

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 119/120 (1942)
Heft: 13

Artikel: Stadtbau-Kongress in Neuenburg
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-52443>

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: 25.01.2026

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

haben aber ausserdem noch Gelegenheit, in der anschliessenden Fabrikgärtnerei Gemüse zum halben Preise zu kaufen. Der Mietzins für ein Häuschen beträgt 95 Fr. pro Monat; die Baukosten belaufen sich inkl. Honorar, jedoch ohne Land und Umgebungsarbeiten, für das Haus «A» auf 44 500 Fr. und für das Haus «B» auf 27 300 Fr.

*

Siedelung der Schweiz. Draht- und Gummiwerke in Altdorf, 1942

Das Land in den Bergen ist ein rarer und kostbarer Artikel, die Häuschen wurden dementsprechend zu Reihen zusammengefasst und die nötigen Nebenräume im Keller gesucht. Dieser bildet eine Art Schleuse zwischen Haus und Garten, der ja nicht nur zur Zierde da sein soll, sondern auch noch nach dem Kriege zur Bereicherung der Mahlzeiten erhalten muss. (Eine innigere Verbindung von Wohnstube und Garten, wie sie vom Architekten angestrebt worden ist, hat der Bauherr abgelehnt.) Eine Waschküche befindet sich am Ende der



Abb. 10. Nordost-Front mit Hauseingängen

Phot. Aschwanden, Altdorf

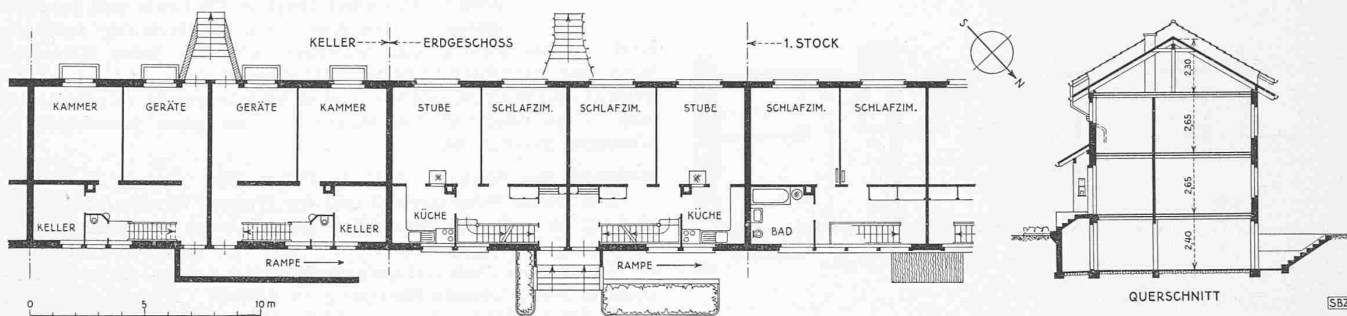


Abb. 9. Siedelung der Schweiz. Draht- und Gummiwerke in Altdorf (Uri). — Entwurf Arch. HERMANN MEYER, Zürich-Oerlikon. — 1:300

Häuserzeile in einem eigenen Anbau (Abb. 11 links) und dient im Turnus allen acht Mietern. Das Badezimmer (Abb. 13) liegt im 1. Stock neben den Schlafzimmern, es ist gut ausgebaut und mit einem altbewährten Holzbadeofen ausgerüstet, der nicht nur zu jeder Zeit die Herrichtung eines Bades gestattet, sondern gleichzeitig auch noch für die Erwärmung des Badezimmers sorgt, Vorteile, die der elektrische Boiler nicht aufzuweisen vermag. Zur Heizung dient ein Hablützel-Ofen, an den noch drei Radiatoren, zwei davon im ersten Stock, angeschlossen sind.

Es sind zwei Reihen zu je acht Häusern gebaut worden. Jedes Haus hat 440 m³ und verfügt über rd. 220 m² Garten. Die gute Ausstattung entspricht Wünschen des Bauherrn; die Baukosten betragen ohne Erschliessung, Umgebungsarbeiten, Waschküche und Architektenhonorar (Bauleitung durch das Baubureau der Fabrik) 25 000 Fr. pro Haus, d. h. 57 Fr./m³.

Stadtbau-Kongress in Neuenburg

Die Behörden der Stadt Neuenburg veranstalten in Zusammenarbeit mit der S.I.A.-Sektion Neuenburg und dem «Groupe neuchâtelois des architectes» vom 9. bis 11. Oktober d. J. unter dem Präsidium von Stadtrat Béguin eine orientierende Aussprache, zu der alle an den Fragen des Stadtbauwesens interessierten Kreise eingeladen sind. Zu diesem Zweck werden, nach Mitteilungen über Organisation und gegenwärtige Bestrebungen der

mit dem Stadtbau («Urbanisme») beauftragten Dienstzweige in der Schweiz, Vorträge halten Samstag den 10. Oktober: Arch. H. Bernoulli (Basel) über «Die Koordination privater und öffentlicher Interessen im Stadtbau», und Stadtplaner Ing. A. Bodmer (Genf) über «La technique de l'élaboration d'un plan directeur»; Sonntag den 11. Oktober: Arch. Dr. h. c. Armin Meili (Zürich) über «Ethische und soziale Grundlagen der Landesplanung» und Arch. Jacques Béguin (Neuenburg) über «Rues larges et mortes ou rues étroites et animées». Dazwischen Diskussion und Verschiedenes. Verschönert wird der Kongress durch Besichtigung der charaktervollen Altstadt von Neuenburg und (Samstag Nachm.) durch einen Ausflug nach Auvernier zur Weinlese. Auch kann, schon am Freitag Abend, eine zu diesem Anlass veranstaltete Stadtbau-Ausstellung besichtigt werden; Samstag Abend Unterhaltung in der Rotonde. Preis der Teilnehmerkarte für Samstag allein 16 Fr., für Sonntag 13 Fr., für beide Tage 25 Fr.; inbegriffen sind beide Mahlzeiten, Ausflug Auvernier mit Imbiss, Unterhaltungsabend am Samstag, offizielles Mittagessen am Sonntag (ohne Wein). Das ausführliche Programm ist erhältlich bei Ing. Jean Perret, Maillefert 13, Neuchâtel.

*

Wir haben den Titel dieser löblichen Veranstaltung: «Kongress der schweiz. Städtebauer» vermieden, wie wir schon seit einiger Zeit die etwas hochtrabende Bezeichnung «Städtebau» ersetzt haben durch die bescheidenere Stadtbau. Wer ist denn «Städte-

bauer»? Wer baut ganze Städte, in der Mehrzahl, als Spezialist? Der Stadt-Ingenieur, der Quartierplaner, der Stadtbau-meister? Keiner von allen dreien. Nur durch Kooperation aller am Auf- und Ausbau einer bestimmten Stadt beteiligten Kräfte kommt das zustande, was man bisher mit dem Sammelnamen Städtebau bezeichnet hat. Darum ist das Wesentliche, was auch dieser Kongress anstrebt, eben die Förderung der drin-



Abb. 12. Küche

Siedelung der Draht- und Gummiwerke, Altdorf

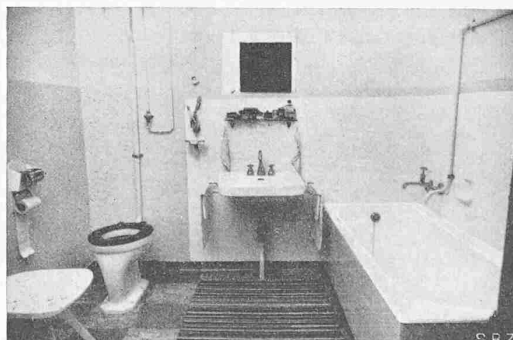


Abb. 13. Badezimmer



Abb. 11. Südwest-Front der Siedlung der Draht- und Gummiwerke, Altdorf

gend nötigen Kooperation, die Erziehung zum Blick aufs Ganze, unter Hintansetzung ressortmässiger Ambitionen der verschiedenen Dienstchefs. Kunst und Technik, Architekt und Ingenieur, sind wohl auf keinem andern Zweig des Bauens so sehr aufeinander angewiesen, auf gegenseitiges Verständnis, also auf Zusammenwirken, wie im Um- und Ausbau unserer Städte, eben im Stadtbau.

C. J.

Zur Umgestaltung des Heimplatzes in Zürich

Es bietet sich Gelegenheit, das eben Gesagte an einem aktuellen Beispiel zu veranschaulichen.

Das Kunsthaus am Heimplatz soll in westlicher Richtung durch Anbau zunächst auf etwa das Doppelte der gegenwärtig überbauten Fläche erweitert werden. Wie die städtischen Tiefbauorgane in Verbindung mit der Städt. Strassenbahn diesen Platz verkehrstechnisch zu gestalten wünschen, zeigt untenstehende Skizze aus dem Jahre 1939 (Abb. 1). Es kommt dabei in Betracht, dass sich auf dem Heimplatz drei wichtige Durchgangs-Verkehrszüge kreuzen, deren Bedeutung durch die Strassenbahnlinien gekennzeichnet sind: Linie 1 vom Hardplatz über Hauptbahnhof-Seilergraben (E) -Heimplatz- (D) Zeltweg-Kreuzplatz (der alte Strassenzug Altstadt-Zeltweg-Zollikerstr.) -Burgwies; Linie 3 Albisrieden-Bahnhof (E) -Heimplatz- (C) Klusplatz (und weiter nach der Eierbrecht); Linien 5 und 9 Westquartiere-Bellevue (A) -Heimplatz- (B) Fluntern und Oberstrass, und Linie 8 desgl. über (A) -Heimplatz und weiter wie Linie 3 (C). Alle diese Linien kreuzen bzw. vergabeln sich (1 und 3, 5 und 8) auf dem Heimplatz, der somit als ausgesprochener Verkehrsknotenpunkt erscheint. (Die Kantonschulstrasse (F) soll abgeriegelt werden.)

Prof. Dr. H. Hofmann, als baukünstlerischer Berater des Kunsthauses für dessen Erweiterung (durch einen Wettbewerb), hat nun überlegt, ob es möglich wäre, dem erweiterten Kunsthaus einen seiner kulturellen Bedeutung würdigen Vorplatz zu schaffen. Hierzu schlägt er vor, den «Verkehr», insbesondere die Strassenbahn Linie 1 vom Kunsthaus abzurücken, ja sogar die Linie 1 als Strassenbahn aufzuheben und durch einen Trolleybus zu ersetzen (Abb. 2). Er möchte den Zeltweg als charakteristische stille Wohnstrasse erhalten, vom Durchgangsverkehr möglichst befreien und diesen vom Hegibachplatz aus durch die Minervastrasse in die Hottingerstrasse (Steinwiesplatz) und über den Nordrand des Heimplatzes zum Bahnhof leiten; die die

Minervastrasse kreuzenden ruhigen Wohnstrassen wären (durch überfahrbare Schwellen) abzuriegeln. Auf diese Weise gelänge es, einen dem Kunsthaus würdigen, mit Plastiken geschmückten Vorhof zu schaffen, der durch einen winkelförmigen, niedern Bau vom vorbeiflutenden Verkehr räumlich abgeschlossen wäre, und doch dem Fussgänger in Richtung Kirchgasse und die beiden Zäune freien Durchgang liesse.

Der Umbau der Linie 1 der Strassenbahn in einen Trolleybus weckt indessen erhebliche Bedenken, denn er hätte bauliche wie betriebliche Unzukömmlichkeiten im Gefolge. Es ist zu beachten, dass die für jede Richtung zweipolige Trolleybus-Fahrleitung von den Fahrdrähten der doppelspurigen Strassenbahn isoliert aufgehängt werden muss, sodass, abgesehen vom Zeltweg, durch den Umbau der Linie 1 auf allen ihren Gemeinschaftsstrecken sechs Fahrdrähte erforderlich würden. Man stelle sich nur die Kreuzungs- und Gabelungstelle der Linien 3, 8, 5 und 9 mit der (isolierten!) Trolleybus-fahrleitung vor. Um dem Wunsche Hofmanns entgegenzukommen, könnte die Strassenbahn allen-

falls die Diagonale der Linie 1 in flüssiger Führung etwas einbiegen, lt. Abb. 3, wodurch aber der dem Vorhof übrigbleibende Platz allzu kümmerlich ausfiele. Unter Zugrundelegung der zulässigen Minimal-Geleisekurven und Perronkantenlängen käme man im extremen Fall zu einer Geleise- und Fahrstrassenführung lt. Abb. 4, die zwar nicht ideal wäre, die Verkehrsabwicklung aber immerhin ermöglichen würde. Dass im Hinblick auf die Zahl der Fahrspuren-Kreuzungspunkte der Vorschlag Hofmanns die klarste Lösung bietet, zeigt der Vergleich mit den übrigen Skizzen. Aber wie gesagt, die Aufhebung der Linie 1 wird von den Verkehrsfachleuten als untragbar, ihr Umbau auf Trolleybusbetrieb zum mindesten als sehr unerwünscht bezeichnet. Eng beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stossen sich die Sachen. So zeigt auch dieses Einzelproblem, dass «Stadtbau» ein sehr komplexer Begriff ist, und dass zur Lösung einer gestellten Aufgabe in baukünstlerisch und technisch befriedigender Hinsicht das Zusammenwirken aller Beteiligten erforderlich ist.

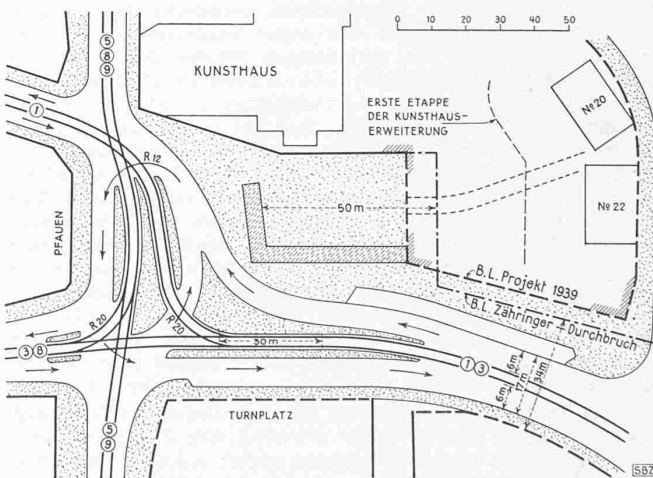


Abb. 4. Anordnung der Strassenbahn-Linie 1 mit Minimalradius und Kunsthaus-Vorhof mit Fussgänger-Durchgang, 1:2000

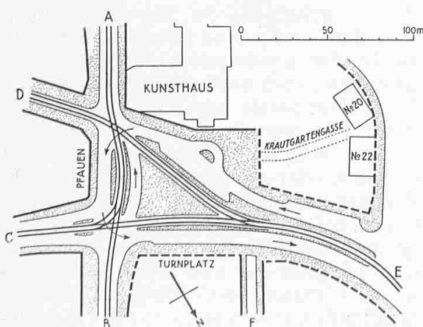


Abb. 1. Projekt Hippenmeier 1939

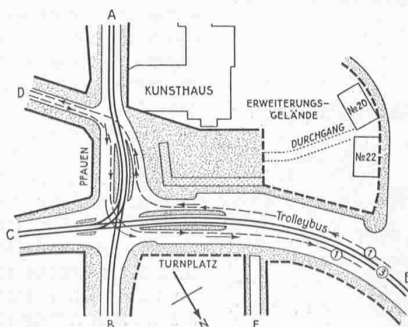


Abb. 2. Vorschlag Hofmann 1942

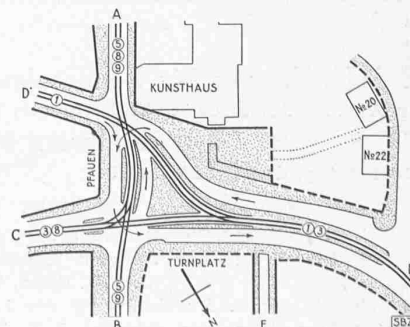


Abb. 3. Versuch einer Mittellösung

Abb. 1 bis 3 Masstab 1:4000. — A-B Rämistrasse, C Hottingerstrasse, D Zeltweg, E Heimstrasse-Seilergraben, F Kantonschulstrasse