Holland und die Baukunst unserer Zeit

Autor(en): **Stam, Mart.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 21

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-39015

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Es seien zwei Probestäbe mit den Abmessungen $b_1, h_1, y_1 = \frac{h_1}{2} + r_1$ und $b_2, h_2, y_2 = \frac{h_2}{2} + r_2$ am Pendelhammer geprüft worden und hätten die Schlagarbeiten A_1 und A_2 ergeben. Dann ist

$$\frac{A_1}{b_1 h_1} = \varepsilon_1 \text{ und } \frac{A_2}{b_2 h_2} = \varepsilon_2$$

die Kerbzähigkeit der beiden Stäbe. Sind sie aus gleichem Material, so ist

$$\varepsilon_1 = \delta y_1 + 2w \text{ und } \varepsilon_2 = \delta y_2 + 2w,$$

woraus man die Materialkonstanten bestimmen kann.

$$\left.\begin{aligned} \delta &= \frac{\varepsilon_1 - \varepsilon_2}{y_1 - y_2}, \\ 2w = \varepsilon_1 - \delta y_1 &= \frac{\varepsilon_2 y_1 - \varepsilon_1 y_2}{y_1 - y_2}. \end{aligned}\right\} \quad . \quad . \quad (12)$$

Es sind also mindestens zwei verschiedene Probestäbe erforderlich, um δ und $2w$ zu berechnen. Hinreichend genaue Werte kann man aber nur dann erhalten, wenn y_1 und y_2 voneinander genügend stark verschieden sind. Nach Versuchen des Verfassers soll $y_1 : y_2$ sicher nicht unter 2 : 1 fallen. Je grösser der Unterschied, desto verlässlicher das Ergebnis.

In der Wahl von h ist man an gewisse Grenzen gebunden, nach oben durch die Konstruktion des Pendelhammers, nach unten durch die Einhaltung der Forderung, dass $b \leq 1,5h$ sein soll. Würde man h zu klein wählen, dieser Forderung aber genügen wollen, so würde man zu so kleinen Querschnitten gelangen, dass die Pendelhämmer keine genaue Ablesung mehr gestatten würden. Daher ist man darauf angewiesen, die notwendige Verschiedenheit von γ_1 und γ_2 durch möglichst verschieden gross gewählte Kerbradien hervorzubringen.

Eine andere, bisher wenig beachtete Fehlerquelle ist die Reibung der Stäbe an den Backen des Pendelhammer-Gestelles. Um zu erfahren, wie gross dieser Verlust durch Reibungsarbeit sein kann, liess Verfasser aus einem naturharten Federblatt 20 gleiche Probestäbe anfertigen. Durch Abfeilen des der gewalzten Kerbe (Nut) gegenüberliegenden halbkreisförmigen Grates konnten auf einfachste Weise sehr gleichmässige Proben erhalten werden (Abb. 7, oben links: Ansicht der Proben, rechts daneben ist der Querschnitt der Bruchfläche dargestellt. Unten links die Ansicht der Proben nach dem Bruch). Die Proben wurden so, wie sie aus dem Federblatt entnommen wurden, fortlaufend numeriert. Alle Proben mit ungerader Nummer erfuhren noch eine weitere Bearbeitung durch *Polieren* an den Auflagerflächen. Zur Verminderung der Reibung beim Kerbschlagversuch erfolgte ausserdem eine gute *Schmierung* der in Berührung stehenden Flächen, die sich sowohl auf die Proben wie auch auf die Backen des Pendelhammers erstreckte. Die andere Hälfte der Stäbe wurde ohne Polierung und ohne Schmierung dem Kerbschlagversuche zugeführt.

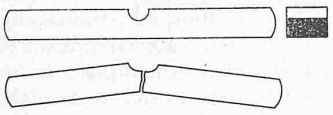


Abbildung 7.

Der Verbrauch der geschmierten und polierten Proben an Schlagarbeit erwies sich um 7% geringer, als der der ungeschmierten.

Man wird dieses Ergebnis umso auffälliger finden, wenn man beachtet, dass die Biegung der Proben vor Eintritt des Bruches nur etwa $12^1/_2{}^0$ betrug, wie aus Abbildung 7 ersichtlich ist. Bei weniger spröden Metallen kommen bedeutend grössere Biegewinkel zustande, bevor der Bruch eintritt. Dann ist auch die Reibung an den Backen grösser. Es gibt kaum ein Mittel, sie genau zu bestimmen, weshalb sie eines der *grössten Hindernisse* ist, das der rein experimentellen Erforschung der Kerbschlagprobe begegnet. Umso grösseres Gewicht ist auf die theoretische Erforschung zu legen. Es wird darum die Aufgabe einer wohlüberlegten Normierung sein, diese Unsicherheit aus der Welt zu schaffen, die den Ergebnissen der Kerbschlagprobe heute noch anhaftet. (Schluss folgt.)

Holland und die Baukunst unserer Zeit.[1])

(Schluss von Seite 243)

IV. Stadtbau.

Wie weit hinter uns liegen die Zeiten, da man in der gemütlichen Diligence sitzend zum Stadttor hineinfuhr und sich kurz darauf auf einem behaglichen Marktplatz absetzen liess! Damals standen die Städte in der Landschaft als dicht zusammengedrängte Häusergruppen. Eine Stadtmauer mit Festungstürmen und Wassergräben schnürte das Ganze recht eigentlich zusammen und verstärkte das Bild der Geschlossenheit — damals war jedes Städtchen eine kleine Welt für sich, abgeschlossen von dem, was ausserhalb seiner Mauern lag.

Später musste diese Schlichtheit den grössern Ansprüchen der Regierungsgewalt, des Absolutismus das Feld räumen. Mochten erst nur die Rathäuser eine ihrer Bedeutung entsprechende Stellung fordern, so entstanden bald grössere Stadtanlagen von stark monumentalem Ausdruck, Machtwillen und Reichtum der Erbauer repräsentativ verkündend.

Die Pläne für Städte und Prachtgärten trugen den Stempel einer grossen Selbsteingenommenheit, die nicht nur die Obrigkeit, sondern ebenso sehr die ganze Bevölkerung mit Einschluss der schaffenden Künstler erfüllte. So entstand Versailles, so entstand noch in den letzten Jahren der Bebauungsplan von Chicago. Palastähnliche Regierungsgebäude bilden die Hauptmotive, die Höhepunkte der Komposition; von ihnen ist der Städtebau ausgegangen, von hier aus hat er seine Strassen gelegt, sie waren für ihn der Anfang und das Ende. — Aber dieser Geist ist für uns unwahr geworden. Wir haben andere Werte kennen gelernt; der Absolutismus hat abgedankt, ein breiteres Allgemeingefühl leitet uns, noch tastend vielleicht in vielerlei Versuchen, aber dennoch als schöpfende, organisierende Kraft der Zukunft.

Die mittelalterliche Stadt entstand als ein natürliches, im einzelnen oft willkürliches Zusammenscharen von Wohnhäusern. Geometrisch strenge Planmässigkeit finden wir nur ausnahmsweise. Die Individualität des Einzelnen bestimmte das Bild, das Allgemeine suchte man kaum bewusst auszudrücken. So wurde die Stadt eine Vielheit von Wohnstätten, der Verkehr wand sich hindurch, wo ihm ein wenig Raum blieb. Bildete auf diese Weise im Mittelalter die sachlichen Bedürfnisse des Wohnens den lebendigsten Faktor für die Formung der holländischen Stadt, so erkennen wir im Barock ein starkes Bedürfnis nach Repräsentation, ein Unterstreichen des Besondern, eine Konzentration der Aufmerksamkeit auf die herrschenden Gewalten. Man lernte die Strassen als Räume auffassen und opferte ihnen den Ausdruck von Wohnstätten.[2]) Die Strassenräume wurden das neue Material für die architektonischen Schöpfungen des Städtebauers. Als Begrenzung dieser Räume, der Strassen und Plätze, entstanden die Fassaden — und hinter den Fassaden wurden die Häuser gebaut. So erscheinen uns diese Städte nicht aus dem Leben entstanden, aus der Betriebsamkeit des menschlichen Alltags erwachsen; man hatte sie in einen Galarock, manchmal auch nur in Bedienten-Livree gesteckt.

Im Laufe des letzten Jahrhunderts erfuhren die ökonomischen und sozialen Verhältnisse eine derartige Umgestaltung, dass neue Probleme auch im Städtebau ihre

[1]) Es ist in Nr. 19 übersehen worden, dass die Erläuterungen zu den beiden Abbildungen 24 und 26, Wohnungsbau «Dageraad», verwechselt sind; das der Strasse folgende Bewegungsmotiv liegt in der Anordnung der Balkone in Abb. 24. Sodann bitten wir bei der Unterschrift zu Abb. 25 zu korrigieren: verkehrs*freien* (statt verkehrsreichen) Innenplatz. — Die Abbildungen 33 und 34 in Nr. 19 sind der holländischen Architekturzeitschrift «Wendingen», die Zeichnungen des Amsterdamer Bootshauses (Abb. 35 bis 38) dem «Bouwkundig Weekblad» entnommen bezw. nachgezeichnet. *Red.*

[2]) Vgl. die Bilder aus „Eine deutsche Stadt" von Dr. Karl Gruber, zum Gedächtnis an Fr. Ostendorf (mit Text von H. Bernoulli) in Bd. 65, S. 192, (24. April 1915). *Red.*

unerbittlichen Forderungen zu stellen begannen. Die beiden Hauptfaktoren des Verkehrs und des Wohnens traten hervor und nahmen beim Bau unserer heutigen Grosstädte den ersten Platz ein; aus ihnen wird sich ein lebendiger Stadtorganismus, geschaffen durch einsichtige Städtebauer, in erster Linie entwickeln müssen. Man denke an die Zustände auf dem Gebiet der Massenwohnungen, an die Anforderungen, die diese Menschenanhäufungen an die geregelte Versorgung mit Lebensmitteln und Waren stellen. Man denke an das Verkehrsproblem, an die unglaublichen Menschenmassen, die in unsern Grosstädten morgens und abends, nach und von ihren Arbeitstätten eilen. Man wird einsehen, dass dieses komplizierte Stück Leben eine wohldurchdachte Organisation erfordert. In vielen Grossstädten herrscht an ihrer Stelle noch das Chaos, grosse Rückstände sind einzuholen, grosse Zukunftsaufgaben noch

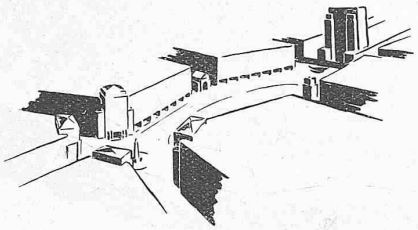


Abb. 39. Skizze nach einem Entwurf Berlages zur Gestaltung eines Verkehrsknotenpunktes am Rande der Altstadt Rotterdam. Grundgedanke ist die Erzielung eines geschlossenen Raumes. Die dem Stadtorganismus fremde Symmetrie entspringt nur dem Formwillen.

zu lösen. Die äusserste Anspannung wird nötig sein, unsere Zeit wird die letzten Konsequenzen von uns verlangen. Denn eine wirklich moderne Stadt wird nur aus dem stärksten *Gegenwartsbewusstsein* entstehen können. Alle Faktoren, alle Funktionen, das ganze Leben wird in ihr Raum finden müssen, das Wohnen so gut wie das Arbeiten, die Geschäftstadt ebenso wie das Industrieviertel, der Spazierweg im Erholungspark sogut wie die Automobilstrasse, die Eisenbahnlinien und Bahnhöfe, die Stätten der Erholung und des Vergnügens. Der Städtebauer wird das organische Wesen einer Stadt im eigentlichen Sinne „abtasten" müssen, um seine Kräfte und Spannungen zu erfassen und die Bedürfnisse und Wünsche der Tausende von Menschen kennen zu lernen. Erst wenn er diesen ganzen Organismus klar überblickt, wird es ihm möglich sein, von Grund aus ein Ganzes zu schaffen und sein lebendiges Zeitbewusstsein wird sich von selbst in neuen Formen äussern.

Die gleichen Erkenntnisse, die die Konsequentesten unter den Architekten unserer Zeit, wie wir es in den vorhergehenden Kapiteln gezeigt und erklärt, auf neue Wege geführt haben, werden somit auch im Städtebau ihren Ausdruck finden. Auch hier wird in der äussersten Einfachheit, im Verzicht auf jede Prahlerei und Prunksucht, der notwendige erste Schritt liegen, der uns wieder den Weg zum wahren Wesen einer Stadt wird finden lassen. Denn auch hier gilt es ein lebhaft pulsierendes Leben regelnd und organisierend zu erfassen, auch hier werden wir jeden blossen Formalismus, jeden falschen Schmuck, jedes theatralische Pathos fliehen und mit den Volumina unserer neuen Bauwerke die Stadt räumlich organisch gestalten lernen.

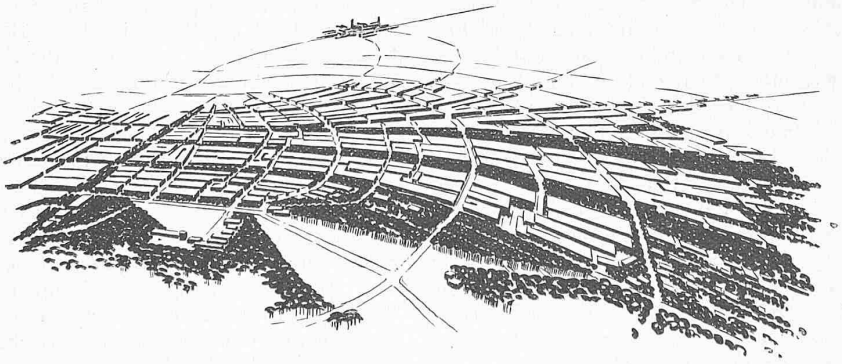


Abb. 41. Skizze zur Stadterweiterung vom Haag; Arch. M. Stam. Der Stadtorganismus mit seinen Verkehrs- und Wohnfaktoren im Zusammenhang mit den Geländeverhältnissen haben zu dieser Lösung geführt. Auf Monumentaleffekte ist ganz verzichtet (vergl. Abb. 42).

Der Organismus unserer heutigen Städte zeigt eine beschränkte Anzahl von überall vorhandenen Grundelementen, die nur hier und dort verschiedene Wichtigkeit besitzen. Die allgemeinste Funktion ist sicher die des *Wohnens*, und wir begreifen, dass man es früher selbst als den einzigen, sicher als den ersten Faktor ansah. Infolge des Verlegens der Arbeit aus der Werkstatt in die Fabrik entstand ein neuer Faktor, neben dem *Wohnviertel* ersteht das *Industriequartier*. Die Zentralisation der modernen Arbeit und damit das Anwachsen der grossen administrativen Betriebe von der Stadtverwaltung bis zum Grosshandelshaus schufen eine weitere Form der Arbeit im *Bureau-* und *Geschäftszentrum*. Dadurch, dass in der modernen Grossstadt jede dieser drei Funktionen ihren besondern Stadteil aufsucht, gewinnt das verbindende Element stets grössere Bedeutung: der *Verkehr* wird eine Aufgabe für sich.

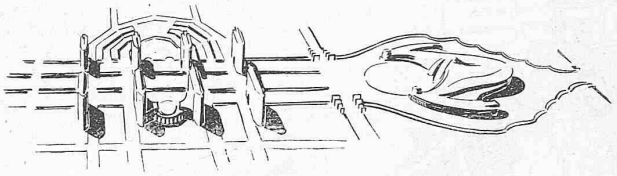
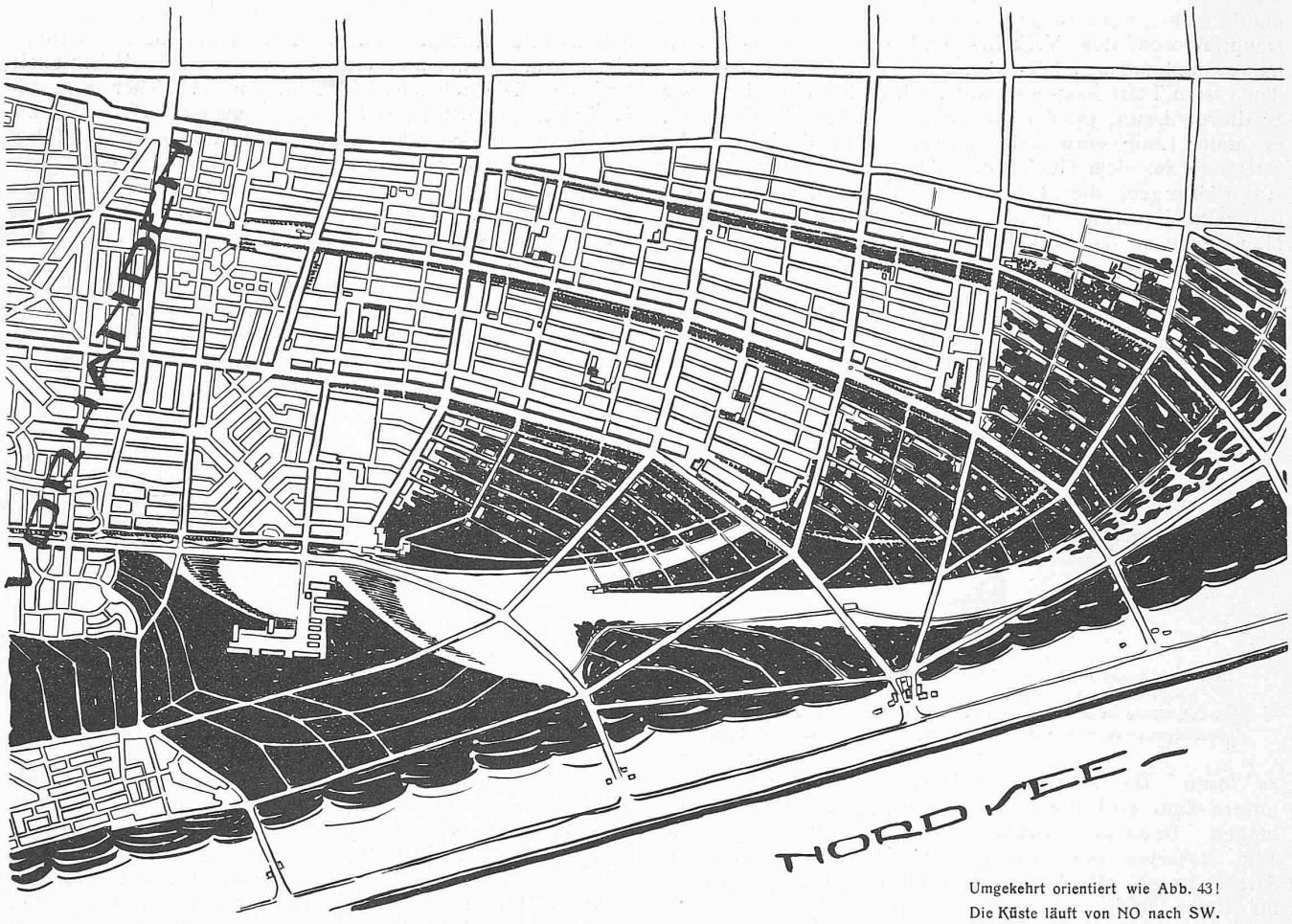


Abb. 40. Skizze nach einem Entwurf von Architekt Wydeveld zu einer Anlage als Abschluss eines Parkes in Amsterdam. Als Abschluss der Hauptstrasse (rechts) grosser Theaterkomplex in monumentaler Gruppierung von Baukörpern und Grünanlagen. Das Ganze ist unorganisch und von ausgesprochen dekorativem Charakter.

Die regelmässige Wiederkehr der genannten Funktionen in jeder modernen Grosstadt könnte dazu verleiten, hieraus einen Allgemeintypus, eine sogen. Idealstadt zu konstruieren. Und doch wäre dies ein Fehler — denn damit würden die örtlichen Einflüsse, wie Richtung des Windes, Beschaffenheit des Bodens usw. in unerlaubter Weise vernachlässigt. Man würde auf diesem schematischen Wege zu vollkommen toten Stadtplänen, zu funktionslosen Stadtteilen gelangen und in die Fehler amerikanischer Anlagen verfallen. Damit soll keineswegs die Ausbildung des *Typischen* verurteilt werden. Weder gegen die Normalisierung von Strassenprofilen, noch gegen das Durchführen bestimmter Miethaustypen ist etwas einzuwenden. Selbst Bureau- und Verwaltungsgebäude werden sich mehr und mehr einem Typus nähern, der ökonomisch die äussersten Möglichkeiten bietet.

Wenn wir von unserer Grundüberzeugung und von der Auffassung, dass jede Aufgabe ihre Lösung in sich selber trägt, dass mit andern Worten jedes Problem aus sich selber, aus seinen Funktionen und Bedingungen heraus gelöst werden muss — wenn wir hiervon ausgehen, dann müssen sehr viele in den letzten Jahren entstandene Erweiterungspläne unsere Kritik herausfordern. Wir wollen uns hierauf jedoch nicht einlassen, sondern versuchen, an Hand einiger Gedanken eine Vorstellung der modernen Stadtform zu geben.

Unsere Stadt wird nicht als acht-, zehn- oder zwölfeckiger Stern richtungslos in der Landschaft liegen; sie wird auch nicht mit ihren Schwesterstädten wie Blumen willenlos in grünen Feldern zerstreut sein. Sie wird nicht auf dem Reissbrett theoretisierender Professoren und



Umgekehrt orientiert wie Abb. 43!
Die Küste läuft von NO nach SW.

Abb. 42. Südwestliche Erweiterung vom Haag, Entwurf-Skizze von Arch. M. Stam (vergl. Abb. 41). Das Netz der Verkehrstrassen und damit die ganze Stadt erweitert sich nach aussen hin; nur im Wohnviertel ist zwischen den Grünstreifen das Stadtbild geschlossen. (Grünflächen im Plane schwarz. Zwischen dem Wohnviertel und der Küste die rund 20 m hohe Hügelkette der Dünen.)

Akademiker entstehen, mit dem Ornament schöner Axen und falscher Monumentalität bedacht — sie wird eine Stadt sein, aus dem Leben entstanden, vom Leben durchströmt, sie wird der Ausdruck der Lebensleidenschaft eines ganzen Geschlechtes sein, die Reaktion gegen die Verweiblichung des letzten Jahrhunderts.

Durch das offene Land eilen die Eisenbahnen von Stadt zu Stadt, unendlichen Schienensträngen folgend, sich nach allen Richtungen überkreuzend, gleichsam ein Netz spannend über alle Länder. Die Städte bilden die Brennpunkte, in ihnen sammeln sich die Bahnlinien zu förmlichen Bündeln, sie scheinen die Häuserzeilen auseinander zu spalten, um so nahe wie möglich ans Herz der Weltstadt vorzudringen. Von einer andern Seite naht ein Fluss, ein Strom der Stadt. Weit draussen schon haben sich bereits einige Schuppen an dem breiten Wasser niedergelassen, rasch mehren sich die Lagerplätze, Fabriken und Werften, bis sie das ganze Ufer besetzt haben. Bereits fliesst der Strom zwischen hohen Ufermauern hindurch, oft genug eingeklemmt durch hoch aufsteigende Gebäude, die direkt am Wasser stehen. Von Ufer zu Ufer spannen sich die grossen Brücken, die durchfahrenden Schiffe möglichst wenig hindernd. Weitere grosse Verkehrswege kommen von den Nachbarstädten, dringen von allen Seiten in die Stadt ein, verknüpfen sich und verlassen sie wieder. Auf allen diesen Strassen, Bahnlinien und Wasserwegen führt die Stadt ihren Lebensunterhalt herbei, sendet sie die Früchte ihrer Arbeit in die Ferne.

Die Städte des Mittelalters umgaben sich mit Festungsmauern, setzten Stadttore als Abschlüsse an das Ende ihrer Strassen — so wurde die Geschlossenheit ihr stärkstes Kennzeichen. Die modernen Städte dagegen *öffnen* sich nach aussen, Handel und Wandel hereinlassend, an sich saugend. Im Herzen der Stadt schliessen sich die Häuser am dichtesten zusammen, die Ausnutzung des Raumes nötigt uns, Bureau- und Geschäftshäuser höher hinaufzuführen. Nach aussen zu nimmt die Bebauung an Höhe und Dichtigkeit ab, dem Abnehmen der geschäftlichen Intensität folgend. Die kompakte Massenerscheinung der mittelalterlichen Stadt ist damit freilich nicht mehr möglich. Denn die moderne Stadt sucht sich nicht mehr von der umliegenden Landschaft abzusondern, sie mit Mauern und Türmen von sich abzuwehren. Sie wird im Gegenteil versuchen, die Umgebung in ihren Bereich zu ziehen, in sie hinauszudringen. Dabei wird die Stadt am Fluss trachten, sich seinen Ufern entlang auszubreiten; die Stadt am Meere wird, die Gunst ihrer Lage für die Erholung der Bewohner ausnützend, darauf sehen, einen möglichst grossen Teil der Küste mit einem weitreichenden Strassennetz zu erschliessen, u. s. f., aber in allen Fällen werden vorhandene Faktoren im Verein mit den aktiven Funktionen eines Stadtwesens sie als lebendes Organ, niemals aber als repräsentatives totes Formgebilde entstehen lassen.

Die heute gangbaren Formprinzipien des Städtebaues dagegen wurden aufgestellt von einer Generation, die diese Gesetze aus dem Studium historischer Städte ableitete. Sie gipfelte in der Forderung des geschlossenen, absoluten, ruhenden Raumes. Sie gelten heute noch als unanfechtbar, und doch wird es nötig sein, sie mit dem Bewusstsein unserer Zeit zu prüfen.

Als Grundlage gilt das *geschlossene* Stadtbild, der *geschlossene* Platz. Nun fragen wir: verlangt der Platz als Knotenpunkt der Bewegungsrichtungen, als Träger des Kommens und Gehens, des Eintretens und Verlassens, des Empfangens und Wiederaussendens nach allen Richtungen, verlangt dieser Platz — der Verkehrsplatz des 20. Jahr-

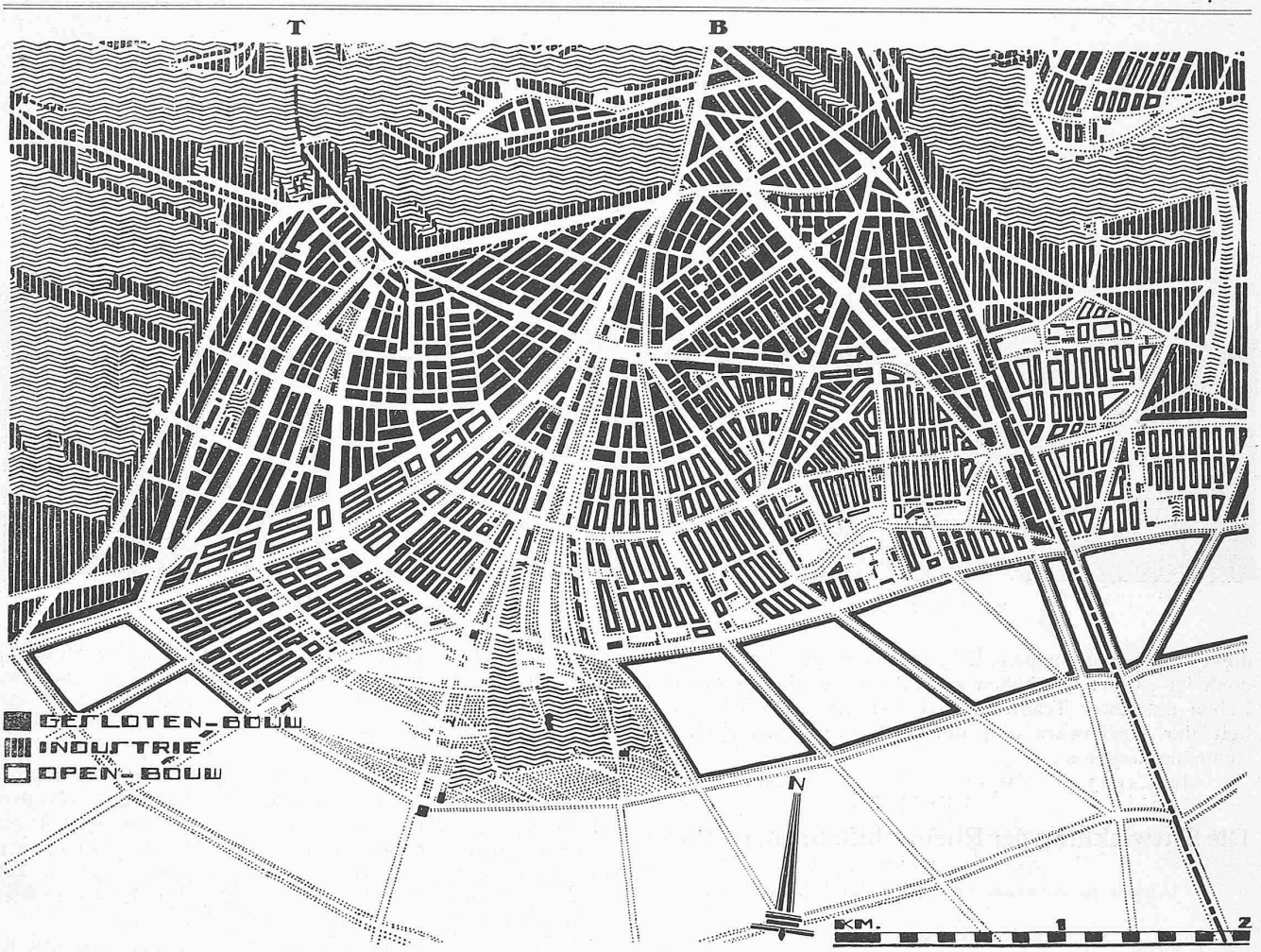


Abb. 43. Erweiterungsplan für Rotterdam, südlich der „Neuen Maas". Architekten Granpré-Molière, Verhagen und Kok.
Die Verkehrstrassen sind auf die Brücke B und den projektierten Tunnel T als Verbindung zur rechtsufrigen Altstadt orientiert. Wohnviertel in der Nähe des Hafenbetriebes, getrennt vom Hauptverkehr. Das Grün (punktiert) ist tief in die Stadt hineingezogen. Organische Gestaltung ohne dekorativen Schmuck.

hunderts! — einen allseitigen Abschluss? Und die Strasse, die Rinne, durch die sich der Verkehr wälzt, besitzt sie den Charakter des an den Enden geschlossenen Raumes? Ebenso die Gracht, der Kanal, dem entlang der Handel zieht, muss er wirklich mit all seiner Aktivität in rechtwinklige Räume eingeschlossen werden, oder verlangt dieses Leben nicht viel eher freien Ausgang, um sich zu entfalten; ist sein Ziel nicht vielmehr die unbegrenzte Weite? Das strömende Leben verlangt *Weite* und keine Geschlossenheit. Und darum müssen wir — so wertvoll die geschlossene Wand sein mag — einsehen, dass der so beliebte monumentale *Abschluss,* dass *die Kopf-Wand, an der die ganze Bewegungsrichtung des Verkehrs totläuft, verfehlt* ist. Nicht blos technische Gründe verlangen diese Konsequenz, sondern noch mehr die Anerkennung der grossen gestaltenden Verkehrsfaktoren, die Achtung, die wir dem Leben und der Energie unserer Weltstädte schuldig sind. Jene Generation, die den Raum nicht anders als geschlossen, als begrenzt sehen konnte, musste notwendigerweise auch die Verkehrstrassen als Innenräume, als tote Luftvolumina auffassen. So wurde es ihr Hauptziel, jede Strasse, jeden Platz auf eine regelmässige Form zurückzubringen, diese Raumabschnitte gegeneinander abzusetzen und zu schliessen, ihre Wände als Fassaden architektonisch zu gestalten. Dagegen haben wir deutlich erkannt, dass die Verkehrstrasse keinen Anfang und kein Ende kennt, dass sie keinen abgeschlossenen Raum darstellt, sondern lebenden, fliessenden Raum. (Bahnhof Enge! *Red.*)

Denken wir ferner daran, wie man die ideale Strassenwand aufteilte in einzelne Komplexe, jeden für sich selbst symmetrisch in Bezug auf eine Axe senkrecht zur Verkehrsrichtung, dann haben wir ein weiteres Rezept von bisher unumstösslicher Gesetzeskraft. Muss doch jeder Park, jeder Friedhof, jede Stadtanlage eine oder mehrere Axen besitzen! Jedes Haus, jede Türe, jedes Zimmer bis zum Badezimmer des vornehmen Hauses muss symmetrisch sein. Und nicht nur das Zimmer mit Decke und Wänden, auch der Spiegel mit den Leuchtern zu beiden Seiten, der Kasten mit seinem Aufsatz, der Ofen mit seiner Dekoration — alle, alle betonen ihre Mittelaxe. Jedes Ding, jeder Bau kennt nur sich selbst, steht in seiner eigenen Mitte und kümmert sich in seinem Eigenwahn nicht, oder doch nicht viel um seine Nachbaren. So ist die Strasse zu einem Museum, zu einer Aufreihung dürrer, unzusammenhängender Einheiten geworden, zu einer Folge von einander völlig fremden Bauklötzen.

In der neuen Stadt wird es dies nicht mehr geben. Jeder Mensch wird hier ein Teil der Lebensgemeinschaft sein, jedes Bauwerk ein Glied im Stadtorganismus an Stelle eines sich selbst genügenden Einzelwesens. Den symmetrischen Stadtplan mit seinen Sternplätzen und monumentalen Parkanlagen werden wir nicht mehr kennen. Denn alle diese formalistischen Künste können nur bestehen, weil man die entscheidenden Faktoren übersieht oder vergewaltigt, weil man den wirklichen Stadtorganismus nicht begreift. Es sind alles Hülfsmittel, die mit dem wahren Leben einer Stadt nichts zu tun haben — es ist Schmuck, Zurschaustellung des Oberflächlichen, Unwesentlichen.

Wir wissen wohl, es ist nicht wenig, was wir von uns und unserer Arbeit verlangen. Wir wissen, wie schwer es ist für die Schaffenden von heute, die sich bereits Jahre hindurch Eindrücke gesammelt und Begriffe gebildet haben,

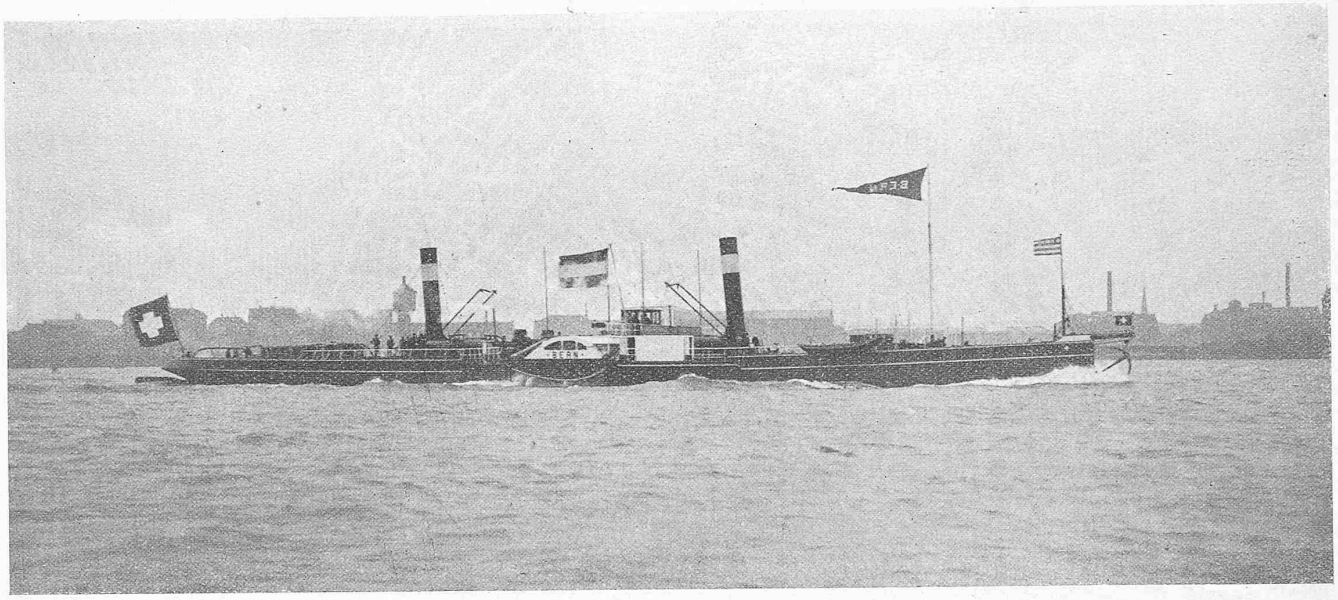


Abb. 3. Schleppdampfer „Bern" (1400 PS, erbaut 1923) der Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft.

diese Einsichten neuen Erkenntnissen zu opfern. Und doch ist es so: wir haben zu wählen zwischen wirklichem Leben und toter Tradition, zwischen der natürlichen Einheit der Gegenwart und dem Chaos des historisch Zusammengetragenen.

Juni 1923. *Mart Stam.*

Die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel.

Von *L. Groschupf*, Basel.
Direktor der Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft.

(Schluss von Seite 261.)

VI. Ausbau der Basler Hafenanlagen.

Der Betrieb der vom Kanton Baselstadt am offenen Strom gelegenen Umschlagstelle Basel-St. Johann war der privaten „Rheinhafen A.-G." übertragen; im Jahre 1918 liquidierte diese Unternehmung und der Kanton übernahm zu den Bedingungen der s. Z. erteilten Konzession die von ihr erstellten Einrichtungen. Durch einen Betriebsvertrag mit den S. B. B. ging dann mit 1919 der Umschlagbetrieb an den Anlagen St. Johann (vergl. Abb. 4, Seite 275) an die neu geschaffene Hafenverwaltung der S. B. B. über.

Ungeachtet der völlig unabgeklärten politischen und wirtschaftlichen Lage beschloss der Grosse Rat des Kantons Baselstadt im Dezember 1918 auf Antrag des Regierungsrates den sofortigen Baubeginn des Rheinhafens Kleinhüningen. Der Bau wurde den Firmen Schafir & Müller und Steiner & Cie. gemeinsam übertragen, die Bauleitung lag in den Händen des Projektverfassers Ing. O. Bosshardt; mit den Arbeiten wurde im Jahre 1919 begonnen. Nach Beendigung des ersten Ausbaues des Hafenbeckens im Jahre 1923 wurden der Schiffahrt rd. 600 m Uferfront zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig wurde auch das oberhalb der Wiese gelegene Areal der „Klybeckinsel" teilweise für Schiffahrtszwecke hergerichtet. Der zweite Ausbau des Hafenbeckens Kleinhüningen, der im Jahre 1924 stattfinden soll, wird weitere 600 m Uferfront zur Verfügung stellen. Die Verwertung des durch den Bau des Hafenbeckens der Schiffahrt erschlossenen Geländes erfolgt durch das Schiffahrtsamt des Kantons Baselstadt in Verbindung mit der Rheinschiffahrtsdirektion des Regierungsrates auf Grund des Gesetzes vom 13. Dezember 1918.

Auf Grund dieses Gesetzes soll das Gelände des gesamten baselstädtischen Hafengebietes *im Baurecht* für die Dauer von maximum 60 Jahren den Rheinschiffahrts-Interessenten abgegeben werden. Mit dieser Bestimmung bezweckten die baselstädtischen Behörden, die Rheinschiffahrts-Interessenten zu veranlassen, im Hafengebiet durch Errichtung der von ihnen benötigten Umschlagsanlagen, Lagerhäuser, Werfthallen, industriellen Anlagen u. s. w. eigenes Kapital zu investieren, um dadurch dauernde Interessenten an der ganzen Entwicklung der Schiffahrt bis Basel zu gewinnen. Dadurch, dass der Kanton das Gelände nicht verkauft, sondern nur im Baurecht abgibt, bleibt er Eigentümer des eine Monopol-Lage geniessenden Hafengeländes. Der Baurechtzins in den bis jetzt abgeschlossenen Baurechtverträgen beträgt für die ersten Jahre der Baurechtsdauer 2,50 Fr./m² im Jahr, er steigt bis auf 4.— Fr./m² und Jahr für die späteren Jahre des Baurechts-Verhältnisses.

Im Hafengebiet Kleinhüningen übernehmen die S. B. B. lediglich den Eisenbahnbetrieb und die Güterabfertigung. Der Anschluss der Rheinhafen-Anlage Basel-St. Johann an das S. B. B.-Netz erfolgt über den Güterbahnhof Basel-St. Johann. Nicht so einfach sind die Verhältnisse für das Kleinhüninger Hafengebiet. Sein Anschluss an das S. B. B.-Netz erfolgt über den auf schweizerischem Gebiete liegenden Teil des badischen Bahnhofs und die Rheinbrücke der Verbindungsbahn. Zwischen der Generaldirektion der S.B.B. und dem Regierungsrat des Kantons Baselstadt ist eine Betriebsgemeinschaft für den Eisenbahn-Betrieb in den baselstädtischen Hafengebieten errichtet worden, die nun die tarifarische Gleichstellung beider Hafengebiete ermöglicht, soweit der Wasserumschlagsverkehr in Frage kommt.

Die Besiedlung des Hafengeländes ging dank der Arbeit der kantonalen Schiffahrtsbehörden rasch vor sich.

Im Rheinhafen Basel-St. Johann wurde die auf das modernste eingerichtete grosse Brikettfabrik der Kohlen- und Brikettwerke A.-G. Basel erbaut und schon vor drei Jahren in Betrieb gesetzt. Sie hat das ganze für industrielle Anlagen geeignete Hafengelände, etwa 20000 m², im Rheinhafen Basel-St. Johann im Baurecht übernommen. — Rechtsrheinisch, im Rheinhafen Kleinhüningen, ist bis Ende 1923 das gesamte verfügbare Hafengelände im Ausmass von rd. 14 ha mit einer nutzbaren Uferfront von etwa 2 km vollständig an Rheinschiffahrts-Interessenten im Baurecht abgegeben worden. An dem mit einer Quaimauer versehenen Ostquai des Hafenbeckens Kleinhüningen haben sich die drei Schiffahrtsgesellschaften „Neptun" Transport- und Schiffahrts-A.-G., „Rhenus" A.-G. für Schiffahrt und Spedition, und die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft angesiedelt. Die drei grossen Kohlenlagerplätze des Westquais sind vergeben an die Firmen: M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft, Basel, Adolf Linden, Kohlengesellschaft m. b. H. Basel, und an eine Vereinigung der grössten schweiz. Kohlenhändler. Auf dem Klybeck-Areal