

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band: 63/64 (1914)

Heft: 1

Artikel: Die Schweizerstädte an der Landesausstellung in Bern 1914: Kollektiv-Ausstellung des schweiz. Städteverbandes

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31492>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

Die Schweizerstädte an der Landesausstellung in Bern 1914. Kollektiv-Ausstellung des Schweiz. Städteverbandes.

Angeregt durch die ersten „Städtebau-Ausstellungen“, die im Anschluss an den Gross-Berliner Wettbewerb in Berlin und Düsseldorf veranstaltet worden waren, hatten private Fachleute die Initiative ergriffen zur Zürcher Städtebau-Ausstellung 1911¹⁾. Das grosse Interesse, das nicht nur aus Fachkreisen jener Ausstellung entgegengebracht wurde, sowie ihre offensichtlich belebende Wirkung auf die bezüglichen Verhältnisse unseres Landes (man denke nur an die zahlreichen seither veranstalteten und meist ergebnisreichen Bebauungsplan-Wettbewerbe) ermutigten neuerdings die Veranstalter der Zürcher Ausstellung zu dem Versuch, das weite und wichtige Gebiet der Stadtbaukunst an der Landesausstellung besser zur Darstellung zu bringen, als es nach dem ursprünglichen Gliederungsplan zu erwarten gewesen wäre. Das schien nur möglich durch ein einheitliches Zusammenwirken der dazu in erster Linie berufenen Zweige der öffentlichen Verwaltung, der städtischen Baudirektoren. Trotzdem der Schweiz. Städteverband bereits beschlossen hatte, sich als solcher an der Landesausstellung nicht zu beteiligen, gelang es, bzw. seine „Städtische Baudirektoren-Konferenz“, unter dem Vorsitz von Bauamtmann *A. Isler* in Winterthur, verständnisvoll unterstützt vom Präsidenten des Städteverbandes, Gemeindeammann *Ed. Scherrer* in St. Gallen und vom Verbandssekretär *Dr. E. Grossmann* in Zürich, von der Nützlichkeit einer Kollektiv-Beteiligung an unserer Schweiz. Landesausstellung zu überzeugen. Es wurde eine Kommission gebildet, das Programm aufgestellt²⁾ und so mit etwelcher Mühe schliesslich das Bild vom frühern und heutigen Stand schweizerischer Stadtbaukunst und den bezüglichen wirtschaftlichen Verhältnissen geschaffen, das in der Landesausstellung in Gruppe 44, Untergruppe VI „Städtebau“, geboten wird.

Diese Ausstellung befindet sich im Gebäude der „Öffentlichen Verwaltung“, zunächst dem originellen Davoser-Pavillon und gegenüber dem Kongressaal auf dem Neufeld. Sie nimmt dort das ganze Mittelschiff der Halle

¹⁾ Vergl. Band 56, Seite 309; Berichterstattung in Band 57, Seite 61, 101 und 155.

²⁾ Näheres hierüber siehe in Band 61, Seite 218.

ein, in einer Ausdehnung von etwa 20×50 m und ist unterteilt und eingerichtet nach dem Grundriss, den Abb. 1 (Seite 8) zeigt. Die Gliederung ist klar: Zunächst dem Haupteingang betritt man die Historische Abteilung, in der die historischen Pläne und Ansichten der alten Städte gesammelt und um einen achteckigen Kuppelraum (Abb. 2 Seite 9) gruppiert sind. Dessen Mittelpunkt bildet als orientierendes Schmuckstück der für Luzern bestimmte, von der städtischen Wasserversorgung zur Verfügung gestellte neue „Schlosserbrunnen“. Gleich links vom Haupteingang findet man im Raum *A* eine Darstellung der siedelungsgeographischen Grundlagen, auf denen das schweizerische Städtewesen sich im Lauf der Jahrhunderte entwickelt hat. Neben charakteristischen alten Stadtplänen von Merian ist als besonders typisch die Siedelungsentwicklung von Zürich und Umgebung etwas eingehender geschildert; die Abbildung auf Seite 10 gibt einen Ausschnitt

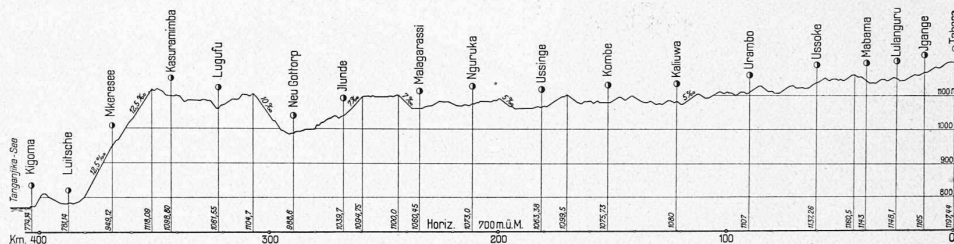


Abb. 1. Längenprofil der Strecke Tabora-Kigoma. — Längen 1 : 3 000 000, Höhen 1 : 20 000.

davon. Es soll damit gezeigt werden, in welchem Masse verschiedene Faktoren an der Städtebildung und -Entwicklung beteiligt waren, welche wichtige Rolle dabei die Verkehrswege zu allen Zeiten gespielt und wie insbesondere die Eisenbahnen von ausschlaggebender Bedeutung auf die Städte-Entwicklung geworden sind. Im Hintergrund dieses Raumes (Abbildung 3) sind in Ausschnitten der Siegfriedkarte und geeigneten Bildern alle schweizerischen „Städte“, 109 an der Zahl, vertreten.

Um den Hauptraum der Ausstellung (Abbildung 4) gruppieren sich die zwanzig beteiligten Städte je in einzelnen Kojen, in denen sie ihre Verhältnisse in Plänen, Modellen und graphischen Darstellungen der Bauvorschriften veranschaulichen, sodass hier den Fachleuten ein reichhaltiges Material zu vergleichenden Studien geboten ist. Von besonderem Interesse in dieser praktischen Richtung sind die von Herrn Carl Brüsweiler, Adjunkt des Statistischen Amtes der Stadt Zürich, sehr wirkungsvoll vergleichend graphisch dargestellten Ergebnisse der schweizerischen Wohnungsstatistik sowie des öffentlichen Grundbesitzes und seiner Verwendung, auf dem Mittelpult des Hauptraumes. Ein Beispiel baulichen Charakters aus der

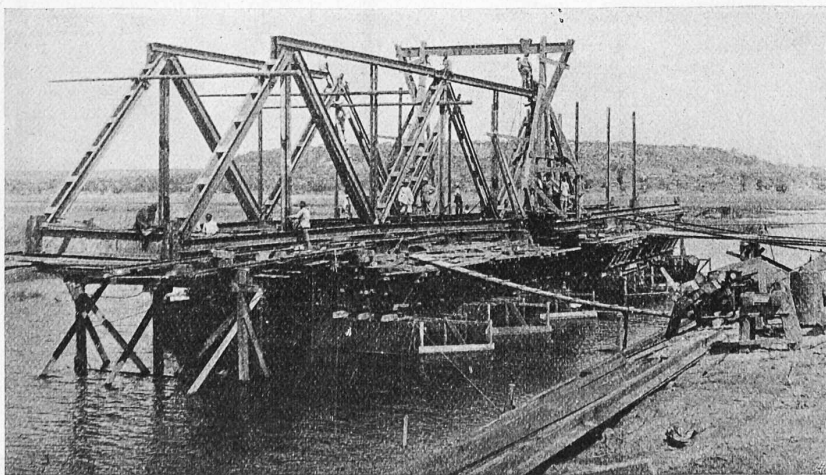


Abb. 4. Montierung des Mittelträgers der Malagarassibrücke.



Abb. 5. Pneumatische Nietung.

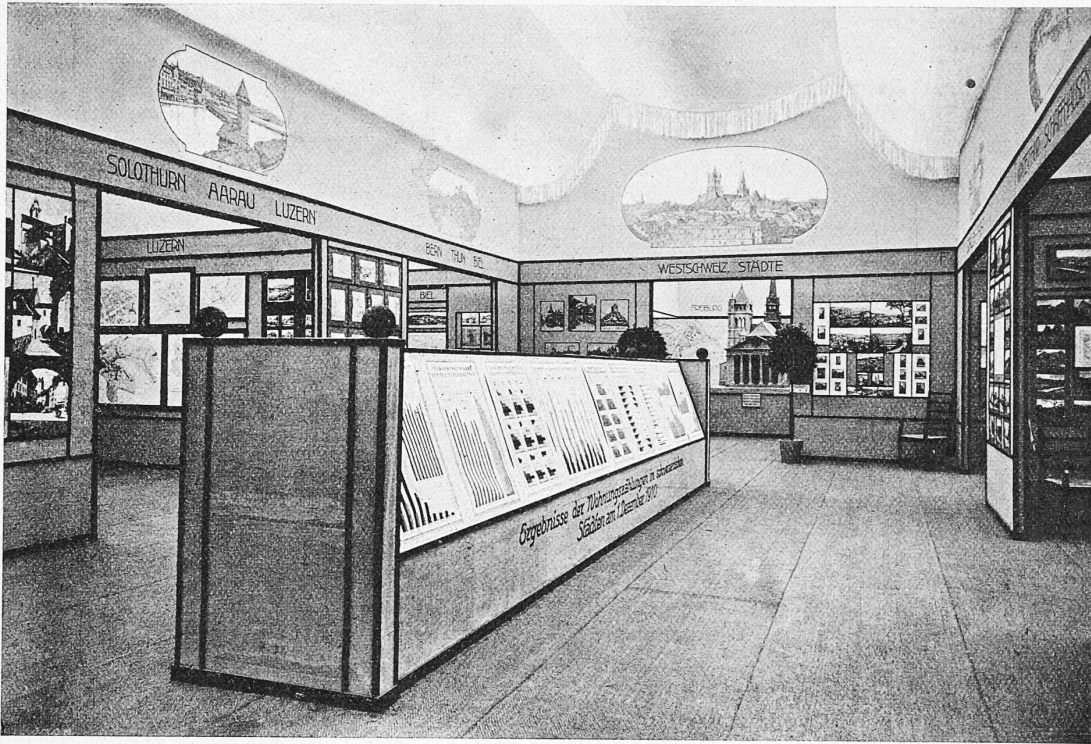


Abb. 4. Kollektivausstellung des Schweiz. Städteverbandes in Bern 1914. Entwurf und Bauleitung Arch. Max Häfeli, Zürich. — Der Mittelraum F.

Ausstellung Basels zeigt Abbildung 5; der Originalplan im Masstab 1:500 ist von einem grossen Modell und zahlreichen Photographien begleitet, die bis in die Einzelheiten die durchgreifenden architektonischen Aenderungen verfolgen lassen, die das alte Basel erfahren hat.

Einige weitere Beispiele aus dieser Städte-Ausstellung sollen in der nächsten Nummer folgen; die Abbildungen dazu sind dem Führer „Schweizerstädte“ entnommen, auf den im Literaturteil dieser Nummer hingewiesen ist.¹⁾

Wenn auch die deutschen Ausstellungen, namentlich die Langen'sche Städtebau-Abteilung der Baufach-Ausstellung Leipzig 1913²⁾ in manchen Einzelheiten anregend und

¹⁾ Anlässlich der bevorstehenden Generalversammlung der G. e. P. wird zudem Montag den 13. Juli, vormittags 9 Uhr und nachmittags 2 1/2 Uhr Gelegenheit für fachmännische Auskunft in der Städte-Ausstellung geboten werden.

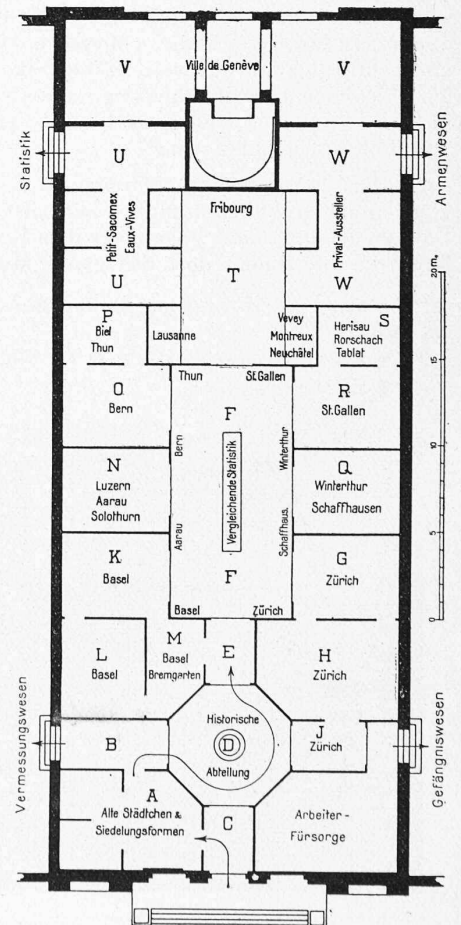
²⁾ Vergl. Band 62, Seite 194 und unter «Literatur» in dieser Nr.



Abb. 3. Alte Städtchen und typische Siedlungsformen der Schweiz (Raum A).

diert. Auf hellbrauner Rupfenbespannung als Hintergrund wurden die nach Format und Technik verschiedenartigsten Pläne und Bilder durch dunkelbraune Leisten befestigt und zu geschlossenen Gruppen vereinigt. (Schluss folgt.)

Abb. 1. Ubersichtsplan 1:400 der Kollektivausstellung des Schweizerischen Städteverbandes in Gruppe 44 Oeffentl. Verwaltung.



vorbildlich waren, so ist doch hier in verschiedener Hinsicht anders verfahren worden. So hat man die mehr auf den Fachmann berechnete, rein systematische Gruppierung und Darstellung teils unter dem Zwang der Verhältnisse, teils absichtlich nur soweit angewendet, als es zu Vergleichszwecken unerlässlich schien. Dabei wurde doch, unter der künstlerischen Leitung von Architekt Max Häfeli, mit den einfachsten Mitteln und in sehr geschickter Weise der einheitliche, ruhige Gesamteindruck gewahrt, sodass auch vom ausstellungstechnisch-künstlerischen Standpunkt aus diese Ausstellung Beachtung verdient.

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1913.

(Schluss von Seite 367 vorigen Bandes.)

Inspektionen und Kontrolle der Bahnen. Die durchgehenden Inspektionsreisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Zahnrad- und Seilbahnen, erstrecken sich auf 5130 km, wozu

noch zahlreiche Sonderuntersuchungen und Augenscheine kommen. Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen: Allgemeine Inspektionen 137; Besuche bei besondern Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine usw.) 175. Anlässlich der Inspektionen wurden 378 km Streckenbegehungen ausgeführt. Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden 295 Inspektionen vorgenommen, die sich auf die elektrischen Einrichtungen und das Rollmaterial erstreckten.

Zustand der Bahnen.

Unterbau. Grössere Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse haben sich nur wenige ereignet.

Die Linie *Cadenazzo-Locarno* ist am 9. Oktober um 4²⁰ Uhr morgens bei Km. 163 zwischen Cadenazzo und Reazzino durch ein ausserordentliches Hochwasser unterbrochen worden. Der erste Morgenzug stürzte an der Unterbruchstelle in die Fluten des hochgehenden Tessins, wobei der Lokomotivführer und ein Postangestellter ums Leben kamen. Während der Linienunterbrechung wurde der Verkehr Bellinzona-Locarno über Magadino und den Langensee geleitet. Am 13. Oktober konnte der regelmässige Verkehr auf der provisorisch hergestellten Linie wieder aufgenommen werden.

Bei der *Pilatusbahn* fand am 15. September ein Felssturz statt, wodurch das Geleise an mehreren Stellen beschädigt wurde und der Betrieb an diesem Tage nur durch Umsteigen aufrecht erhalten werden konnte.

Auf der II. Sektion der *Salvatorebahn* hat ein Steinschlag am 20. Juli die Zahnstange auf etwa 10 m Länge beschädigt und eine vierstündige Betriebsunterbrechung verursacht.

In Bezug auf die Unterhaltungsarbeiten ist zu bemerken, dass im Kreise III der Schweizerischen Bundesbahnen die Brücken bei Wetzikon der Linie Effretikon-Hinwil ausgewechselt worden sind. Auf der Linie Glarus-Linthal sind zwei neue Brücken zum Ersatz der bestehenden im Bau.

Die neue *Verordnung über eiserne Brücken* ist am 7. Juni in Kraft getreten. Für die neuen Vorschriften über Bauten in Eisenbeton ist ein Entwurf aufgestellt worden, der den Beteiligten demnächst zugestellt werden wird.

Oberbau. Geleiseerneuerungen und -Verstärkungen haben im Berichtsjahre stattgefunden, mit neuem Material für die Hauptbahnen: Stahlschienen 137,300 km, Eisenschwellen 96,200 km, Holzschwellen 37,900 km; mit neuem Material für Nebenbahnen: Stahlschienen 104,000 km, Eisen- und Holzschwellen 35,700 km.

Verstärkungen der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verbesserungen des Schienensstosses: auf Hauptbahnen 56,300 km, auf Nebenbahnen 23,000 km.

Mechanische Einrichtungen der Drahtseilbahnen. Bei sieben Bahnen gelangten neun Seile zur Auswechslung.

Festigkeitsproben wurden vorgenommen mit: acht Ersatzseilen bestehender Bahnen, ein Seil für eine neue Bahn, acht ausrangierten Seilen.

Die Untersuchungen über das innere Verrosten der Drahtseile und dessen Verhütung wurden weitergeführt. Zu erwähnen ist noch die Betriebsöffnung der „Funicolare degli Angioli“ in Lugano, einer Seilbahn, deren mechanischer Teil von der sonst üblichen Bauart abweicht und mehr derjenigen der gewöhnlichen Aufzüge entspricht.

Maschinen, Apparate und Leitungsanlagen der elektrischen Bahnen. Hauptsächlich bei den neueröffneten Betrieben sind verschiedentliche Schäden und Störungen zutage getreten. Sonst sind diese Teile im allgemeinen in einem befriedigenden Zustand befunden worden. Die wenigen Fahrleitungsbrüche, die uns gemeldet wurden, sind meistens durch Entgleisungen der Strom-

abnehmer verursacht worden und hatten weder Verletzungen noch grössere Beschädigungen zur Folge, sondern lediglich längere oder kürzere Zugsverspätungen.

Stationen und Hochbauten. Auf betriebenen Linien sind neu eröffnet worden die Haltestellen Leuggelbach auf der Linie Glarus-Linthal, Quartino auf der Linie Bellinzona-Luino und Ronchini auf der Linie Locarno-Bignasco. Aufnahmegebäude sind auf 15 Stationen neu erstellt und auf 9 Stationen vergrössert worden. Neue Perrondächer sind auf 19 Stationen angebracht worden. Die elektrische Beleuchtung ist auf 43 Stationen neu eingerichtet und auf 21 Stationen verbessert worden.

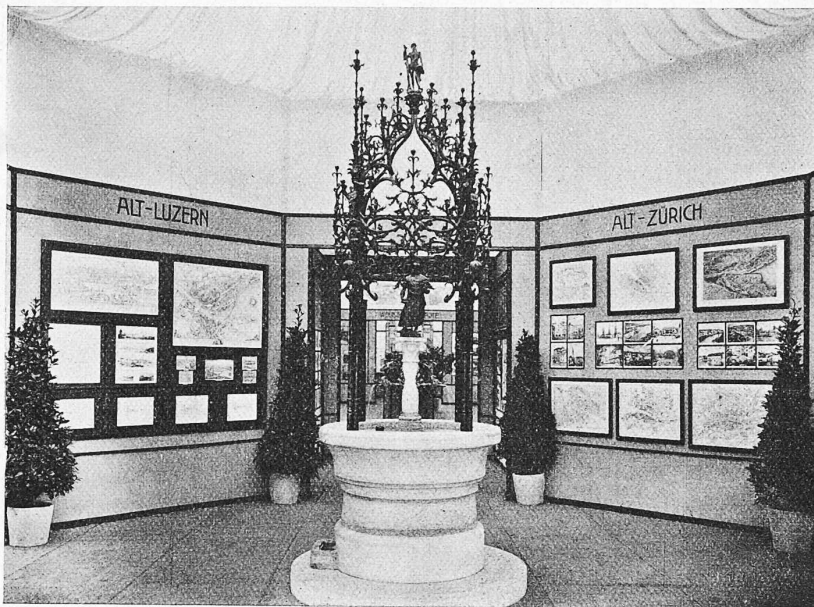


Abb. 2. Blick vom Haupteingang in die Historische Abteilung (Raum D) mit dem für Luzern bestimmten «Schlosserbrunnen».



Abb. 5. Umwandlung der Altstadt von Basel (Neubauten schwarz).