Zur Erneuerung der Quai-Brücke in Zürich

Autor(en): **Redaktion**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 9

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45549

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

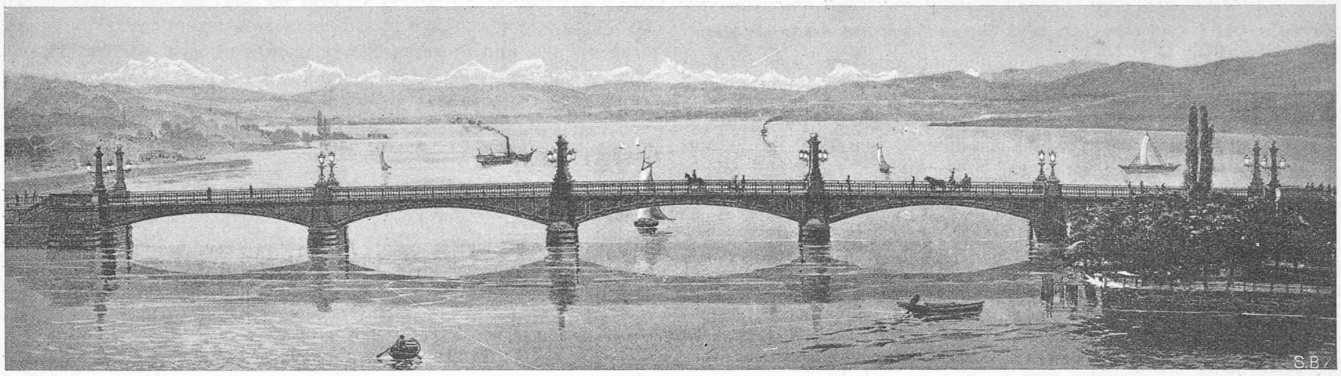

Abb. 1. Konkurrenz-Projekt von 1882 für die Quaibrücke in Zürich. — Verfasser Phil. Holzmann & Cie. (Frankfurt) und Arch. E. Schmid-Kerez, Zürich.
Die Ausführung entspricht bis auf unwesentliche Einzelheiten diesem Entwurf. Rechts im Vordergrund verdeckt das Bauschänzli die fünfte Brückenöffnung.

Zur Erneuerung der Quai-Brücke in Zürich.

In Nr. 6 der „S. B. Z." (vom 6. d. M.) hatte Peter Meyer, eine Anregung in der „N. Z. Z." unterstützend, ebenfalls befürwortet, anlässlich der gegenwärtig im Gange befindlichen Fahrbahn-Verstärkung, bezw. Erneuerung der Quaibrücke die unschönen, kleinlich ornamentierten Pfeileraufbauten der vor genau 50 Jahren erbauten Brücke zu beseitigen, das Brückenbild dadurch zu reinigen. Inzwischen hat ein Witzbold, wieder in der „N. Z. Z.", das Thema von der humoristischen Seite behandelt wie folgt:

„Neulich in der Dämmerung waren bei der Quaibrücke Seufzer zu hören. Es gibt ja Brücken, auf denen geseufzt wurde. Die bekannteste spannt sich in Venedig vom Dogenpalast zu den Kerkern. Wer aber wird in Zürich auf einem Gang vom Odeon zum Baur au Lac seufzen? Immerhin, die Angelegenheit war spannend und verlangte Aufklärung. Die nächste Bank bot sich als Beobachtungsposten, und nun gab es Gelegenheit, einem interessanten *Zwiegespräch zwischen Brücke und Limmat* zu folgen.

Brücke: (Seufzt) — Limmat: Was ist denn los? B.: Es beisst mich. L.: Was beisst dich? B.: Ach das Ungeziefer. L.: Undankbare Kameradin, nun wirst du geputzt, gestriegelt und gewaschen und bist nicht zufrieden. B.: Nein, ich bin nicht zufrieden. Sie bürsten meinen Rücken, der alles, was Odem hat, mit Freuden trägt. Sie bürsten meinen Rücken, aber meine Seiten nicht. Und dort sitzen gerade die Schädlinge. L.: Wie denn? B.: Siehst du denn diese Kandelaberchen und Laternchen nicht, die sich in meine tadellosen Flanken eingefressen haben? Siehst du nicht, wie sie die Reinheit meiner Gestalt beflecken? Wie sie mich lächerlich machen? L.: Du hast recht, meine Freundin. Ich bin mir eben bewusst geworden, dass ich deine Quälgeister im Spiegel meiner Wellen verdopple. B.: Weg damit! Was unternehmen wir in dieser Sache ehe es zu spät wird? Rate! L.: Ich laufe zum Stadtpräsidenten. Bei dem ist klarer Blick und verständige Anteilnahme stets bereit. B.: Das wäre wohl zu überlegen. Aber die Ueberschwemmung im Stadthaus liesse sich doch wohl kaum verantworten. L.: Du hast recht, die Trockenmethode ist der nassen vorzuziehen. Du Lauscher auf der Bank, mache dich nützlich und trag unsere Bedrängnis in die nächste Redaktionsstube. Verstanden? —

Jawohl hab ich verstanden. Ich begriff den Schmerz der beiden Bedrückten, stand auf und legte die Resultate der Spionage auf den Redaktionstisch der N. Z. Z." —

*

Wir haben hierauf in unsern alten Jahrgängen der Entstehungsgeschichte der Brücke nachgeforscht, und den Bericht der Expertenkommission über die Konkurrenzprojekte gefunden („Eisenbahn" vom März 1882; den dortigen Bildern sind die hier beigefügten Abb. 1 und 2 nachklischiert). Es ist interessant zu hören, was die damaligen Experten (die Ingenieure G. Bridel, Prof. L. Tetmajer und Th. Weiss, sowie Arch. Prof. F. Bluntschli) in ästhetischer Hinsicht zum erstprämiierten Projekt (Abb. 1 und 2) der Bauunternehmung Phil. Holzmann (Frankfurt) mit Arch. E. Schmid-Kerez (Zürich) sagen:

„Bezügl. der ästhetischen Gestaltung ist dem Projekt das Zeugnis abzugeben, dass Konstruktion und Dekoration vollständig harmonieren. Etwas mehr plastischer Schmuck der Pfeiler über den Vorköpfen wäre wünschenswert, ebenfalls wäre das Geländer zu revidieren. Die steinernen Kandelaber dagegen sind sehr schön." —

Der Stadtingenieur A. Bürkli-Ziegler dagegen war in seiner amtlichen Aeusserung zu den Projekten und dem Expertenbericht anderer Meinung:

„Wenn es theoretisch richtig sein mag, dass womöglich die Konstruktion unverhüllt gezeigt werden soll, so muss doch hier eine Ausnahme gemacht werden [hier empfahl er, dass *die eisernen Stirnträger* (eines andern Projektes) *vollwandig* ausgebildet werden, um das verwirrende Bild der Fachwerkträger zu vermeiden. Red.]

Bei steinernen Aufsätzen wird man zu vermeiden haben, dass solche im Verhältnis zur Höhe *zu schmal, kulissenartig* vor der Brücke stehen, ein Fehler, an dem meiner Ansicht nach das Holzmann'sche Projekt leidet." —

Man sieht also: was jetzt, vom heutigen Standpunkt eines geläuterten Geschmacks allseitig empfohlen wird, das hatte schon vor 50 Jahren der damalige geniale Stadtingenieur ganz richtig empfunden: die Scheinarchitektur der „kulissenartig" vor die Eisenkonstruktion der Blechbalkenträger gestellten steinernen Pfeileraufsätze hatte schon ihn gestört. — Will sein gegenwärtiger Nachfolger im Amt hinter ihm zurückbleiben? — Heutzutage?

Uebrigens sind diese Pfeileraufbauten nicht nur an sich sinnlos und unschön, auch ihre Verteilung: gross-klein-gross-gross-klein-gross *schädigt ganz empfindlich den schönen Rhythmus der fünf gleichartigen Oeffnungen*, sie machen das Brückenbild als Ganzes unruhig, unharmonisch (vergl. Abb. 1). Es kommt noch ein weiteres Moment hinzu: ihre Grösse *lässt die Brücke viel kleiner erscheinen*, als sie ist; diese Kontrastwirkung fügt dem Brückenbild eine weitere Schädigung zu.

Also fort mit dem gutgemeinten aber missverstandenen und unzeitgemäss protzigen „Schmuck" dieser Pylonen, für deren Beibehaltung sich heute keine vernünftigen Gründe mehr finden. Diese Pfeileraufbauten sind doch Symbole jener Gründerepoche, die mit äusserlicher, schwülstiger Prachtentfaltung Reichtum, und damit ihre Macht zum Ausdruck bringen wollte. Es wäre grotesk, wenn die heutige, in ihrer politischen Einstellung so fortschrittlich gesinnte Stadtverwaltung diese Andenken an einen glücklicherweise überwundenen Zeitgeist pietätvoll konservieren wollte. Red.

MITTEILUNGEN.

Gross-Segelschiffe der Gegenwart. In der „V. D. I.-Zeitschrift" vom 21. Mai 1932 veröffentlicht E. Cords (Kiel) eine interessante Betrachtung über die heutige Bedeutung der Gross-Segelschiffe. Aus den Angaben der Lloyds-Register erkennt man, dass die Seglerflotte von Schiffen über 100 B.-R.-T. im Jahre 1896 noch mit über 16000 Schiffen vertreten war, die mit total 8,4 Millionen B.-R.-T. rund 32% des Weltschiffsraums darstellte, während sie 1931 nur noch 2717 Schiffe, mit 1,584 Millionen B.-R.-T., d. h. nur 2,28% des Weltschiffsraums umfasst. Eine Wiedererneuerung der Bedeutung der Gross-Segelschiffe erwartete man vor etwa einem Jahrzehnt aus der Einführung des Hilfsmaschinenantriebes mittels Dampf- oder mittels Verbrennungs-Motoren. Anderseits wurden grosse Hoffnungen auf die Windkraftverwertung durch das „Rotor"-Schiff von Flettner (beschrieben auf S. 93 von Bd. 85, am 14. Febr. 1925) gesetzt. Aber weder die Segler mit Hilfsmaschinen, noch die Rotorschiffe vermochten das stetige Zurückgehen des in Segelschiffen gegebenen Weltschiffsraums aufzuhalten; die Weiterverfolgung des Rotorschiffs scheint überhaupt gar nicht mehr in Betracht zu kommen. Zwei Sondergebiete dürften indessen für Gross-Segelschiffe weiterhin in Betracht fallen, einerseits das Gebiet der Ausbildung von Marine-