, sodass König Vasa mit Recht sagen konnte: «Die Burg und der Slussen sind das Haupt und der Riegel des ganzen Svealandes.»

Noch heute bedeutet der Slussen das Ende der Meeresschiffahrt und den Beginn der Binnenseeschiffahrt, und noch bis in unsere Zeit war die Brücke darüber die einzige Verbindungsstrasse zwischen Nord und Süd: jedes Fahrzeug, jede Eisenbahn, ja sogar jeder Wanderer musste dort vorbei! Kein Wunder, dass schliesslich in der Gegenwart des Slussen zum grossen Verkehrsproblem Stockholms wurde, an dem Jahrzehntelang die besten Fachleute arbeiteten. Dass die Anlage, die heute so selbstverständlich vor uns steht, in die Zukunft weist, gewissermassen mit der Verpflichtung, auch weiterhin städtebauliche Probleme mit realem, gesundem und grosszügigem Sinne zu lösen, drückt Le Corbusier mit folgenden Worten aus: «Vous avez fait, vous à Stockholm, la première grande œuvre des temps modernes: le croisement de la Slusse! Il semblait que tout devrait suivre à cette échelle. Ne désespérez pas. Continuez, proposez, combattez. Suggérez aux habitants de Stockholm que des techniciens intéressés sont prêts à offrir leur concours pour faire la grande chose qu'il est nécessaire d'entreprendre.»

Gehen wir noch kurz den historischen Spuren nach, so sehen wir, wie im 16. Jahrhundert der Slussen aus einer Brücke mit Zinnen und Türmen und einer Schleuse besteht. Mit der Zeit beginnt eine allmähliche Verlandung der Inselstadttiefe, die Abstände werden kleiner und die Zinnen verschwinden. Im 18. Jahrhundert verlangt der gestiegene Verkehr zwei Schleusen; im 19. Jahrhundert ist am Nordende der früheren Brücke durch die weiter fortgeschrittene Verlandung ein platzartiges Gebilde entstanden, auf dem das Karl-Johann-Denkmal aufgestellt wurde, das noch heute dasteht. Die Schleusen werden wieder, und zwar von einem der berühmtesten Architekten der damaligen Zeit, umgebaut: von Niels Ericsson.

Im 20. Jahrhundert endlich erfolgt die Umfahrung des Slussens durch einen andern Meeresarm, indem ein Durchstich vorgenommen wird, was den Slussen von der Handelsschiffahrt fast vollkommen entlastet. Deswegen spielen die Schleusen in der grossen Neuprojektierung, die zu Beginn des Weltkrieges vorgenommen wird, keine grosse Rolle mehr. 1914

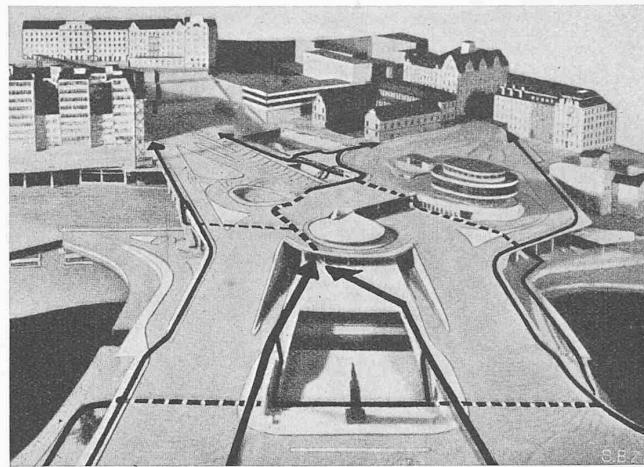


Abb. 5. Modellbild des «Slussen» aus Norden mit Eintragung der Fußgängerwege: voll offen, gestrichelt in Tunneln  
Der Restaurantbau in der westl. Schlinge ist noch nicht ausgeführt

wurde ein Projekt monumentaler Haltung von den Behörden gutgeheissen, aber nicht ausgeführt.

Erst nach 1930 nimmt man endlich einen Anlauf zur Verwirklichung der Bauaufgabe. Die Bevölkerungsziffer Stockholms hat inzwischen den Wert 530 000 erreicht, und der tägliche Verkehr über den Slussen folgende Zahlen: Personewagen 13 000, Lastwagen 14 000, Omnibusse 1500, Fahr- und Motorräder 8300, Strassenbahnen 1700. Die Ausführung wird nach einem ganz neuen Vorschlag des Stadtbauarchitekten T. William-Olsson 1931 in Angriff genommen. In seinem Entwurf ist die symmetrische Scheinarchitektur von 1914 ganz verschwunden. 1935 steht das Bauwerk schon fertig vor uns, das eine ganz aus dem Erfordernissen der Gegenwart entstandene, sachliche Meisterung des Verkehrsproblems darstellt<sup>2)</sup>. T. Williams-Olssons Lösung zeigt ein gross angelegtes Kleeblattsystem, das die gegebenen Gelände-Verhältnisse geschickt ausnutzt, nämlich den grossen Höhenunterschied zwischen der Altstadt und Södermalm, und eine vollkommen kreuzungslose Abwicklung des Verkehrs gewährleistet.

<sup>2)</sup> Vgl. «Byggmästaren» (Stockholm) vom 11. Dez. 1935, «Technique des Travaux» vom Juni 1936 und «Verkehrstechnik» vom 20. Juli 1937, denen wir z. T. die Unterlagen zu unseren Abbildungen verdanken.

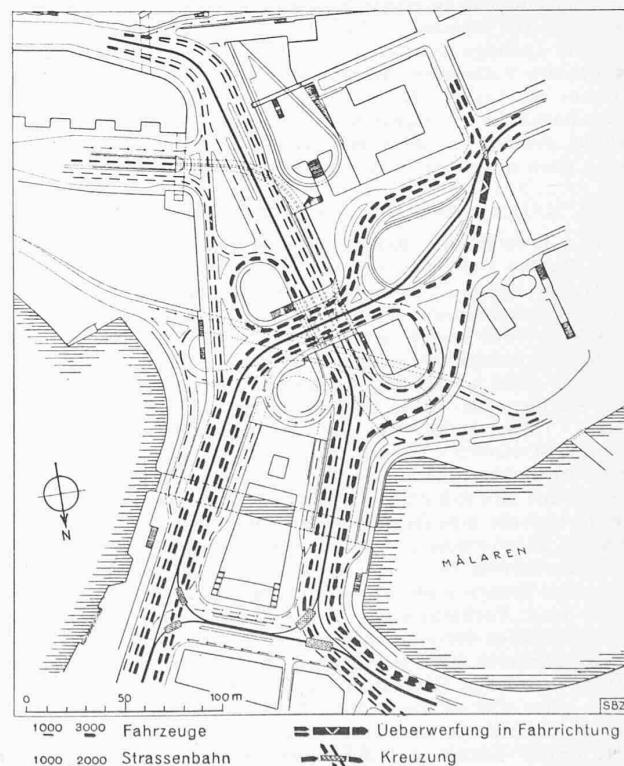


Abb. 2. Schema der Verkehrsführung des «Slussen»

<sup>1)</sup> Vgl. Armin Meili in «SBZ» Bd. 83, S. 20\* (1924).

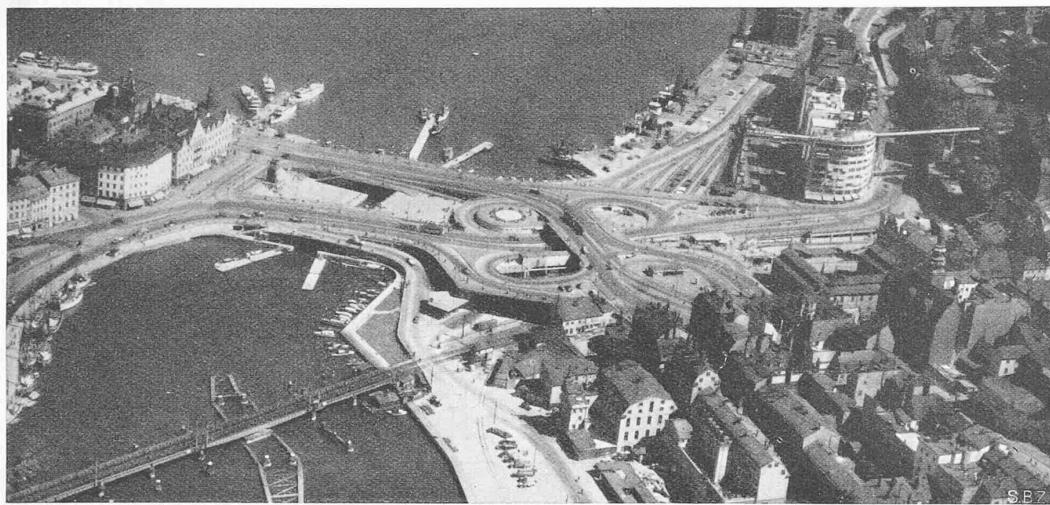


Abb. 8. Flugbild aus Westen auf den «Slussen», rechts Södermalm, links Altstadt

Wie die schematische Fahrbahndarstellung Abb. 2, bei der man daran denken muss, dass Schweden Linksverkehr hat, am deutlichsten zeigt, sind nur drei Kreisel des Kleeblattes voll ausgebaut. Der vierte wird unnötig, weil auf dem auf der Altstadtseite anschliessenden Karl-Johann-Platz der Verkehr von der einen Altstadtrichtung in die andere ohne Berührung des Slussen direkt geregelt werden kann, wobei natürlich zwei Kreuzungstellen in Kauf genommen werden müssen. Wie indessen die Feinheit der Pfeile in Abb. 2 erkennen lässt, handelt es sich um sehr geringen Verkehr. Stärker stören dürften in diesen Zonen die Kreuzungen mit der Strassenbahn, die in Abb. 2 durch Schraffur kenntlich gemacht sind. Kreuzungen des Fahrzeugverkehrs unter sich bestehen einzig noch an der Westseite des Södermalmstorg. Die Relation Katrinavägen-Hornsgatan ist vorläufig auf wirkliche Umwege im Süden, oder auf den nicht kreuzungsfreien Weg über die westliche Schlinge angewiesen (ebenfalls dünne Pfeile in Abb. 2). Für die beiden Hauptrichtungen, nämlich Altstadt (Ostseite)-Katrinavägen und Altstadt (Westseite)-Hornsgatan und umgekehrt ergibt sich eine Unter- bzw. Ueberführung.

Die eigentliche Bauanlage ist in zwei Geschossen und einem Zwischengeschoss in klarer, zweckmässiger, aber doch recht komplizierter Betonkonstruktion ausgeführt und auf Frankipfählen fundiert.

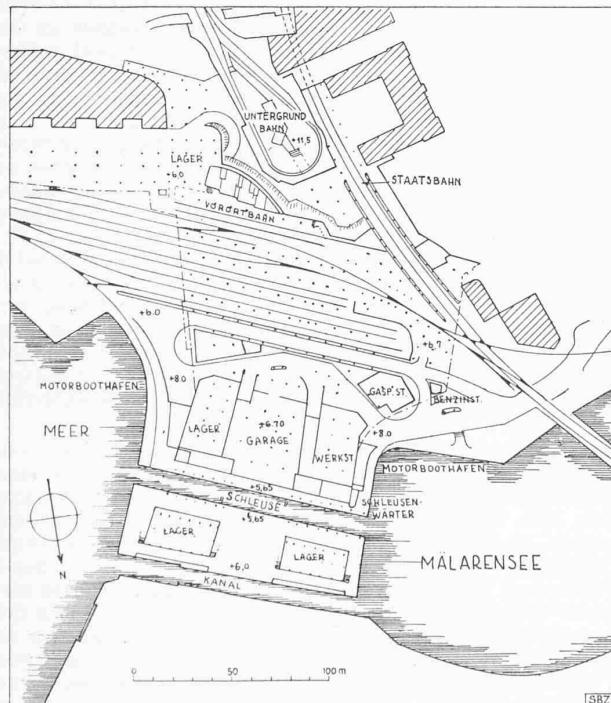


Abb. 3. Untergeschoss 1:3500

Das Untergeschoss (Abb. 3) liegt nur wenig über dem Wasserspiegel. In diesem Geschoss ist von den Kreisen nur ein gewaltiger Betonpfeilerwald zu bemerken, auf dem die darüberliegenden Fahrbahnen ruhen. Betrachten wir den Plan von der Nordseite beginnend, so finden wir nebst einem Kanal zunächst die kleine Schleuse vor, die mit 5,5 m Durchfahrtshöhe (= Segelhöhe) ausgeführt ist. Diese kleine Schleuse, die hauptsächlich Motorbooten und Segelschiffen dient, ist noch der einzige Ueberrest der einstmal für die Stadt so lebenswichtigen Schleusenanlage. Dann kommen wir an den beiden Motorboothäfen vorbei, die dem internen Stadtwasser- verkehr dienen, in den Bereich der Bahnhofsanlagen. Hier finden wir vor allem die Eisenbahnlinie der schwedischen Staatsbahnen vor, die vom Zentralbahnhof über eine eiserne Eisenbahnbrücke herkommend, auf ihrem Wege nach Südschweden hier vorbeiführt. (Uebrigens bietet sich hier dem Reisenden, der nach Stockholm fährt, eine der schönsten landschaftlichen Ueberraschungen: Wenn der Zug aus dem Slussen-tunnel ausfährt, hat man plötzlich die von Meer und See umgebene Stadt mit dem berühmten Stadthaus im Hintergrund vor sich liegen.) Weiterhin finden wir im Untergeschoss die Endstation der Saltsjöbahnen, einer privaten Vorortbahn, die ostwärts am Meeresufer entlang in die Skären hinausführt. Vor dem Södstrandadhuset, dicht südlich der Schlingen, liegt die vorläufige Endstation der im Stadtteil Södermalm bereits ausgebauten Untergrundbahn, deren Fortsetzung nach Norrmalm geplant ist, wobei sie der Linienführung der Eisenbahn folgen soll. Die übriggebliebenen Flächen im Untergeschoss wurden für die Schleusenbedienung, ferner zu Lagerräumen, Garage, Benzin- und Gaspumppstation ausgebaut.

Im Obergeschoss (Abb. 4) haben wir die gesamten Fahrbahn- anlagen. Zu beiden Seiten des Karl-Johann-Denkmales setzen die beiden gewaltigen Anfahrten an, an der Ostflanke die Ueber- führung und an der Westflanke die Unterführung. Auch diese

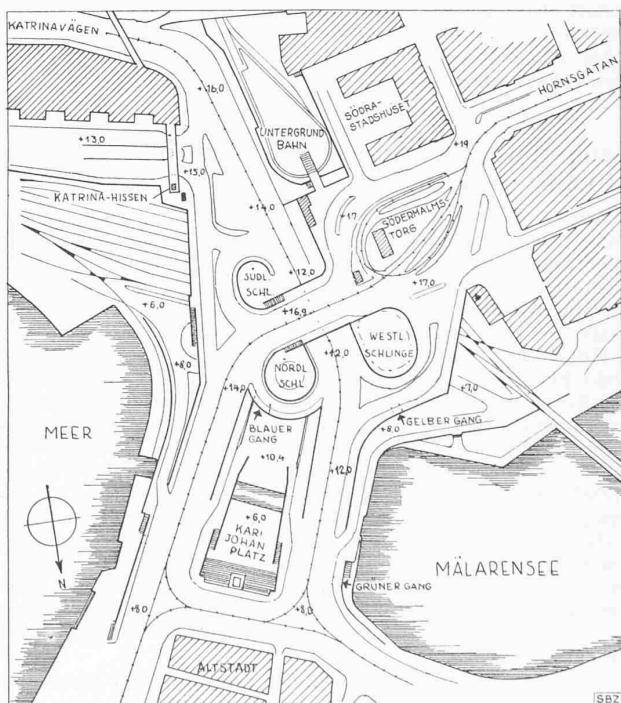


Abb. 4. Obergeschoss 1:3500

liegt über dem Niveau der Bahnanlagen. Auf diesen Fahrbahnen, die mit Geländern versehen sind, und den dazugehörigen Kreiseln müssen außer den Automobilen fünf Autobuslinien genügende Fahrbreite erhalten. Auf den durchlaufenden Strängen verkehren außerdem noch sechs Strassenbahnlinien und drei Schnellbahnen.

In der Höhenmitte zwischen Ueber- und Unterföhrung liegt eine Art Zwischengeschoss, das für die Fussgänger ausgebaut wurde und das mit den andern Niveaux, d. h. den Bahnanlagen, den Meeres- und Seeufern, der Unter- und Ueberföhrung mit vielen Treppen und Rampen verbunden ist. Für drei Hauptverkehrsrichtungen sind Fussgängertunnel (Abb. 5) ausgeführt, die der grüne, der blaue und der gelbe Gang heissen und mit entsprechend farbigen Kacheln ausgekleidet sind. Auch die drei Kreisel haben Namen erhalten: nördliche, südliche und westliche Schlinge.

Der «Blaue Gang», der Hauptgang, der von der Altstadt nach Södermalm führt, durchläuft die nördliche Schlinge. Diese ist daher zu einer runden Halle mit Verkaufsläden und Schaukästen ausgebaut und mit einer Glasbetonkuppel von 13,5 m Spannweite überdeckt worden, die erstaunlich helles Licht ergibt. Die Heizung dieser Anlage geschieht nach dem Crittallsystem durch Decken-Strahlungsheizung. Ferner wurde sie nicht nur gegen Lärm, sondern auch gegen Erschütterung besonders isoliert. Der «Grüne Gang» führt knapp am Karl-Johann-Denkmal vorbei vom Meer zum Mälarensee unter den beiden Anfahrten durch. Der «Gelbe Gang» führt von der Mälarenseeseite nach Södermalm. Er führt auch zur Tunnelbahn und ist mit der Saltsjöbahnstation durch eine Rolltreppe verbunden. Ebenfalls im gelben Gang sind öffentliche Toiletten untergebracht, und wenn der vorgesehene Ausbau (Abb. 5) der westlichen Schlinge ausgeführt wird, kann er vom gelben Gang her betreten werden.

Die Anhöhe des Slussen ist mit Blumen und Beleuchtungsgirlanden belebt und wird auf der obersten Kuppe von einem kleinen, reizenden Erfrischungsraum gekrönt, der im Sommer noch durch eine luftige Glasveranda erweitert wird.

Ganz im sachlichen Geiste des Slussen, ragt an dessen südöstlichem Ende der Katrinahissen (Abb. 6) in die Höhe, der in seiner freien Eisenkonstruktion die Kühnheit der Slussenanlage noch unterstreicht. Es ist dies ein Lift, der im Zusammenhang mit den Neubauten der Kooperativa erbaut wurde und direkt zu dem ziemlich höhergelegenen Quartier von Södermalm hinaufführt. Unter der hochgelegenen, direkt an den Lift anschließenden Uebergangsbrücke ist ein Restaurant buchstäblich aufgehängt, das seinen Hauptzugang durch das Haus der Kooperativa hat. Sitzt man in dieser luftigen Höhe, bei Kaffee und Musik, so kann man nicht nur den herrlichsten Blick über Stadt, Meer und See (Abb. 7) genießen, sondern auch das kribbelnde Leben auf dem geschlungenen Fahrbahnen des Slussen bewundern, das wie von unsichtbarer Hand geordnet scheint. Man wundert sich darüber, wie überraschend gut dieser graue, reine Zweckbau in die Umgebung der Altstadt und der neu aufstrebenden Südstadt passt, ja geradezu einen verbindenden, reizvollen Effekt hervorruft (Abb. 8).

## Regulierung der Fördermenge von Kolbenpumpen mit konstanter Drehzahl

Am einfachsten reguliert man die Fördermenge einer Kolbenpumpe durch Änderung der Drehzahl, doch ist dieser Weg nicht immer begehbar, so z. B. wenn die Pumpe als Hilfsaggregat an eine Maschine mit unveränderlicher Drehzahl angehängt ist, oder wenn aus wirtschaftlichen Gründen ein Antriebsmotor mit konstanter Drehzahl gewählt werden muss. In solchen Fällen besteht die Möglichkeit, durch mehr oder weniger starkes Öffnen der Schnarchventile die Fördermenge zu beeinflussen. Dabei wird aber neben der Flüssigkeit eine namhafte Menge Luft mitgefördert, was wiederum nicht immer zulässig ist. Dies gilt u. a. für Kesselspeisepumpen, wo jede Luftzufuhr zum Kessel möglichst vermieden werden soll. Die Firma Gebr. Sulzer in Winterthur wendet darum in bestimmten Fällen für ihre automatisch gesteuerten Kesselspeisepumpen zu den Höchstdruckkesseln eine Reguliermethode an, die die Vorteile konstanter Drehzahl, guten Liefergrades bei allen Fördermengen und eines grossen Regulierbereiches vereinigt. Sie erlaubt es außerdem, unter Verwendung von Einheitsarten den verschiedensten Betriebsanforderungen gerecht zu werden. Diese Methode ist aus Abb. 1 ersichtlich und soll nachfolgend beschrieben werden.

Zwei Einzelpumpen gleicher Zylinderzahl werden durch eine im Betrieb verstellbare Kupplung miteinander verbunden. Zu je einem Zylinder jeder Pumpe ( $a_1$  und  $a_2$ ) wird nun das Wasser

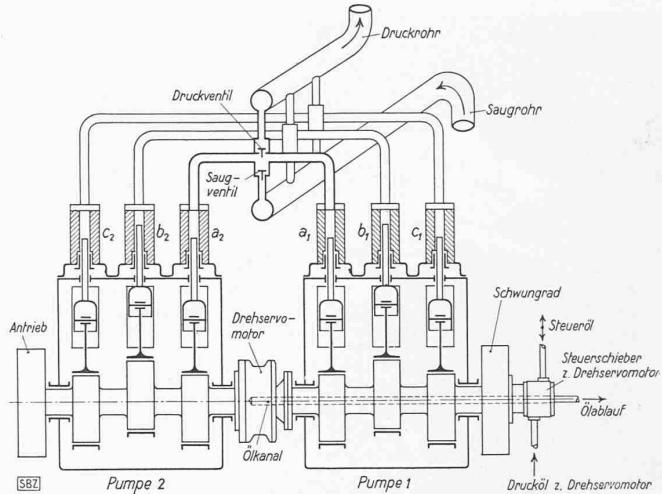


Abb. 1. Kolbenpumpengruppe mit veränderlicher Liefermenge bei konstanter Drehzahl

durch ein gemeinsames Saugventil zugeführt, aus denen es auch durch ein gemeinschaftliches Druckventil abströmt. Laufen nun die Kolben von  $a_1$  und  $a_2$  in gleicher Phase, so kann man sie sich in ihrer Wirkung durch einen Kolben vom doppelten Querschnitt eines Pumpenplungers ersetzt denken. Haben aber die Kolben zweier verbundener Zylinder eine Phasenverschiebung von  $180^\circ$ , sodass der eine den Saughub und der andere gleichzeitig den Aussostosshub zurücklegt, so ist ihre Fördermenge theoretisch gleich null. Durch Änderung der Phasenverschiebung ist es demnach theoretisch möglich, die Fördermenge von null bis zum Maximalwert bei Phasenübereinstimmung stetig zu verändern. Die verstellbare Kupplung zwischen den beiden Pumpen, die eine Verdrehung der Kurbelwellen gegeneinander im Betrieb erlaubt, kann konstruktiv verschieden gelöst werden. Auf alle Fälle muss aber darauf Rücksicht genommen werden, dass das Moment in der Kupplung seinen Drehsinn wechseln kann. Ist ein Plunger der Pumpe auf Antriebseite im Druckhub, der kommunizierende Kolben aber wegen der Phasenverschiebung im Saughub, so wird dieser von jenem abwärts gedrückt, also in seiner Bewegungsrichtung angetrieben.

Zur Mengenregulierung der Höchstdruck-Kesselspeisepumpen hat die Firma Gebr. Sulzer eine vollautomatische Oeldrucksteuerung entwickelt. Die Kurbelverdrehung wird durch einen Drehservomotor bewirkt, wie er in Abb. 2 dargestellt ist. Er besteht im wesentlichen aus einem mit dem treibenden Flansch verbundenen Gehäuse und einem Drehschieber, der die getriebene Seite darstellt. Durch den Schieber und zwei Zwischenwände im Gehäuse wird dieses in vier Räume, zwei Druck- und zwei Pufferräume unterteilt. Bei maximaler Fördermenge, d. h. also bei Phasengleichheit beider Kurbelwellen, liegt der Schieber an den Zwischenwänden an und wird von diesen direkt gestossen. Zur Reduktion der Fördermenge wird nun durch das zentrale Zuflussrohr, das gleichzeitig als Rückführungsstange anzusprechen ist, Druck in die Druckräume gepresst und dadurch eine Phasenverschiebung bewirkt. Ein Teil des Oels aus den Pufferräumen entweicht dann ins Druckölsystem der Lagerschmierung. Der Pufferdruck muss so gross sein, dass bei allfälligem Wechsel in der Richtung des Drehmomentes der Schieber in seiner Lage festgehalten wird. Soll umgekehrt die Phasenverschiebung verkleinert, die Fördermenge damit vergrössert werden, so lässt man Öl aus den Druckräumen abfließen. Die Verdrehung erfolgt dann unter Einwirkung des Antriebsmomentes und des Oeldrucks in den Pufferräumen, die vom Lagerölsystem aufgefüllt werden.

Im vorliegenden Fall wird das Kommando zur Änderung der Fördermenge durch einen veränderlichen Oeldruck in einer Steuerleitung zur Pumpe gegeben, und zwar bedeutet Druckzunahme eine Erhöhung und Druckabnahme eine Verminderung derselben. Druckerhöhung führt zu einem Ueberdruck nach links im Ringkanal «a» des Steuerschiebers, sodass sich dieser gegen die Federkraft nach links verschiebt (siehe Abb. 3). Dadurch wird über die Drosselstelle Verbindung geschaffen zwischen dem Oelablauf und dem Oelkanal zum Drehservomotor, sodass sich der Drehschieber verstellt. Seine Drehbewegung bewirkt aber über die Schraubenfläche zur Rückführung eine Verschiebung der Rückführstange nach rechts. Die Feder wird also stärker gespannt und der Steuerschieber nach erfolgter Regulierung wieder

Reichtum der Ausführung auch nur entfernt einem Bernerhaus, einem Thurgauer Riegelhaus, einem Innerschweizerhaus mit Klebdächern vergleichbar wäre, und Unterschiede wie die zwischen einem Holzhaus, einem Tessinerhaus, Engadinerhaus, Jurahaus usw. sind im ganzen Norden nicht zu finden. Ueberhaupt lernt man erst auf Reisen die unglaubliche Mannigfaltigkeit unseres kleinen Landes gebührend bewundern, die wir als etwas Selbstverständliches hinnehmen. Aber diese Bevorzugung zwingt uns, fremden Vorbildern gegenüber vorsichtig zu sein: wenn in den nordischen Ländern auch noch die Zusammensetzung von Bauten entfernter Gegenden einen relativ einheitlichen Eindruck macht, würden bei uns die Bauten von viel weniger entfernten Standorten bereits den Charakter einer Kolonialausstellung annehmen, und es sind ja gerade die zugespitzten Beispiele jeder Art, die uns da, wo es auf die Charakterisierung der regionalen Besonderheiten ankommt, besonders interessieren.

### III. Der Zweck eines Freiluftmuseums

Damit kommen wir zur Grundfrage, was eigentlich durch eine solche Wiederaufrichtung charakteristischer Häuser erreicht werden soll: Eine Stärkung des Heimatgefühls? Befriedigung von wissenschaftlichen Interessen? Stärkung des politischen Zusammengehörigkeitsgefühls von verschiedenen Landesteilen? — Das sind sehr verschiedene Gesichtspunkte, die sich keineswegs decken, und die deshalb alle einzeln betrachtet werden müssen. Stärkung des Heimatgefühls und Bindung an die eigene politische und kulturelle Vergangenheit ist einzig durch Bauten regionalen oder doch nahe verwandten Charakters zu erreichen. Für den Zürcher und Basler ist schon das Bernerhaus gefühlsmässig «exotisch», und «Heimat» ist für den Tessiner durchaus nur das Tessinerhaus und nicht das der Nordschweiz. Wir röhren hier an die Grundlagen unseres Staates, an den Föderalismus; gerade weil jeder Kanton auf seine Façon selig werden will, hat er sich politisch mit seinen Nachbarn verbündet, nicht um in diesem Nachbarn aufzugehen, sondern um selbständig zu bleiben. Wir wissen, dass diesem Bestreben praktische Grenzen gesetzt sind, um so eifersüchtiger sind die Unterschiede da ernst zu nehmen, wo ihnen keine zwingenden Gründe gegenüberstehen. Durch eine solche, unvermeidlicherweise willkürliche Zusammensetzung verschiedener Haustypen wird dem schlimmsten, noch kaum überwundenen Missverständnis der volkstümlichen Architektur von neuem Vorschub geleistet — als ob nämlich die ländlichen Bauten verschiedener Art lediglich vom Geschmack ihrer Erbauer abhängig und unter sich vertauschbar wären. Wir könnten es dann erleben, dass in Zürich oder Bern ausgerechnet das Tessinerhaus oder Engadinerhaus Schule macht, denn zweifellos ist es «schön», und es wird ja als «auch heimatisch» vorgeführt — wie es heute reiche Leute gibt, die auch in der Schweiz in spanischem Kolonialstil à la Hollywood oder neu-tirolerisch bauen, weil sie zwar «ländlich» wohnen wollen, die einheimische Ländlichkeit aber nicht chic genug finden. So könnte das gut gemeinte Unternehmen leicht zum Gegenteil dessen beitragen, was es beabsichtigt: nämlich zu einer Verwirrung und Entwurzelung des Sinnes fürs Echte und Bodenständige.

Wenn grosse Imperien Kolonialausstellungen veranstalten, auf denen Marokko, Siam, Indochina, Zentralafrika usw. ihre Visitenkarte in Form rekonstruierter Bauten abgeben, so hat das den Sinn, im Mutterland solche an die Existenz der Kolonien zu erinnern, die damit sonst keinen Zusammenhang haben, und es ist gewiss recht reizvoll und amüsant, einmal seinen Kaffee auf marokkanisch zu trinken. Was damit gestärkt wird, ist aber das imperialistische Gefühl, nicht das Heimatgefühl des Europäers, das an seine europäische Heimat gebunden bleibt. Dass wir uns die Existenz Graubündens, des Tessin, des Wallis auf diese Weise vergegenwärtigen, haben wir glücklicherweise nicht nötig. Die Distanzen in unserem Lande sind so klein, die Verkehrsmittel so vorzüglich, dass wir in wenig Stunden in den betreffenden Gegenden sind, und für die Befriedigung momentaner Launen ist durch die verschiedenen Bündner- und Walliser-Stübli, locande ticinesi, Waadtländer Stuben usw. in jeder Stadt aufs Stimmungsvollste gesorgt. So ist es nicht nötig, diesen selbstverständlichen Zusammenhang durch ausserordentliche Massnahmen zu manifestieren; es ist gar kein Unglück, wenn nicht jedem alles zu jeder Zeit und auf einmal in Natura vor Augen gestellt wird — die Mannigfaltigkeit der Haustypen zu



Abb. 7. Stockholm. Nächtlicher Blick vom Restaurant des Katarinahissen über die westliche Schlinge des «Slussen» und Södermalmstorg auf den Mälarensee mit der Eisenbahnbrücke, im Hintergrund der Rathaufturm

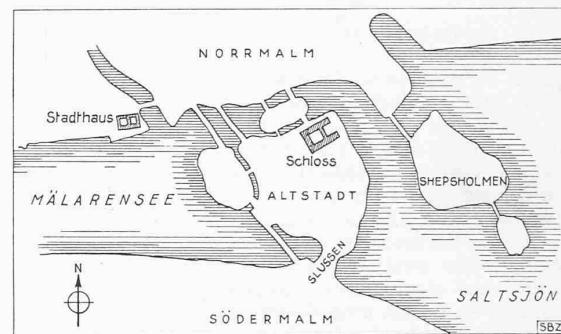


Abb. 1. Zentrum von Stockholm, Skizze 1 : 40 000

zeigen, ist ein Thema für ein schönes Bilderbuch, wie z. B. das Bürgerhauswerk des S. I. A., nicht aber für ein Freiluftmuseum.

### IV. Die Bewohner der Häuser

Der Initiant des «Pro Campagna»-Projektes denkt sich jedes Haus von einer Familie des betreffenden Kantons bewohnt, in der betreffenden Volkstracht, mit möglichst urchigem Dialekt und allen Stimmungsrequisiten. Aber würde damit das Bodenständige nicht ausgerechnet an der Stelle, wo es gepflegt werden soll, ins Theatralische denaturiert und zur Fremdenattraktion erniedrigt? Wenn Miteidgenossen aus einem Bergtal für die Dauer einer Ausstellung in der Stadt ein charakteristisches Handwerk vorführen oder im Festzug in ihrer Tracht auftreten, so ist das etwas ganz anderes: eine vorübergehende, festliche Episode im Leben der Betreffenden, das seinen Schwerpunkt nach wie vor in der wirklichen Heimat hat, aus der heraus man in die Stadt auf Besuch kommt. Wo aber wären die Ausstellungsdörfler daheim? Zum tausendundeinmal mussten sie ihre Besucher möglichst treuherzig und ursprünglich anbiedern und womöglich den Alpsegen als bare Blasphemie über eine fingierte Alp sprechen. Und werden sie die malerische Sonntagstracht alle Tage tragen? Ziehen sie, wenn sie «frei haben», ihre Tracht aus, um «in Zivil» auszugehen? Das ganze Leben dieser Familien würde zur Exhibition, zum Gegenteil von Bodenständigkeit. Was als Festspiel, als bewusstes Theater durchaus erträglich ist, wird als vorgebliche Wirklichkeit zum unerträglichsten Kitsch, der sich denken lässt.

Etwas anderes ist die ausstellungsmässige Vorführung altertümlicher Handwerke: hier liegt der Akzent auf dem Technischen. Dafür kann man Spezialisten anstellen und noch besser wäre es, wenn sich intelligente Lehrlinge dafür verwenden liessen, denn die zeitweilige Ausübung auch veralteter Techniken bedeutet für den Betreffenden immer einen Gewinn an Fachkenntnis.

### V. Verschiedenheit der skandinavischen Verhältnisse

Wenn man mit dem Beispiel der skandinavischen Länder exemplifiziert, muss man sich einige grundsätzliche Unterschiede von unseren schweizerischen Verhältnissen vor Augen halten. Von der viel grösseren Gleichartigkeit der nordischen Bauten war



Abb. 6. Haus der Kooperativa am Süden des «Slussen» in Stockholm.

Der Lift «Katrinalissen» führt auf die Höhe des Dachgeschosses (mit Restaurant in der Brücke), von wo aus nach rechts eine weitere Brücke auf das stark ansteigende Gelände von Södermalm hinüberführt

TEXT SIEHE SEITE 54

schon die Rede. Das berühmteste aller Freiluftmuseen, Skansen, liegt in unmittelbarer Nähe der Hauptstadt Stockholm, mit der Trambahn erreichbar. Stockholm ist eine Stadt von 600 000 Einwohnern, also fast doppelt so gross als die grösste Schweizer Stadt, und zudem ist Stockholm als Residenz und Sitz der Regierung in einer Weise Hauptstadt von Schweden, wie wir in unseren glücklicherweise dezentralisierteren Verhältnissen kein Beispiel haben. Das sichert Skansen einen Besuch, wie er bei uns, auch ergänzt durch einen grösseren Fremdenverkehr, nicht erreichbar wäre. Ausserdem ist Skansen durchaus nicht nur Museum, sondern Volkspark, der jeden Tag von Tausenden von Personen besucht wird, die nie eigens ein «Museum» aufsuchen würden, weil sie sich für Bauten nicht stark interessieren, die sie dann aber immerhin besuchen, wenn sie gerade daran vorbeigehen, wodurch sicher bei vielen ein tieferes Interesse erst geweckt wird.

Bygdoe bei Oslo ist verbunden mit dem grossen Neubau des Nationalmuseums, und mit der Zeit werden noch weitere Sammlungen aus der Stadt auf die Museumshalbinsel verlegt, darunter der weltberühmte Oseberg Fund; die Wikingerschiffe selbst sind bereits in einem Neubau aufgestellt. Auch hier sind also die alten Bauten — darunter die Holzkirche von Gol — nicht die alleinige Attraktion sondern Zugabe zu einem reichen historischen Volkskunde-Museum, das ungefähr unserem Landesmuseum entspricht. Hier wie auch in Aarhus auf Jütland (Dänemark) sind übrigens auch städtische Bauten zur Neuauflistung gelangt, in denen zum Teil ehemals ortsübliche Handwerke nach alter Art ausgeübt werden.

#### VI. Keine unnatürliche Zentralisierung

Das Problem der Erhaltung abbruchbedrohter ausdrucks voller Bauten stellt sich also bei uns in anderer Form als in den nordischen Staaten. Es kann, wenn es uns ernstlich um eine Stärkung des Heimatgefühls zu tun ist, und nicht nur um die Schaffung einer kaum sehr zugkräftigen Fremdenattraktion, nur auf regionaler Grundlage in Angriff genommen werden in der Form, dass solche Bauten in unmittelbarer Nähe der nächsten Städte oder eines Fremdenzentrums wieder aufgestellt werden. (Man denke etwa an das sehr erfreuliche Engadiner Museum St. Moritz.) Da das ethnographische Interesse weiterer Kreise nicht überschätzt werden darf, wird man solche Bauten in der Nähe von Erholungsplätzen aufstellen, die von der Bevölkerung ohnehin aufgesucht werden, also in der Nähe von Wirtschaften, Strandbädern, Sportplätzen usw. Auf diese Weise würden diese Bauten von vielen gesehen und besucht, die nie eine Reise zum Besuch alter Bauten unternehmen würden. Natürlich würde man Verkaufsstellen von Heimarbeiten, «Heimatwerk» und Verwandtes darin unterbringen und dabei für Heimatschutz und Naturschutz werben. Auch wären etwa vorhandene Heimatmuseen in solchen Häusern unterzubringen. Auch für kleinere Städte wäre eine solche Art der Denkmalpflege mit kantonaler oder Bundesbeihilfe durchaus denkbar, wogegen eine zentralisierte grosse Anlage mit Häustypen aus der ganzen Schweiz ein innerlich widerspruchsvolles und praktisch zum Misserfolg verurteiltes Unternehmen wäre.

#### VII. Das Wichtigste

Es ist also gewiss zu wünschen, dass die Anregung, schöne, ländliche Bauten, die aus irgend einem Grunde an ihrem Standort nicht erhalten werden können, abzubrechen und in der Nähe vielbesuchter städtischer Anlagen oder Festplätze wieder aufzustellen, auf guten Boden fällt — selbstverständlich schonend rekonstruierte Originale und nicht künstliche Nachbildungen! — Aber man darf darüber nicht vergessen, dass das eine Ausnahmelozung bleibt, und dass daneben die unvergleichlich grössere Aufgabe eines umfassenden Heimatschutzes und einer auch die ländlichen Profangebäude umfassenden Denkmalpflege weiter bestehen. Würde man nach Vorschlag der Initianten ein ganzes Dörfchen oder Museumsgelände mit Schweizer Häustypen bebauen, so könnte sich leicht die Gefahr ergeben, dass man das Gefühl hätte, nun etwas Entscheidendes für die Erhaltung der ländlichen Bauten getan zu haben: dies wäre aber durchaus nicht der Fall.

Das Wichtigste ist, sich erstens einmal von Fall zu Fall klar zu machen, woran die Schönheit einer bestimmten Situation, eines bestimmten Dorfbildes, einer Häusergruppe usw.

haftet. Ist es die Schönheit eines Einzelgebäudes? Ist es die kubische Massenverteilung oder die masstäbliche Gliederung von für sich allein betrachtet vielleicht recht gleichgültigen Gebäuden? Oder ist es das Verhältnis von Bauten zum Strassenraum, zu Baumgruppen, zu bestimmten Geländeformationen? Und wie weit lassen sich diese spezifischen Schönheiten der einzelnen Situation mit der gegenwärtigen oder einer geplanten zukünftigen Nutzung der Gebäude in Einklang bringen? Nicht sentimentale Stimmung, sondern präzise Erkenntnis der praktischen und ästhetischen Gegebenheiten ist die Voraussetzung jeder Denkmalpflege und aller Heimatschutzmassnahmen.

Das Zweite ist eine vorausschauende Planung der künftigen Entwicklungsmöglichkeiten der betreffenden Gegend. Es ist sinnlos, ein einzelnes nettes Haus zu konservieren, wenn man ihm z. B. durch eine Strassenverbreiterung jeden Zusammenhang mit der landschaftlichen Umgebung abschneidet in der allein es wirken kann. Es ist sinnlos, auf der einen Seite ein Dorfbild konservieren zu wollen, und zugleich dieses Dorfbild durch planlose Anlage von Industriebetrieben zu verwüsten. Voraussetzung jeder Denkmalpflege, die nicht nur die Erhaltung einzelner Details im Auge hat, ist eine das ganze Land umfassende Baugesetzgebung. Nicht erst Gemeinden von so und so viel Einwohnern, in denen die baulichen Misstände zum Himmel schreien, sollten von gesetzeswegen verpflichtet sein, Bauordnungen aufzustellen, sondern solche Bauordnungen sind gerade für die noch nicht verwüsteten Landgebiete am allernötigsten. Vielleicht ist gerade die jetzige politische Situation, die auf wirtschaftlichem Gebiet zu umfassenden Lösungen zwingen wird, der richtige Zeitpunkt, endlich auch diesen unerlässlichen Schritt zu tun, der die ganze Heimatschutzarbeit endlich auf einen soliden Boden stellen würde, während sie sich jetzt in allzu oft wirkungsloser Kleinarbeit zerbröselt. Es hat keinen Sinn, über die Industrialisierung von Landgemeinden und die Zerstörung von Ortsbildern durch Verkehrsmassnahmen zu jammern, wenn man nicht gleichzeitig zeigen kann, wie und wo Industrie angesiedelt werden kann, ohne das Ortsbild zu stören und wie der Verkehr besser zu leiten wäre. Erst wenn man das zeigen und die richtige Lösung auf Grund der gesetzlichen Handhaben auch wirklich durchführen kann, hat es Sinn, den Gemeinden und eventuell Privaten Opfer für denkmalpflegerische Massnahmen oder den Verzicht auf stärkere Ausnutzung zuzumuten, und eventuell öffentliche Mittel zur Vergütung für solche Verzichte aufzuwenden, denn erst dann wird damit wirklich etwas erreicht. Auch müsste selbstverständlich jeder einzelne Besitzer davon informiert werden, dass sein Besitztum von öffentlichem Interesse ist, und besonderen Bestimmungen untersteht. Das bedeutet nicht, dass an solchen Objekten überhaupt keine Änderungen vorgenommen werden dürfen, aber diese Veränderungen müssen besonderen Bedingungen unterstehen und wären von der Zustimmung und Mitarbeit einer sachverständigen Behörde abhängig. Der Besitzer hat aber ein Recht darauf, beizeiten zu wissen, was er mit seinem Besitztum anfangen kann, und dass ihm nicht erst im letzten Augenblick Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden, wenn bereits Handänderungen und Planungsarbeiten im Hinblick auf eine stärkere Ausnutzung des betreffenden Geländes stattgefunden haben, wie dies jedes-