

# Was nun?

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 13

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82591>

## **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.

Als Brücken verwendete man auf gemauerten Pfeilern Blechbalken und zwar von 15 m schiefer Länge für jede der insgesamt 33 Oeffnungen. Diese Balken, in Ausbildung nach Abbildung 18 ruhen jeweils auf dem untern Widerlager fest auf, dagegen auf den Zwischenpfeilern mittels Rollenlagern nach Abbildung 19, sodass der ganze Schub nach unten übertragen wird. Nach vier bis fünf Oeffnungen erhielten die längern Viadukte Gruppenpfeiler. Am obern Widerlager ruhen die Blechbalken jeweils auf einfachen Gleitlagern; zwischen den Rollenlagern sind sie mit den Zwischenpfeilern noch längsbeweglich verankert, wie aus Abbildung 18 zu sehen. (Forts. folgt.)



Abb. 12. Unteres Stück der II. Sektion der Niesenbahn.

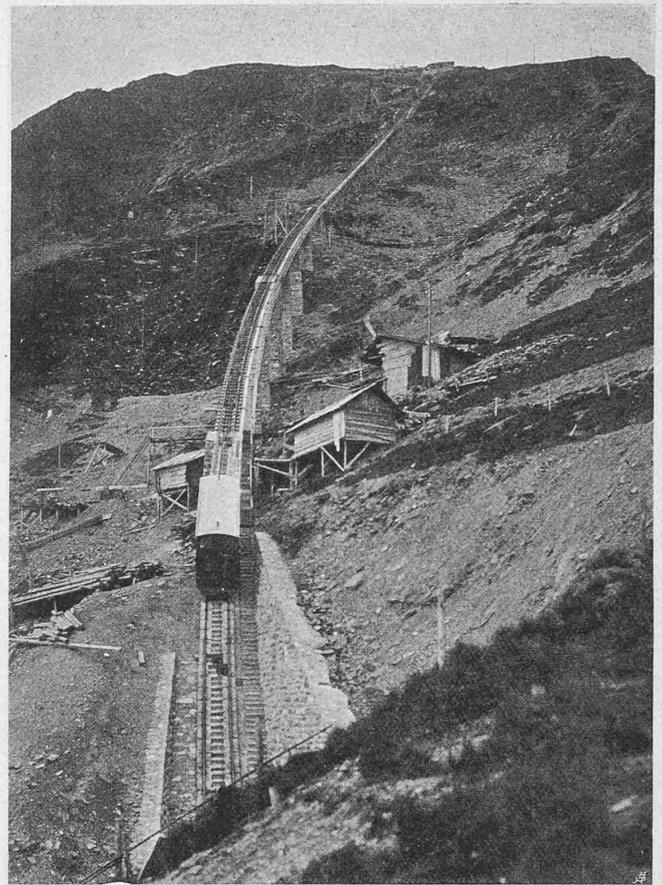


Abb. 13. Oberhalb des Tunnels der II. Sektion mit Endstation Kulm.

### Was nun?

Mit dieser Frage tritt uns im neuesten Kunstwartheft *Gustav Langen*, den viele unserer Leser an der Zürcher Städtebau-Ausstellung kennen und schätzen gelernt, entgegen. Er knüpft an die Ausstellungen von Berlin und Düsseldorf an und weist den zur Verwirklichung moderner städtebaulicher Forderungen führenden Weg in einer Weise, die manches auch für uns Beherzigenswertes enthält.

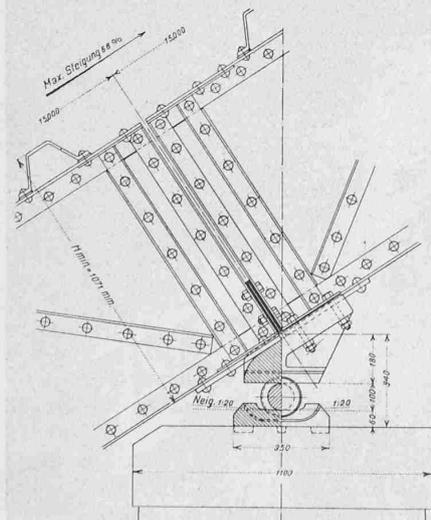


Abb. 19. Rollenlager. — 1 : 25.

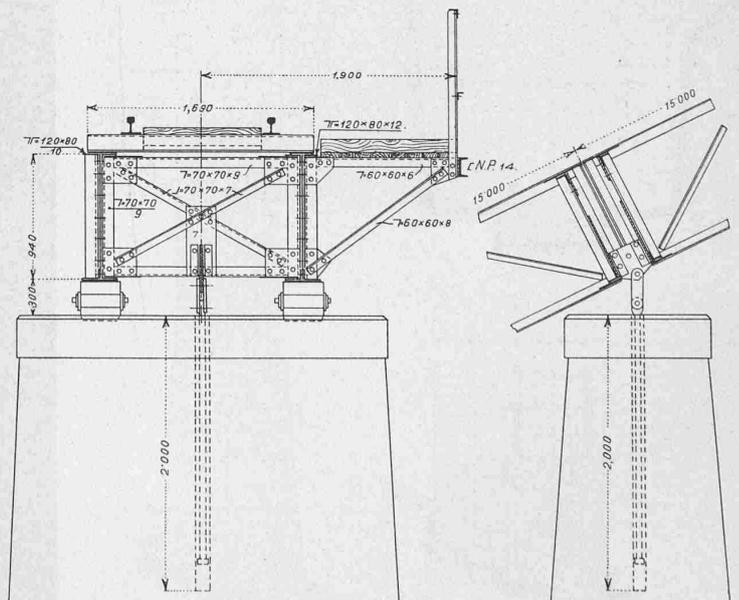


Abb. 18. Bewegliche Auflagerung und Verankerung der eisernen Balkenbrücken auf den Zwischenpfeilern. — Masstab 1 : 50.

Wir glauben der Sache, der auch wir dienen, einen Dienst zu erweisen, wenn wir im Folgenden Langens Ausführungen wiedergeben; wir tun dies mit dem ausdrücklichen Hinweis auf die Quelle, den „Kunstwart“,<sup>1)</sup> auf den wir unsere kunstfreudigen Kollegen Architekten wie Ingenieure bei dieser Gelegenheit besonders aufmerksam machen möchten. Langen schreibt:

„Die Städtebau-Ausstellungen in Berlin und Düsseldorf haben eine Fülle neuer Erkenntnisse und Wünsche in die Köpfe und Herzen vieler Tausende gebracht. Neue, grosse, herrliche Aufgaben für die Zukunft haben sie entrollt und die Wege gewiesen, wie man die Städte praktischer und idealer, wirtschaftlicher und schöner gestalten könne.

Was nun? Wo gilt es, die Aufgabe anzugreifen, wie die unzähligen Schwierigkeiten zu überwinden, um die neuen Forderungen zu Taten zu machen?

Schon auf der Städtebauwoche in Düsseldorf trat die ganze Schwierigkeit der Fragen zutage. Von den 15 Vorträgen behandelten nicht weniger als acht nicht im engern Sinne den Städtebau, sondern Fragen wesentlich politischer, wirtschaftlicher und verwaltungstechnischer Art. Das heisst Fragen, welche durchgerechnet und erwogen werden müssen, bevor man mit dem eigentlichen Städtebau beginnen kann. Es wurde von mehreren Rednern sogar betont, dass unsere Gepflogenheiten und unsere Rechtsbegriffe, unsere Gesetze und unsere Erkenntnis vom Unterschied der Privat- und der Volkswirtschaft, unsere Steuern und unsere Beleihungsverhältnisse stark revidiert und geändert werden müssten, um den neuen Anschauungen und Forderungen zu genügen. Wie könnten auch Einrichtungen, die zum Teil mehr als fünfzig Jahre alt sind, noch der Menschheit von heute passen!

Schon diese Erkenntnisse klären die Frage: „Was nun?“ Politik heisst die erste Antwort. Eine umsichtige, weitausblickende Kommunalpolitik, welche die Interessen der einzelnen mit denen der Gesamtheit zu vereinen versteht, das ist die Aufgabe, die uns alle angeht. Ohne sie gibt es keinen Städtebau. Städtebauliche Fragen wie: „Bist du für neue Verkehrsverbesserungen?“, „Förderst du den städtischen Grundbesitz?“, „Stimmst du für die Anlage neuer Spiel- und Sportplätze?“, „Förderst du die Wohnungsfrage?“, „Willst du billiges Bauland erschliessen?“, und viele andere Fragen mehr

<sup>1)</sup> Der Kunstwart, Halbmonatschau für Ausdruckskultur auf allen Lebensgebieten. Herausgegeben von Dr. Ferd. Avenarius. Jährlich 24 Hefte. Preis vierteljährlich in Deutschland 4 M., Ausland M. 5,20.

sollten von nun an überall mitsprechen bei Wahlen und Berufungen vom Oberbürgermeister bis zum jüngsten Stadtverordneten und Beamten. Denn an der regen Teilnahme der Bürger, an der Einsicht der städtischen Parlamente und an der Führung und Ausführung ihrer Beschlüsse durch tüchtige Beamte hängt das Wohl und Wehe des künftigen Städtebaus, der, wie wir nun doch wohl allmählich alle wissen, nicht bloss eine „ästhetische“ Angelegenheit ist.

Damit stehen wir vor der zweiten Beantwortung unserer Frage. Handelte es sich bei der ersten um den allgemeinen Willen zum

### Die Niesen-Bahn.

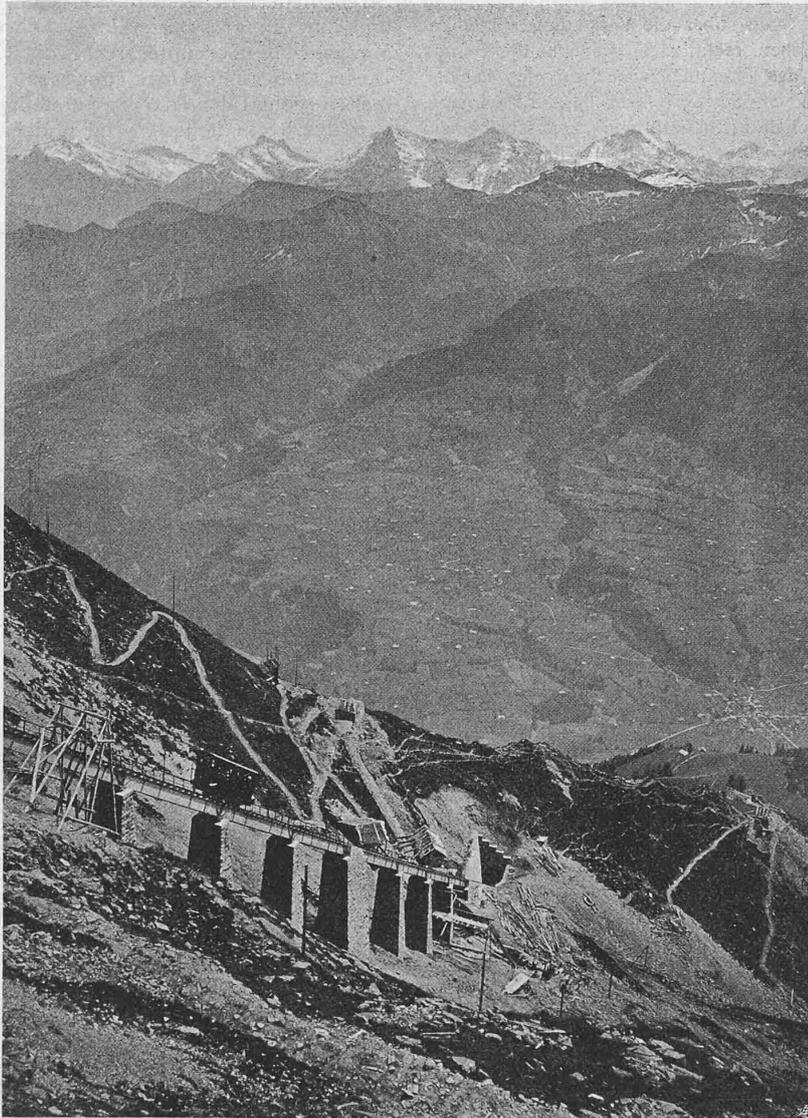


Abb. 14. Blick talwärts auf Viadukt und Tunnel der II. Sektion.

Besseren und um die Geldfrage, so bei der zweiten um das, was man will, um die Form der städtebaulichen Vorschläge und Planungen. Die kann nur von Spezialbeamten, von Fachleuten des Städtebaus geschaffen werden.

Wer sind nun diese Fachleute?

Da streiten sich heute noch zwei Parteien, die Architekten und Ingenieure, oder, ein wenig frei verdeutscht: die Hochbauer und die Tiefbauer. Die Architekten suchen die Stadt zu einem praktischen und schönen Organismus zu gestalten und haben das unbestrittene Verdienst, die ganze Frage des modernen Städtebaus ins Rollen gebracht zu haben, die Tiefbauer dagegen haben die technischen Spezialgebiete: Wegebau, Kanalisation, Bahnbau, Vermessungswesen, Wasserbau und anderes schon seit Jahren als Wirkungsgebiet erhalten und fühlen sich ihrerseits als die berufenen Männer des Städtebaus. Die Tiefbauer machen die Bebauungspläne ohne zu wissen, wie der Hochbauer sie bebauen wird. Der Hochbauer hat die Baupolizei und Bauberatung, also die schliessliche Ausführung in der Hand, ohne

auf die Vorbedingungen dafür, die Bebauungspläne, Einfluss zu haben. So ist eine Zersplitterung in den Städtebau hineingekommen, der alle die Schäden zuzuschreiben sind, die endlich die moderne Städtebaubewegung ins Leben gerufen haben. Die alten, guten Städtebauer des Altertums, Mittelalters, der Renaissance- und Barockzeit waren noch Architekten und Ingenieure in einer Person.

Was sollen wir aber heute tun, wo der Bildungsgang beider neue, den alten entgegengesetzte Wege läuft?

In einer Sitzung des Berliner Architekten-Vereins zerhieb der Vorsitzende den gordischen Knoten mit folgender feiner Bemerkung: „Es ist denkbar, dass der Ingenieur die idealen Gesetze der Schönheit verletzt, es ist aber undenkbar, dass der Architekt die praktischen Forderungen der Technik verleugnet, daher vertrauen wir dem Architekten mehr.“ Mit andern Worten: technisch kann auch eine hässliche Stadt ausgeführt werden, und das ist in hunderten

von Fällen geschehen, die Ausführung einer Stadt mit technischen Widersinnigkeiten ist aber bei der heutigen genauen Prüfung technischer Projekte von vornherein ausgeschlossen, und sei sie noch so schön. Weil daher der Tiefbauer wohl den Architekten übergehen kann, der Architekt aber niemals den Tiefbauer, so ist eine vielseitige einwandfreie Lösung unter der Leitung eines Architekten sicherer zu erwarten. Aber auch dies ist noch keine endgültige Entscheidung. Beide, sowohl der technisch geschulte Tiefbauer, wie der künstlerisch bedeutende Architekt sind noch viel zu eng begrenzt, um den Aufgaben des grossen Städtebaus gerecht zu werden. Die kann man weder am Reissbrett, noch auf der Baustelle lösen. Dazu gehört neben Technik und Kunstempfinden noch eine weite Uebersicht über die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Leistungsfähigkeit einer Stadt, über die Verkettung städtebaulicher Fragen mit wirtschaftlichen, rechtlichen, gesundheitlichen und vielen andern Rücksichten des öffentlichen und privaten Lebens. Man kann vom Städtebauer zwar nicht verlangen, dass er Kaufmann, Jurist, Diplomat, Volkswirtschaftler, Statistiker noch ausser seinem technischen und künstlerischen Berufe sei, aber ein vielseitig gebildeter Mensch muss er sein, der unbeugsamen Idealismus mit nüchternem Wirklichkeitssinn, schnellen Entschluss mit zäher Beharrlichkeit, warmes Verständnis für alle Fragen des Gemeinwohls mit technischem Spezialkönnen vereint. Der Städtebauer darf nicht mit laufenden Geschäften der Verwaltung überbürdet sein, damit es ihm nicht so geht, wie der Ministerialdirektor Reverdy aus München das gelegentlich schilderte: „Jeder einzelne ist in einem Masse von den laufenden Geschäften in Anspruch genommen, dass eigentlich in der ganzen Verwaltung nur sehr wenige Personen sind, die einmal Zeit haben ruhig nachzudenken, wie etwas verbessert werden kann.“ Dies gilt vor allem für den Mann, dessen Massnahmen und Projekte auf viele Jahrzehnte hinaus geplant und durchdacht werden müssen, der alle Lebensbedürfnisse des Stadtorganismus zu studieren und mitzuerleben hat, der ein Anwalt der wichtigsten öffentlichen Interessen gegen das einzelne Privat- oder Standesinteresse zu sein hat, für den Städtebauer.

Er muss, am besten als Architekt und Künstler vorgebildet und mit den übrigen Disziplinen des Städtebaus technisch vertraut, als freier Beamter zwischen den einzelnen Zweigen der Stadtverwaltung vermitteln und alle Kräfte zu den grossen Aufgaben vereinigen, welche dem modernen Städtebau gesteckt sind.

Nichts gedeiht heutzutage ohne die Leitung einer lebhaft beteiligten Persönlichkeit. Das weiss jeder Geschäftsmann. Aus unsern modernen Grosstädten ist im Wirrwarr der Interessen nichts Besseres geworden als ein unschönes, ungesundes und unwirtschaftliches Häuserchaos, weil bisher das Bewusstsein fehlte, dass auch hier eine Persönlichkeit ordnen und weitzblickend organisieren müsse. Ohne Persönlichkeiten, die nicht müde werden, für die Schönheit und Gesundheit der Stadtgebilde einzutreten, werden alle grosszügigen Städtebauedanken, wird alle junge Begeisterung der Städtebaubewegung unterm grünen Tisch der Parlamente sowohl, wie unter dem Tumult des täglichen Lebens das bekannte lautlose Ende nehmen.“

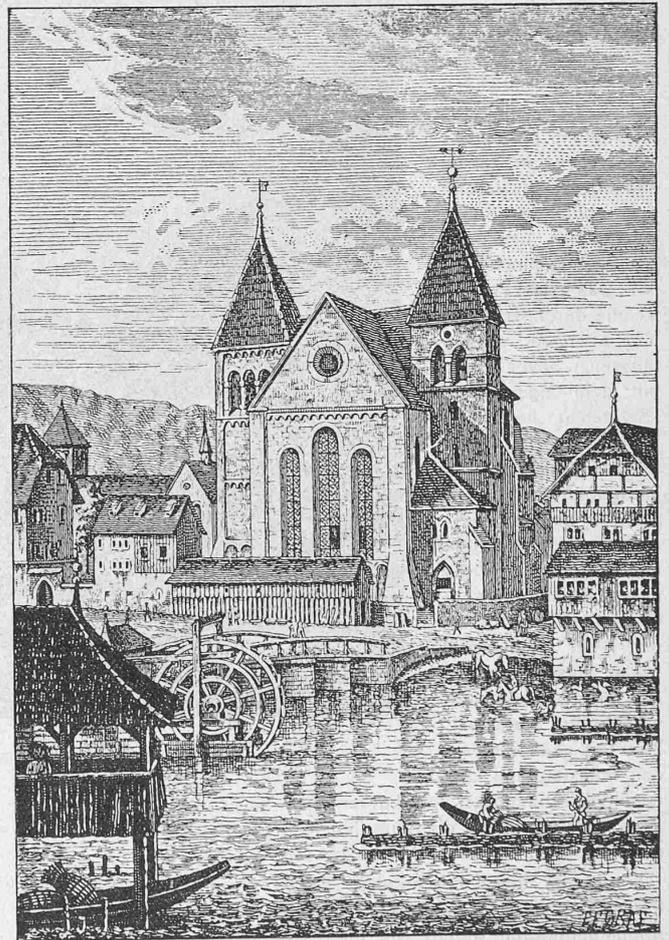
## Der Umbau der Fraumünster-Kirche in Zürich.

(Mit Tafel 39.)

Auf Veranlassung der Kirchgemeinde Fraumünster hat Prof. Dr. Gustav Gull einen endgültigen Entwurf zur gründlichen Instandstellung der Kirche ausgearbeitet, von dem wir unsern Lesern auf Tafel 39 die Perspektive, von Nordwesten gesehen, vorführen. Zu dem Bilde bemerken wir, dass der Umbau eine Reihe von Aenderungen im Aeussern wie im Innern zum Ziele hat, Aenderungen, die als wesentliche Verbesserungen zu betrachten sind, die aber vom Standpunkt der Denkmalpflege aus unbedenklich erscheinen, weil sie nur Bauteile aus jüngerer Zeit betreffen. Die ältesten Teile der Kirche sind der aus dem XII. Jahrhundert stammende Chor und der 1728 bis auf das dritte Stockwerk abgetragene Südturm<sup>1)</sup>. Nebenstehende, nach einer Zeichnung von J. Hegi in Vögelins „Das alte Zürich“ angefertigte Abbildung zeigt die ursprüngliche Gestalt des Chors und der Türme von Osten gesehen. An den Chor

<sup>1)</sup> Näheres vergl. S. Vögelin, „Das alte Zürich“, bei Orell Füssli & Cie., 1878, welchem Buch diese Angaben entnommen sind.

schliesst sich das ebenfalls romanische Querschiff, dessen Nordflügel auf Tafel 39 ersichtlich ist und dessen Vierungspfeiler den Uebergang vom romanischen zum frühgotischen Stil vermitteln. An das Querschiff stösst in ausgesprochenem gotischen Stil das Langhaus, dessen sechs Gewölbejoche von Osten nach Westen fortschreitende, für die Entwicklung der gotischen Bauformen recht charakteristische Verschiedenheiten zeigen. Der Nordturm wurde 1728 auf seine jetzige Form ausgebaut. Vom Aeussern des Langhauses sagt J. R. Rahn, dass es „durch seine, für ein Bauwerk von dieser Bedeutung wahrhaft ärmliche Ausstattung“ überrasche, und von der von zwei schmalen, fast ungliederten Strebepfeilern flankierten Westseite, sie sei völlig schmucklos und nur ein grosses, stilloses Fenster mit einem gotischen Vierpass darüber unterbreche die Oede dieser Fläche<sup>1)</sup>. — Diese früher eingebaut gewesene Giebelmauer, die jetzt den Abschluss der erst 1835 erstellten Poststrasse bildet, soll nun durch ein neues Portal und eine Hausteinfassade verschönert werden, wie es unsere Tafel zeigt. Ferner soll das aus dem XVIII. Jahrhundert stammende Dach des Langhauses durch Aufschiftung wieder auf die Firsthöhe des alten Querschiffs gehoben und die Spitzbogenfenster der Nordseite wieder mit Masswerk geschmückt werden. Auch im Innern will man die Bausünden des XVIII. Jahrhunderts möglichst wieder gut machen, die Orgelempore etwas vergrössern, die eingebauten Seitenemporen beseitigen und den Fussboden samt neuer Bestuhlung rund 60 cm tiefer,



Chor und Türme der Fraumünster-Kirche im XVI. Jahrhundert.

auf die ursprüngliche Höhe legen. Sodann sollen die Pfeiler und Mauerflächen von der Tünche befreit werden. Die Kosten für diese noch im laufenden Jahre in Angriff zu nehmenden Arbeiten sind auf 354 000 Fr. veranschlagt.

<sup>1)</sup> Vergl. Abbildungen 1 und 2 auf Seite 1 von Bd. LIII; ferner das frühere Umbauprojekt mit Grundriss der Kirche in Bd. XXXI S. 171.