

Tagungen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **48 (1961)**

Heft 2: **Neue Formen des Wohnens**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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.

**Kantonsbaumeister
Hermann Guggenbühl,
Architekt BSA/SIA †**

Am 3. Oktober starb in Basel nach langer Krankheit Kantonsbaumeister Hermann Guggenbühl im Alter von erst 52 Jahren. Seine Ausbildung hatte er an den Technischen Hochschulen von Zürich und Berlin erfahren, darauf arbeitete er im Stadtplanungsamt in Frankfurt a. M. und auf dem Stadtbauamt in St. Gallen sowie in privaten Büros. Von 1944 bis 1951 war er Stadtplanarchitekt in Winterthur, von 1951 bis 1959 Stadtbaumeister in St. Gallen, wo er als Planer und Architekt eine besonders reiche und wegweisende Tätigkeit entfalten konnte. 1959 erfolgte die Berufung nach Basel. Den nachfolgenden Nekrolog sprach am Grabe Architekt BSA/SIA Hermann Baur.

Kaum war Architekt Hermann Guggenbühl als Kantonsbaumeister nach Basel berufen, nahm ihm Krankheit und nun der Tod leise, aber unerbittlich alles aus der Hand. Es blieb beim Versprechen. Aber bei den wenigen Malen, bei denen dieses Versprechen auf die Probe gestellt war, wurden die Erwartungen und die Hoffnungen, welche die frei schaffenden Architekten Basels in sein Kommen gesetzt hatten, zur Gewißheit: daß nämlich mit Hermann Guggenbühl ein Mann an die Spitze der öffentlichen Bautätigkeit gekommen sei, der dieses Amt mit Umsicht und Weitblick ausüben werde.

Hermann Guggenbühl war ein Mann des Amtes. Er liebte die Bindungen, die Verpflichtungen und Verantwortungen gegenüber dem Gemeinwesen, die mit einem solchen Amt verbunden sind. Aber er war weit davon entfernt nur Beamter zu sein, seine Aufgabe nur in der Erledigung der administrativen Dinge zu sehen. Die freie Geistigkeit des Architekten, die sich auch in einigen schönen Bauten in Winterthur und St. Gallen gezeigt hatte, hob ihn darüber hinaus. Er wußte, daß auch die über das Nächstliegende hinausgehende weitere Sicht, daß Vorausplanen, daß Visionen zu seiner Aufgabe gehören und in einem höheren Sinne Dienst an der Öffentlichkeit sind. Und es wurde uns zur Gewißheit, daß dieser weite Geist, verbunden mit einem integren und bescheidenen Charakter, viele schöpferische Kräfte frei machen und sie zum Wohle unserer Stadt und vor allem ihres baulichen Antlitzes einsetzen und lenken würde. Daß diese zur Gewißheit gewordene Hoffnung sich nicht auswirken durfte, das ist der große Verlust, den wir alle an dieser Bahre zu beklagen haben.

Noch acht Tage vor seinem Hinschied hatte er an einer entscheidenden Bera-

tung für ein großes, wichtiges Bauvorhaben unserer Stadt teilgenommen. Die Anwesenden waren tief erschüttert: bleich und deutlich vom Tode gekennzeichnet saß er da. Lächelnd grüßte er herüber. Ruhig und mit überlegener Sachkenntnis gab er das gewichtige Votum ab, um dessen willen er trotz Krankheit und Schmerzen gekommen war.

Hermann Guggenbühls Versprechen und unsere Hoffnung wurden jähe zerstört.

Wir verneigen uns in Trauer vor der Tragik dieses Lebens und vor der menschlichen Größe, mit der er dieses Los klaglos auf sich genommen hat.

Hermann Baur

Tagungen

Tagung der Verkehrsplaner Basel, 12. November 1960

Eine Tagung über «Probleme des städtischen Verkehrs – mit besonderer Berücksichtigung der Basler Gesamtverkehrsplanung» fand am 12. November 1960 im Basler Kollegengebäude statt. Sie stand unter dem Patronat der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, der Neuen Helvetischen Gesellschaft, Gruppe Basel, und der Geographisch-Ethnologischen Gesellschaft Basel. Geleitet wurde sie von Dr. R. Cottier.

Zuerst sprach Prof. Dr. H. Annaheim vom Geographischen Institut der Universität Basel über «Die topographische Situation als Voraussetzung jeglicher Verkehrsplanung, dargestellt am Beispiel Basel». Eine Stadt ist für ihr Umland ein «zentraler Ort». Je höher spezialisierte Funktionen eine Stadt ausübt, desto höher ist ihre «Zentralität»; Basel mit seinen Geschäftsstraßen, seinen Museen und seiner Universität ist zentraler Ort für ein weites Gebiet. Wenn das Maß der Zentralität gleichgesetzt werden kann mit dem prozentualen Anteil nicht landwirtschaftlicher und nicht industrieller Berufe am Bevölkerungstotal, so zeigt sich, daß Basel hohe zentralörtliche Versorgungsfunktionen ausübt.

Die Verkehrsmittel erlauben es, aus einem bestimmten Umkreis die Stadt ein- bis zweimal täglich zu erreichen. Ein geeignetes Verkehrssystem kann diese Erreichbarkeitszone ausdehnen. Dieses nahe, von Pendlern durchsetzte Stadtrandgebiet ist eine Zone größter Mobilität, die empfindlich auf jede Veränderung des wirtschaftlichen oder ver-

kehrmäßigen Zustandes reagiert. Basel ist auch ein Ort der Fernverbindungen. Es liegt an der Fuge großer Landschaftsblöcke. Es ist aber nur in geringem Maße Transitstadt; der überwiegende Verkehrsanteil hat Basel zum Ziel oder zur Quelle.

Basels Verkehrsprobleme müssen auf einem topographisch schwierigen Gelände gelöst werden. Aber auch die Menschen haben in diesem Raume Verkehrswiderstände geschaffen. Das größte Hindernis sind die Geleiseanlagen des Zentralbahnhofs. Basel ist aufgebaut auf einem alten Tangentialstraßensystem. Es muß durch neue Tangentialstraßen weiter entlastet werden. Eine vernünftige Dezentralisierung der Ämter, Schulen usw. in die Quartiere und eine sorgsame Entwicklung von regionalen Zentren in der Umgebung ist durchaus möglich. Soll die innerste Innenstadt weiterhin den höchsten Versorgungsfunktionen genügen, so muß sie von jedem unnötigen – und vielleicht in fernerer Zukunft überhaupt von allem – Motorverkehr entlastet werden.

Als zweiter Redner sprach PD Dr. Robert Ruckli, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Straßen- und Flußbau, Bern, über «Die Expreßstraßen als Bestandteil des schweizerischen Nationalstraßennetzes». Wir sind heute an dem Punkte angekommen, an welchem wir unsere Stadtsanierungspläne und unsere Überlandstraßenpläne zusammenfassen müssen zu einem einzigen Verkehrssystem. Die Städte sind die wichtigsten Standorte der Autos; sie sind die Quellen und Ziele des Verkehrsflusses. Unser Verkehr ist entgegen dem Anschein sehr kurzstreckig. Scheinbar lückenlos zieht ein Verkehrsstrom durch unser Land; in Wirklichkeit lösen sich die Autos dauernd ab und dringen von den Überlandstraßen in das Innere der Städte.

Die Schweiz erhält in den nächsten Jahrzehnten ein Straßennetz höchster Stufe zwischen ihren Orten höchster Zentralität. Die Endigungen dieser Straßen in den Städten werden durch sogenannte Expreßstraßen verbunden. Da der ungebrochene Durchgangsverkehr nur den allerkleinsten Anteil am städtischen Wagenfluß hat (in Zürich 2%), sollen diese Expreßstraßen auch dem Innenstadtkverkehr dienen, sofern dieser ihren eigentlichen Zweck, die Verbindung der Autobahnenden, nicht behindert. Der wievielte Teil des Innenstadtkverkehrs nun diese Expreßstraßen benützt und das historische Straßennetz entlastet, ist sehr stark abhängig von der Lage dieser neuen Straßen. Auch auf Stadtboden sind die Expreßstraßen Bundessache und werden zu 70% aus dem Benzinzoll finanziert. Die Städte haben also ein großes Interesse daran, durch geeignete

Planung in den Genuß eines leistungsfähigen Expreßstraßensystems zu kommen.

In der zweiten Hälfte der Tagung berichteten Prof. Dr. K. Leibbrand, ETH Zürich, über den Basler Gesamtverkehrsplan vom Juni 1958 und Dr.-Ing. H. J. Rapp, Basel-Muttenz, über den Gegenvorschlag der Basler Architektenverbände. Beide Pläne kennen die Leser der Basler Chronik aus dem Juniheft 1960. Der Vorschlag der Fachverbände geht dahin, den Transitverkehr und den äußeren städtischen Verkehr auf einer ringförmigen Sammelschiene zu vereinigen, welche sich zu mehr als drei Vierteln auf den Böschungen der Eisenbahnanlagen unterbringen ließe. Prof. Leibbrand dagegen läßt den von der Schweiz kommenden Basler Zielverkehr wurzelförmig in den Cityverkehr übergehen; die wichtigste Abgangsader würde vor dem Bahnhof vorbei über einen Heuwaageviadukt in den Steinengraben gelegt und endet am Holbeinplatz. Diese hart an der innersten Innenstadt vorbeiführende Linie nennt Prof. Leibbrand die «schützende Hand» über der Altstadt, denn er glaubt, daß nur eine weit innen gelegene Straße die Altstadt entlasten kann. Er bestreitet deshalb, daß der von den Fachverbänden vorgeschlagene Tangenterring von 3 km Durchmesser die Innenstadt merklich beeinflussen wird.

Es wurde sehr deutlich, daß Prof. Leibbrand eben von der Vorstellung ausgeht, das Privatauto sei noch ein «von Tor zu Tor» gehendes Verkehrsmittel, während die Fachverbände bezweifeln, daß die Städte jemals soweit korrigiert werden können, daß innerstädtische Ziele wieder von Privatautos erreicht werden können. Wohl führt uns das Auto zu den Toren unserer entfernt liegenden Wohnstätten, aber wenn wir in die Innenstadt wollen, so müssen wir den Wagen an geeigneter Stelle verlassen. Gar den interurbanen Verkehr in den Eingeweiden der Geschäftsstadt zu verankern, betrachten die Basler Fachleute als Illusion. Einig waren sich Prof. Leibbrand und der Vertreter der Verkehrsverbände darin, daß Basel ein Zielort des Verkehrs ist, so daß Umgehungsstraßen zwischen den Autobahnenden der Stadt überhaupt keine Entlastung bringen.

Nachdem der Tagungsleiter und die Redner betont hatten, daß Laien nur eine geringe Verständnisfähigkeit für Verkehrsprobleme haben und Presseleuten insbesondere jegliches Begriffsvermögen in dieser Richtung abgehe, kam die Diskussion nur schüchtern in Gang. Dann aber wurde gerade dieses Thema der Verständlichkeit aufgegriffen. Prof. Leibbrand, der den Plan der Fachverbände als eine Spielerei nach Feierabend bezeichnet hatte und der seine eigenen

Lösungen mit dem Argument verteidigte, sie beruhten auf Ausrechnungen und über Mathematikklasse sich nicht streiten, mußte sich sagen lassen, daß man nicht die Richtigkeit seiner Ausrechnungen, sondern seiner Fragestellungen anzweifeln. Er berechnet die Verkehrszunahme in einem prinzipiell unveränderlichen Verkehrssystem, während es doch das Ziel aktiver Stadtplanung wäre, dieses System zu erweitern und die Stadtmitte aufzulockern. Lucius Burckhardt

Dritter Geisteswissenschaftlicher Kongreß

München, 21. bis 25. November 1960

Das Kulturreferat der Landeshauptstadt München, zusammen mit dem Bayerischen Rundfunk, dem Deutschen Werkbund Bayern und der Münchener Volkshochschule, hatte fünf Hauptreferenten und mehr als zwanzig Diskussionsredner aus Deutschland, der Schweiz, Frankreich, Österreich und den USA eingeladen, sich unter dem Stichwort «Die zwanziger Jahre» mit Themengruppen der Politik, Soziologie, Publizistik, Literatur, Theater sowie dem Bauhaus – dieses an erster Stelle – auseinanderzusetzen.

Daß das Bauhaus zum Thema des Eröffnungstages gewählt wurde, erklärt sich aus der Teilnahme des Werkbunds, der vom 19. bis 21. November auch ein Werkbundtreffen und die Eröffnung der Ausstellung «Gestaltete Umwelt» angesetzt hatte.

Während für jeden der folgenden Abende ein Ausschnitt aus einer Geschichte gewordenen Tatsachenkomplex vorgesehen war, hatte das Kongreßprogramm für die zeitgeschichtliche Einordnung des Themas «Bauhaus» keine Anhaltspunkte gegeben. Wollte man fragen, welche Zusammenhänge dem Verständnis und der Verständigung am besten gedient hätten, so würde man vermutlich zwischen Erziehung und bildenden Künsten zu wählen haben, obwohl diese beiden Gruppen in der Tagesordnung nicht vertreten waren. Der Referent, Prof. Siegfried Giedion, Zürich, wies rückblickend auf eine Fülle von Verbundenheiten hin, die er zu den Ausstrahlungen des Bauhauses zählte, und die anwesenden Bauhausmeister George Mucho, Wasserburg, und Josef Albers, New Haven, versuchten etwas von der Atmosphäre und den pädagogischen Bestrebungen des frühen Bauhauses zu vermitteln. Aber die endgültige Einordnung des Bauhauses in die Zeitgeschichte hat sich auch an diesem Abend nicht vollzogen.

Die am letzten Tage des Kongresses im

Rahmen der Generaldiskussion von Prof. Gustav Hassenpflug, München, vorgebrachten Ergänzungen in bezug auf das Bauhaus und dessen Auswirkungen hätten als Ausgangspunkt für eine Diskussion über heutige Probleme dienen können, wenn, wie von zwei Seiten angeregt wurde, auch die jüngere Generation zu Worte gekommen wäre. Da dies nicht beabsichtigt war, fehlte dem Thema «Bauhaus» auch die Bezogenheit auf die Gegenwart, die allen andern Themen eine entschieden aktuelle Note verliehen hatte.

Man konnte sich auch diesmal, wie schon bei früheren Gelegenheiten, nicht des Eindrucks erwehren, daß trotz der großen Zeitspanne zwischen damals und heute das Bauhaus einer öffentlichen Diskussion noch nicht zugänglich ist. Das mag vielleicht seinen Grund darin haben, daß auch innerhalb des Bauhaus-Kreises manches, das der Klärung bedarf, bisher unausgesprochen geblieben ist. Denn erst wenn ein grundlegender interner Meinungs-austausch stattgefunden hat und die letzte Spur esoterischer Abgeschlossenheit hinweggewischt ist, kann eine Diskussion über das Bauhaus vor einem öffentlichen Forum zu fruchtbaren Ergebnissen führen.

Daneben aber besteht die Möglichkeit, das Phänomen Bauhaus mit den der wissenschaftlichen Forschung zur Verfügung stehenden Methoden zu untersuchen und auf diesem Wege – vielleicht – zu einem ergänzenden, objektiven Ergebnis zu kommen. Das vor kurzem in Darmstadt gegründete Bauhaus-Archiv könnte der erste Schritt in dieser Richtung sein.

L. M.

Ausstellungen

Zürich

Ernst Morgenthaler

Kunsthaus

10. Dezember 1960 bis 15. Januar 1961

Die repräsentative, 227 Werke umfassende Ausstellung im Kunsthaus ehrte einen Künstler, der schaffend seinen 73. Geburtstag beging und als gebürtiger Berner seit beinahe dreißig Jahren in Zürich wohnt – mehr noch: Zürich als Stadtbild, den Zürcher als Menschen, die nahe Landschaft als Symbol friedlicher Wandlung darzustellen mußte.

Die Bilder, Zeichnungen und Aquarelle bewiesen in der Art, wie sie ausgewählt und einander gegenübergestellt waren, Verständnis und Zuneigung zum Werk