

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 14

Artikel: Die Horizontale im Strassenbild
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32989>

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: 26.11.2024

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

tonischen flieht, gerät auf das weite Feld des „freien Schaffens“, wo einzig der Geschmack den Führer und Richter spielt — ein launenhafter Richter.

Die gruppierten Massen werden gebunden durch eine zweigeschossige Pilasterarchitektur mit durchlaufender Brü-

zeigen, wie unbefangenen Hofmann die Dinge betrachtet und dabei das Gute anerkennt, wo immer es sich offenbart.

Er sagt einleitend, „Berlin als Stadtbild und als künstlerischer Organismus habe zu keiner Zeit die unbedingte Anerkennung höher empfindender Menschen gefunden und

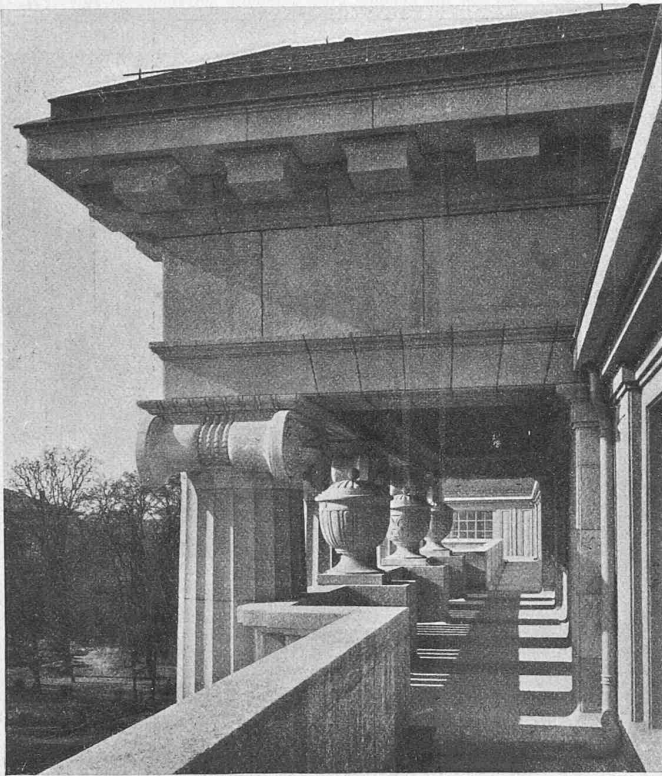


Abb. 4. Loggia des Museums Winterthur.

stung und zurückgesetzter Attika. Der Trakt an der Liebestrasse zeigt in der Seiten- wie in der Stirnansicht dieses System in reiner Entfaltung (Tafel 22 oben). Der Flügel an der Lindstrasse erhebt sich zu grösserer Höhe, durchdringt den niedrigeren Bau und entwickelt seine Stirnseite zu einem hochgestellten viersäuligen Portikus, dem Haupteingang. Wie schon die Abbildungen zeigen, ist diese Architektur ausserordentlich sicher und schön detailliert. Der vollständigen Durchführung der Fronten in Haustein — Laufener Kalkstein — entspricht eine formale Durchbildung des ganzen Baues bis in alle Einzelheiten. In Verbindung mit der Säulenstellung und ihrem Giebel wirkt die Ziegelbedachung als Besonderheit. Sie zwingt auch dem Giebel eine grössere Neigung auf als die übliche.

Der plastische Schmuck an der Stirnseite des westlichen Flügels, eine Arbeit von Bildhauer Friedr. Wied, Hamburg, verschmilzt vollständig mit der Architektur. Die Figur im Giebelfeld, eine Sägerin von Hermann Haller, gehört zu jenen Werken, die trotz offensichtlicher Fehler — der Kopf liegt stets im tiefsten Schlagschatten, die übergrosse Figur stösst sich in dem knappen Feld — sich behaupten und ihre eigene Geltung erzwingen. (Schluss folgt.)

Die Horizontale im Strassenbild.

Albert Hofmann, der Herausgeber der „Deutschen Bauzeitung“, stellt in Nr. 24 seines Blattes Betrachtungen an über „Die Wagrechte im Berliner Strassenbild“. Seine Ausführungen sind so gut und eindrucksvoll, zudem durchaus nicht nur für Paris und Berlin, die er in Vergleich zieht, zutreffend¹⁾, dass wir auch unsere Leser auf jenen Aufsatz aufmerksam machen möchten. Wenn wir überdies im Folgenden zwei Stellen daraus abdrucken, geschieht es einestheils der Sache selbst wegen, andererseits um zu

¹⁾ Bei uns z. B. für Bern im Gegensatz zu andern Schweizerstädten.

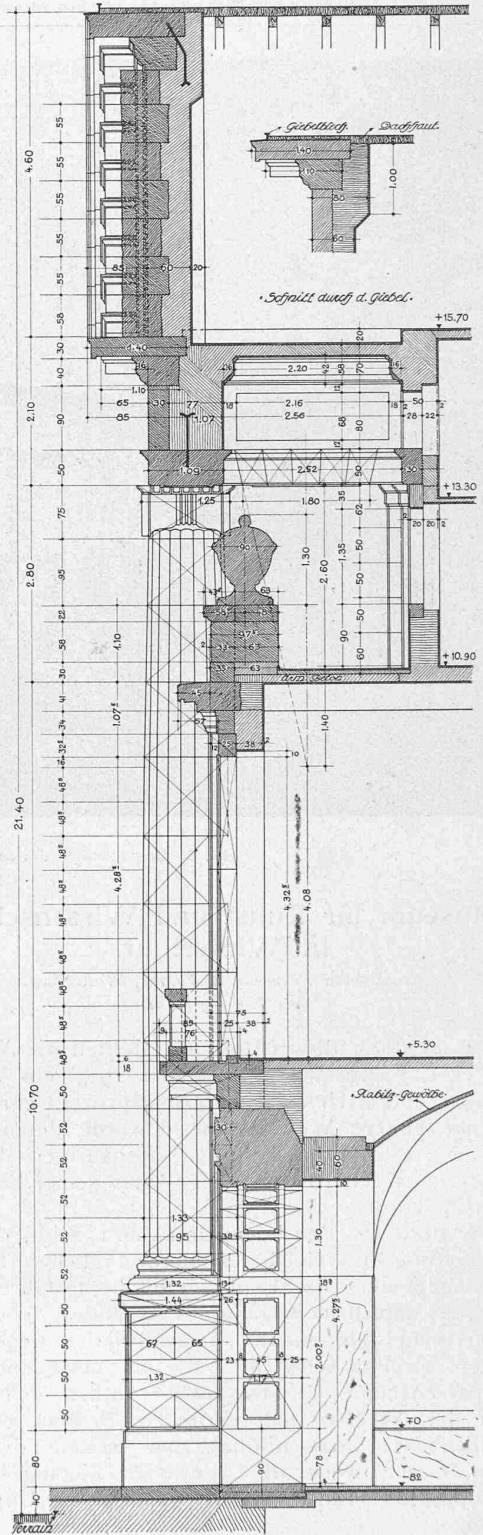
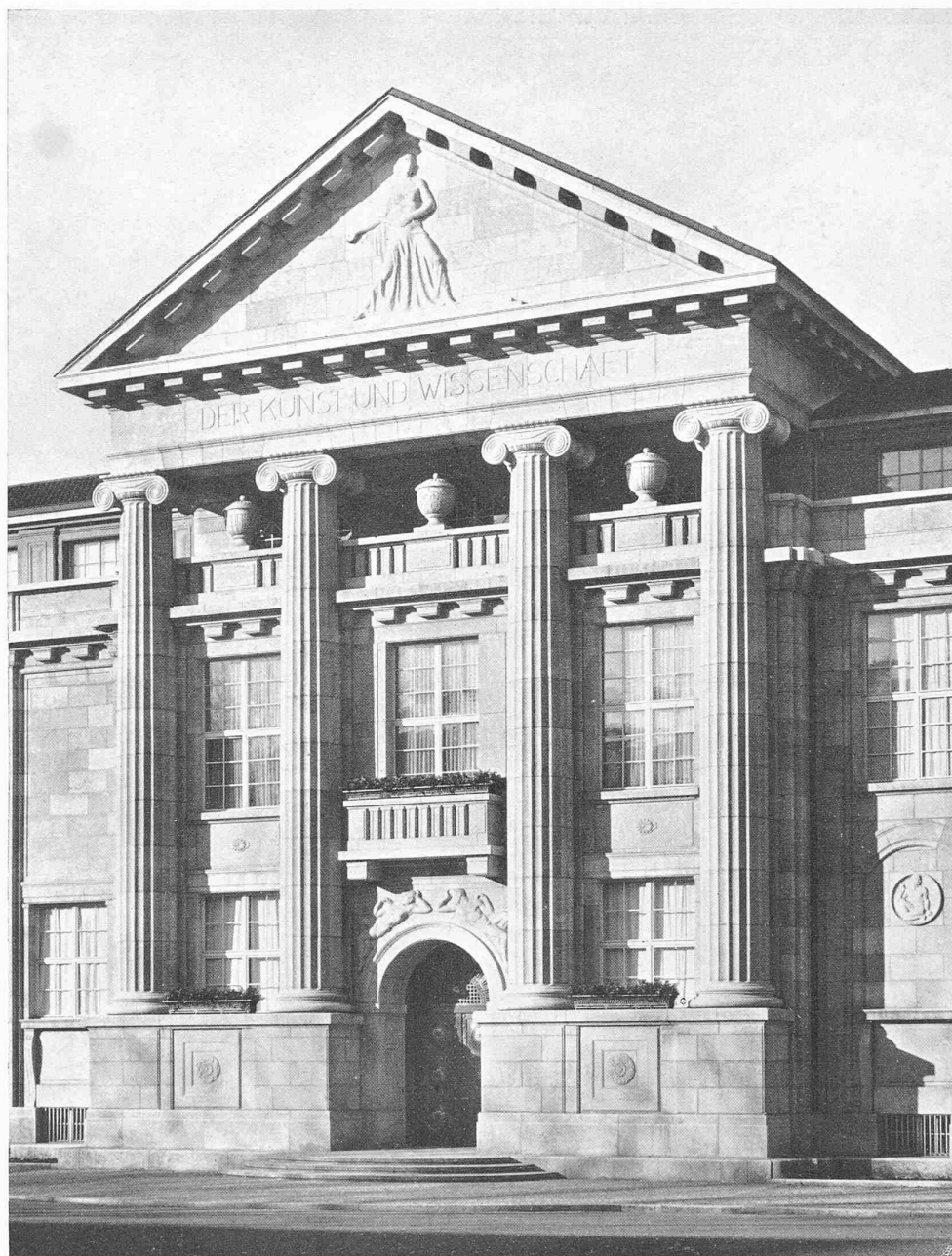
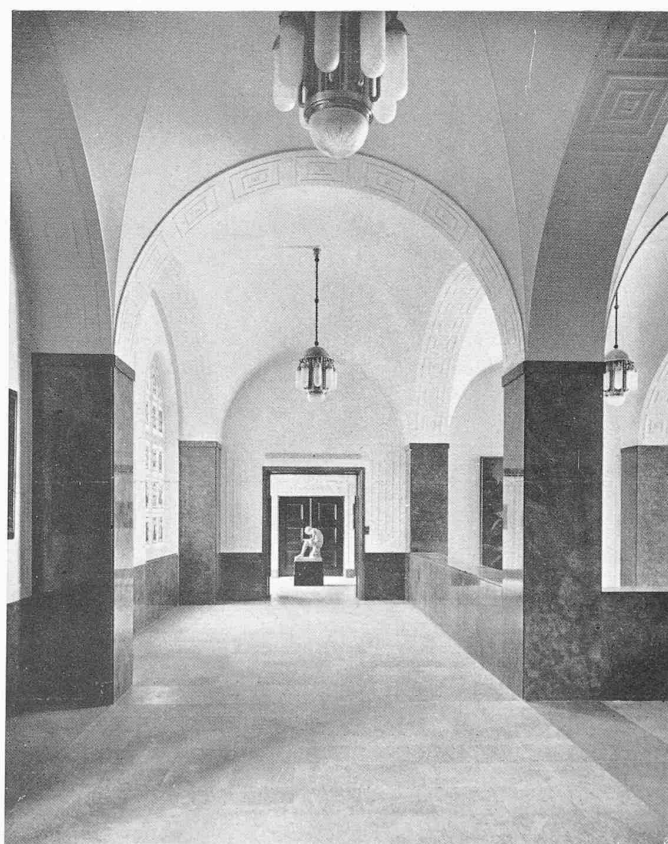


Abb. 3. Detailschnitt in der Hauptaxe des Portikus. — 1:100.

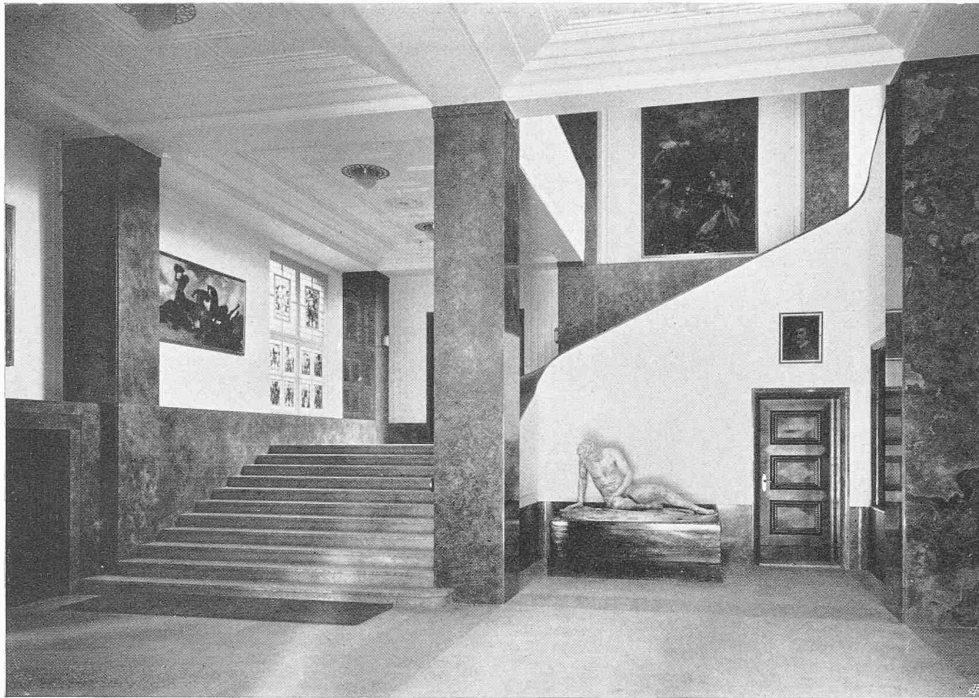
finde sie heute noch nicht“. Er zitiert hierüber Heinrich Heine, ferner Frau von Staël: „Berlin, diese ganz moderne Stadt, macht, so schön sie auch ist, keinen genügend ernsthaften Eindruck. Man bemerkt dort weder den Einfluss der Geschichte des Landes, noch den Charakter der Bewohner“. Auch Karl Scheffler bringe Aehnliches zum Ausdruck in seinem (übrigens sehr lesenswerten!) Buch „Berlin, ein



MUSEUM FÜR KUNST UND WISSENSCHAFT
DER STADT WINTERTHUR
ARCHITEKTEN RITTMAYER & FURRER, WINTERTHUR



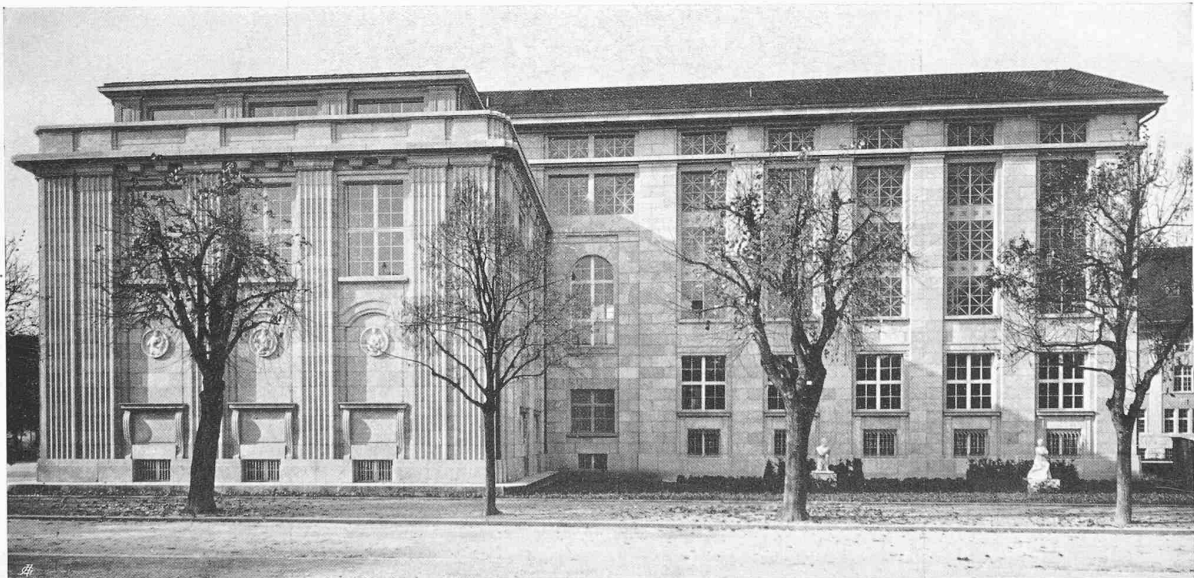
TREPPENHALLE IM WINTERTHURER MUSEUM



ARCHITEKTEN RITTMAYER & FURRER



WESTFLÜGEL: ERDGESCHOSS NATURHISTOR. MUSEUM, OBERGESCHOSS KUNSTSAMMLUNG



OSTFLÜGEL: LINKS KUNSTAUSSTELLUNG, RECHTS STADTBIBLIOTHEK
MUSEUM FÜR KUNST UND WISSENSCHAFT IN WINTERTHUR

ARCHITEKTEN RITTMAYER & FURRER, WINTERTHUR

Stadtschicksal“. Berlin als Residenzstadt des ostelbischen Koloniallandes sei „heute noch wie vor vielen hundert Jahren recht eigentlich eine Kolonialstadt“, sei heute noch eine Grenzstadt an der östlichen Peripherie der deutschen Kulturzone. Dazu sei es sein Schicksal gewesen, durch die stets wiederkehrenden politischen Neugestaltungen immerfort zu *werden* und niemals zu *sein*, weshalb es auch keinen ihm eigentümlichen Stadtcharakter habe gewinnen können. Hieraus erklärt Hofmann die einleitend angeführte Tatsache, indem er fortfährt:

Der Grund liegt darin, dass es bis zu seiner Erhebung zur Reichs-Hauptstadt ein Gebilde der mittleren Linie war; auf der einen Seite noch nicht Weltstadt, auf der andern Seite nicht mehr Kleinstadt, in der manche Strömungen der deutschen Denkungsweise der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts ihre Zuflucht suchten. Heine und Börne und der Kreis um sie, die lange Jahre in Paris lebten, haben einen starken innern Drang nach der Welt-Grosstadt. Ihnen war Paris der Mittelpunkt der Welt, aus dem sie, neben den Schriftstellern, die in Paris selbst heimisch waren, die Masstäbe holten für die Beurteilung der Verhältnisse in der Heimat. Ihnen folgten Victor Hehn, dessen Beurteilung von Paris viel zu bekannt ist, als dass sie hier noch besonders erwähnt zu werden brauchte, und Karl Scheffler, der in einer selbständigen Arbeit „Paris“ (Insel-Verlag 1908) ausführt, dieses sei historisch geworden und darum nationaler, als irgend eine Grossstadt es sein könne. Es sei bereits Weltstadt lange vor der Zeit der Eisenbahnen und Dampfschiffe und dadurch unterscheidet sich die französische Kapitale von modernen Riesenstädten. In dieser Stadt sei der geschichtsbildende Sinn zum lebendig bewegenden Element geworden. Die Stadt sei nie der Gefahr ausgesetzt gewesen, durch überschnelles Wachsen die Herrschaft über sich selbst zu verlieren. Während eines Jahrtausends schon sei es der See gewesen, in den alle politischen, geistigen, wirtschaftlichen und sittlichen Strömungen der nationalen Kraft mündeten, in den alles floss, was im französischen Volk jemals an Fleiss, Intelligenz und Unternehmungslust, an Saft und Kraft vorhanden gewesen war. Daher habe diese traditionsstarke Stadt bis heute sogar den modernen Amerikanismus verdauen können.

Anders jedoch Berlin: „Man nehme Städten wie New-York oder Berlin ihre Bedeutung als Weltmärkte, als Industrie- und Handelszentren, und es bliebe weder hier noch dort ein nennenswertes nationales Stadtgebilde übrig. Dresden, Köln und Hamburg würden gleich mehr bedeuten, als eine so deflorierte Hauptstadt. Paris aber bliebe stets Paris; ja, es enthüllte dann vielleicht noch mehr seine spezifische Eigenart. Denn es ist eine der grossen Residenzen der Weltgeschichte, eine Grosstadt der Traditionen.“

Zu diesem Gegensatz komme hinzu eine gewisse romantische Neigung des Deutschen zum Kleinbürgertum. Ferner sei zu beachten, dass in Paris von jeher die Kunst des Städtebaues ein dienendes Werkzeug in Händen der Staatsgewalt gewesen. „Berlin aber als Stadtgebilde war stets auf sich selbst angewiesen und fand daher in seiner städtebaulichen Entwicklung nicht die nachhaltige materielle und ideelle Unterstützung, deren sich Paris erfreute“; deshalb ist Berlin bis heute nicht zur baulichen Verkörperung des

preussischen oder gar des reichsdeutschen Staatscharakters geworden. Dass es dennoch nicht ohne Stadtcharakter und Tradition geblieben, ist den städtebaulichen Bestrebungen der preussischen Könige des XVIII. Jahrhunderts, Friedrich des Grossen und Friedrich Wilhelm II. zu danken.¹⁾

Diese Tradition mache heute wieder in zunehmendem Masse ihre Rechte geltend, sagt Hofmann unter näherer Erörterung der Bauten an der Behrenstrasse und der Königgrätzerstrasse, wobei er u. a. ausführt:

Die geraden Strassenzüge des Stadtplanes der Barockzeit und die wagrechte Linienführung der Strassenwandungen sind aus innerer Notwendigkeit zusammengehörige Dinge. Die baulichen Bestrebungen der zweiten Hälfte des XVIII. und der ersten Jahrzehnte des XIX. Jahrhunderts haben ihnen Rechnung getragen. Die Zeit Schinkels und die seiner Schule hat, obwohl in Einzelheiten andere Wege gehend, im Aufbau der Massen die Ueberlieferungen der vorangegangenen Zeit beachtet. Erst die Reichsgründung und die mit ihr einhergehenden Rückblicke in die deutsche Vergangenheit, die Suche nach dem „Deutschen“ im Hausbau haben die Ueberlieferung durchbrochen. Nun entstanden in breiten, geraden Strassenzügen Wandungen mit Giebelaufbauten, die in solchen Strassen eine Berechtigung nicht haben und für das gesuchte Strassenbild naturgemäss den deutschen Charakter vermissen lassen mussten. Der Giebelaufbau als Frucht des Bestrebens, auf einer beengten Baustelle das in der

Höhe zu ersetzen, was in der Breite abgeht, ist ein Ergebnis des engen mittelalterlichen Stadtplanes mit seinen gekrümmten Gassen und Gässchen. Hier bietet sich dem Wanderer der Giebel in jedem Winkel dar, bald in der Verkürzung, bald in voller, bald in Dreiviertel-Ansicht, und aus dieser Mannigfaltigkeit der aus dem Strassenplan sich ergebenden Ansichten entspringen das Malerische, das Deutsche unserer Städte der Vergangenheit. Etwa Dinge dieser Art aus Nürnberg auf Berlin zu übertragen, wie es in der Friedrich- und

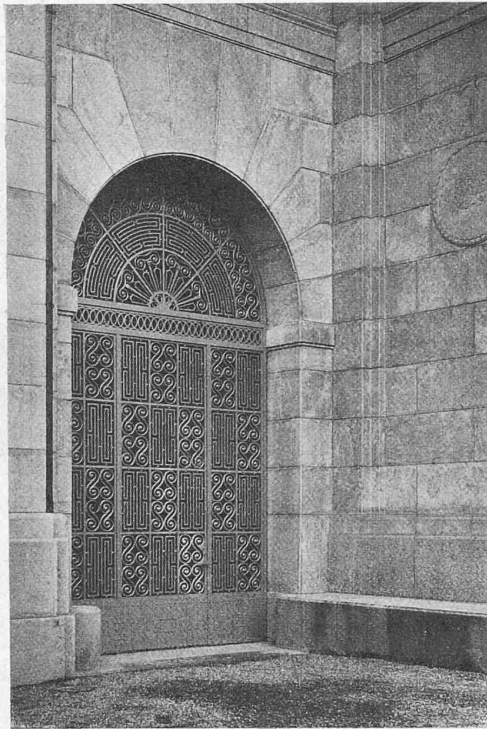


Abb. 6. Gittertor der Hof-Einfahrt.

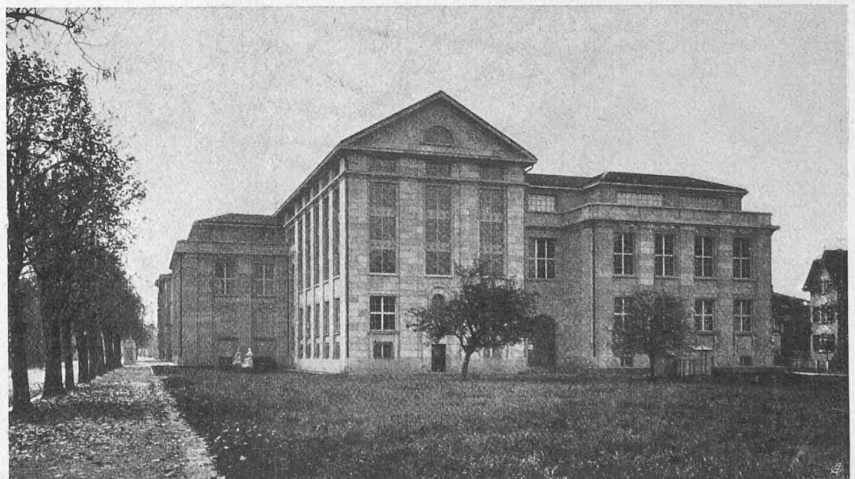


Abb. 5. Rückansicht von Bibliothek und Museum, dazwischen die Hof-Einfahrt.

der Behrenstrasse geschehen war, war eine Verkennung der künstlerischen Forderungen des genius loci von Berlin und damit ein Irrtum. Der gleiche Irrtum war es, in den werdenden Aussenteilen der Stadt die deutsche Renaissance in den Strassenwandungen emporsteigen zu lassen. Dadurch erhielt im Kern wie in den

¹⁾ Einen Uebersichtsplan von Berlin findet man in Band LVII, Seite 100 (18. Februar 1911) unserer Zeitschrift.

Aussenteilen das Berliner Strassenbild den Eindruck des Unruhigen, des Nomadenhaften, der Kolonialstadt.

Die Wandlung, die sich in dieser Beziehung zurzeit zu vollziehen begonnen hat, ist unzweifelhaft begründet einmal in der vertiefteren Anschauung über das Wesen der Baukunst, die von dieser alles äusserliche abstreifen und ihr wieder einen wirklichen Inhalt zu geben trachtet; zum andern aber auch in der reiferen Erkenntnis über die Forderungen der Ueberlieferung. Wie wohlthuend die Wandlung ist, ist bei einer Wanderung durch die Strassen der innern Stadt zu erkennen. Nun erst kommt geschlossene Ruhe in das Strassenbild; nun erst tritt dieses in Uebereinstimmung mit seinem Grundplan. —

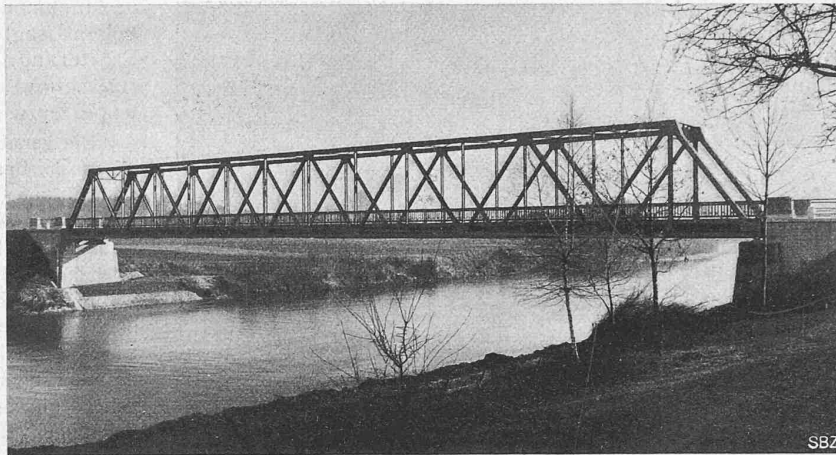


Abb. 1. Die Thurbrücke bei Gütighausen. — A.-G. für Eisenbau Löhle & Kern, Zürich.

Neubau der Thurbrücke bei Gütighausen.

Abbildung 1 zeigt eine Uebersicht, Abb. 2 und 3 Einzelheiten der neuen, 67,55 m weitgespannten Brücke, die im Frühjahr 1915 anstelle der am 14. Mai 1913 während der Verstärkung eingestürzten Brücke¹⁾ ausgeführt wurde. In Rücksicht auf die geringe Länge des Ueberbaues, den geringen Verkehr und die Breite der vorhandenen Widerlager ist die Fahrbahn mit 2,50 m, zwischen den Randsteinen gemessen, einspurig ausgebildet. Beidseitige Gehwege von je 0,81 m Breite bezwecken unter anderem, die Hauptträger gegen Beschmutzung und Verrostung, wie

¹⁾ Vergl. Bd. LXI, Seiten 283 und 298 (Mai 1913), mit Abbildungen.



Abb. 3. Einblick in die neue Brücke.

sie entsteht sobald die Chaussierung bis an die Hauptträger heranreicht, zu schützen. Die Chaussierung ruht auf den ausbetonierten Belagisen. Die Asphaltdecke der Gehwege steht in direkter Verbindung mit der Asphaltisolierschicht der Fahrbahn (vergl. Querschnitt in Abb. 4).

Die Hauptträger sind Parallelträger mit abgeschragten Enden, von 6,50 m Höhe, bei 14 Fahrbahnfeldern von je 4,825 m. Sie sind zweiwandig; alle Füllungsstäbe sind zwecks besserer Aussteifung der Knotenbleche vollwandig, d. h. ohne Vergitterung ausgeführt (vergl. Abb. 5). Aus den Abbildungen 2 und 3 ist die Ausbildung der Endknotenpunkte des Obergurtes und der in der lotrechten Ebene der letzten

Vertikalen angeordneten Portalrahmen ersichtlich.

Die Brücke ist auf Grund der Eidg. Brückenverordnung vom 7. Juni 1913 berechnet worden; hierbei wurden als Nutzlasten jene von Klasse II/B (wichtigere Nebenstrassen) zugrunde gelegt, nämlich eine gleichmässig verteilte Last von 400 kg/m², oder ein Lastwagen von 14 t, oder eine Strassenwalze von 18 t. Die ständige Last beträgt für einen Hauptträger:

Fahrbahn- und Gehwegdecke	0,97 t/m
Flusseisenkonstruktion, einschliesslich Belagisen	0,88 t/m
	1,85 t/m

Es mag hier erwähnt werden, dass bei der Montage dieser Brücke die Anschlüsse des obren Windverbandes

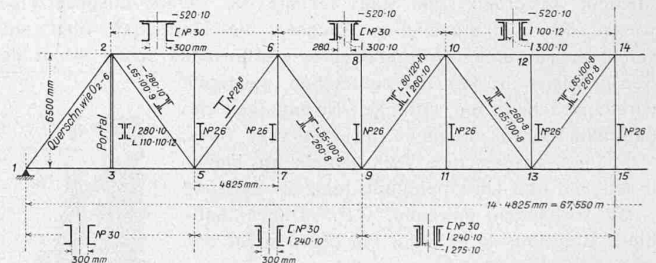


Abb. 5. Geometr. Netz der neuen Brücke. — 1:400 und 1:120.

erst nach Aufbringung der ständigen Last vernietet wurden, was bei Diagonalen leichter Verbände, die knick-sicher sein sollen, unbedingt geboten ist, wie nachstehend gezeigt wird.

In den Mittelfeldern des obren Windverbandes, wo die Verhältnisse am ungünstigsten liegen, bestehen die Kreuzdiagonalen aus L 65·65·7. Die primäre Spannung aus Winddruck beträgt 33 kg/cm² gegenüber einer zulässigen Knickspannung von 34 kg/cm². Im mittleren Obergurtstab beträgt die Spannung aus ständiger Last 700 kg/cm². Die Diagonalen des obren Windverbandes sind 6,53 m, die Obergurtstäbe 4,825 m lang. Da die Diagonalen des Windverbandes eine der Verkürzung der Obergurtstäbe entsprechende Längenänderung erleiden, entsteht in den Winddiagonalen der Mittelfelder eine Zusatzspannung von:

$\frac{700 \cdot 4,825^2}{6,53^2} = 380 \text{ kg/cm}^2$, d. h. die Nebenspannung aus dem Einfluss der ständigen Last, würde in diesen Diagonalen, falls man ihre Vernietung ausführen wollte, solange der Ueberbau noch auf dem Gerüst ruht, etwa den 12-fachen .