

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 93/94 (1929)  
**Heft:** 15

## **Wettbewerbe**

### **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**

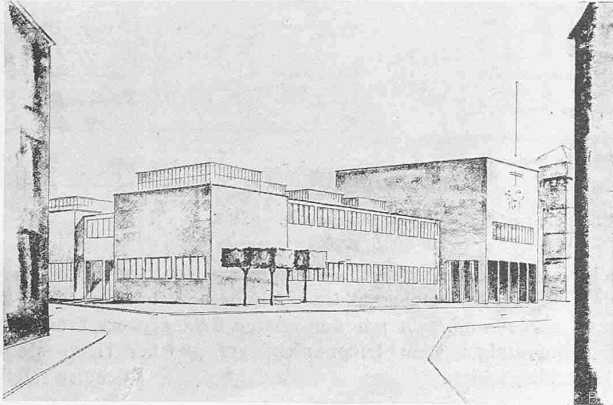
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

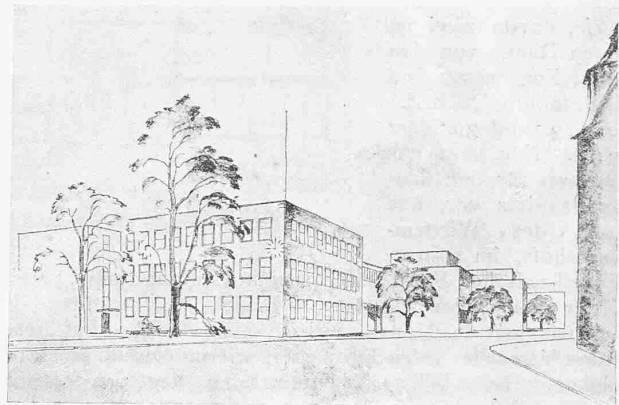
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

WETTBEWERB FÜR DEN NEUBAU DES KUNSTMUSEUMS BASEL.

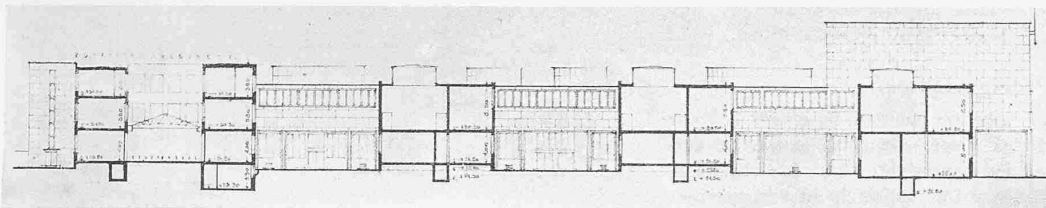
1. Rang (4500 Fr.), Entwurf Nr. 20. — Verfasser Architekten J. E. Meier-Braun (Basel) und Fritz Beckmann in Hamburg.



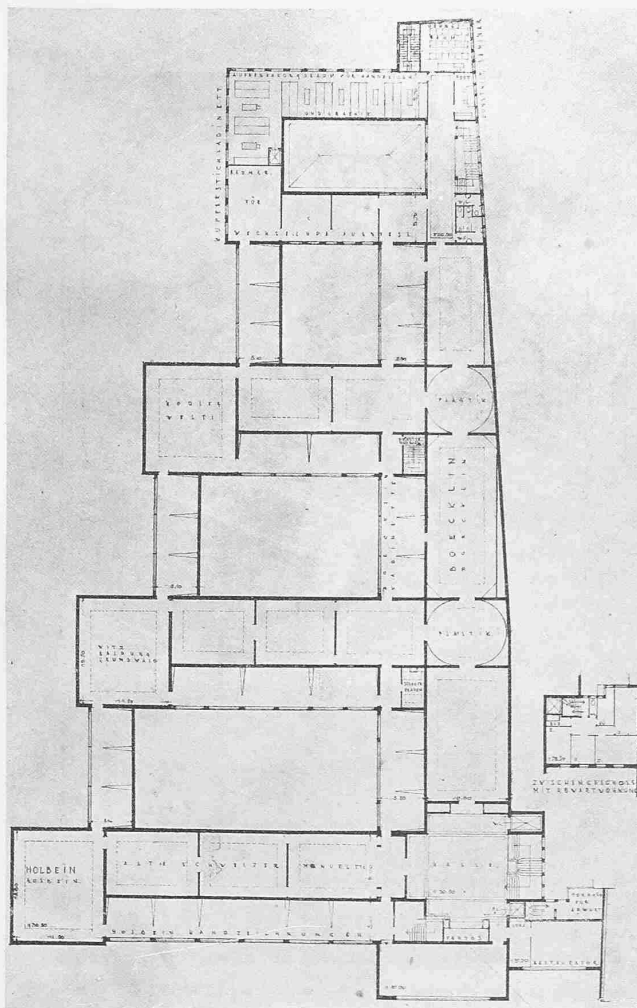
Ansicht aus Nord-Osten, mit Haupteingang St. Alban-Graben.



Ansicht aus Südosten, vom Dufourplatz aus.



Schnitt S-N durch die Höfe. — 1:800.



Entwurf Nr. 20. — Erstes Obergeschoss, 1:800.

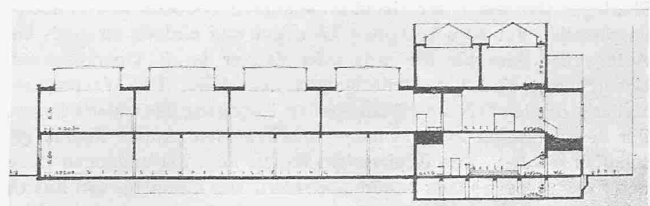
Ideenleeren Kollektivismus landen wir bei der spießbürgerlichsten Vereinsmeierei, ins Gigantische getrieben: beim Jahrgängerverein und beim Klub derjenigen, deren Name z. B. mit F anfängt. Und auch der tägliche Komfort, die kleinen Wohnbequemlichkeiten, deren Wichtigkeit in der modernen Architektur so masslos überschätzt wird (während sie lautlos befriedigt werden sollten), ist kein Ziel, das Menschen auf die Dauer zusammenhalten könnte.

Man kann sich also die Propagandakosten für „Kollektivismus“ sparen: wo eine führende Idee wirkt, da ergibt er sich ohne alles Gerede ganz von selber. Aber gerade der europäische Rationalismus, der den Einzelnen aus den alten, instinktmässigen Bindungen befreit hat und das Individuum auf seine eigene Einsicht stellt, widersetzt sich jeder andern Art von Kollektivität, als einer, die auf der freien Ueberzeugung der Mitglieder kraft der objektiven Richtigkeit und irrationalen Würde der leitende Idee beruht. (Fortsetzung folgt.)

P. M.

Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseums in Basel.

Es sind jetzt beinahe 20 Jahre her, seit der erste Wettbewerb für einen Neubau des berühmten Basler Kunstmuseums die Architektenschaft beschäftigte. Nachdem die „S. B. Z.“ vom 28. August 1909 das erstprämierte Projekt der Arch. Ed. Vischer & Söhne für die Erweiterung des Museums an der Augustinergasse, den Flügel gegen den Schlüsselberg, veröffentlicht hatte, erschien in der „S. B. Z.“ vom 23. April bis 7. Mai 1910 das Ergebnis des Wettbewerbs für einen selbständigen Neubau des Kunstmuseums auf der Elisabethenschanze, der insofern ergebnislos verlaufen war, als sechs Entwürfe ohne Rangunterschied prämiert worden waren. Ein zweiter Wettbewerb, für den



Längsschnitt durch den Nordflügel (mit Haupttreppe).

die *Schützenmatte* als Bauplatz in Aussicht genommen war, zeitigte sechs prämierte Entwürfe, davon zwei im ersten Rang, von den Arch. Em. Faesch und H. Bernoulli („S.B.Z.“ vom 23. und 30. März 1914). Nun liegt das Ergebnis für den dritten Bauplatz vor, das Areal des Wirttembergerhofs, im spitzen Winkel zwischen *St. Alban-Graben* und Dufourstrasse, bereits wieder näher der klassischen Basler Museumstätte, der Nachbarschaft des Münsterplatzes. Auch das Resultat dieses dritten Versuches befriedigt wenig, wie im Anschluss an die dokumentarische Wiedergabe näher dargelegt werden soll.

Zur Orientierung über den vorliegenden Bauplatz sei erwähnt, dass er unmittelbar östlich an den Neubau der Schweizerischen Nationalbank anstösst, sodass das Museum nach dieser Berührungstelle hin an die Brandmauer der Bank (vergl. Nr. 1 lfd. Bds.) angebaut werden muss.

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Die eingegangenen 107 Entwürfe wurden in einem Teil der Halle I des Mustermessegebäudes ausgestellt. Das Preisgericht versammelte sich zur Beurteilung der eingereichten Entwürfe Mittwoch, den 27. Februar 1929, vormittags 9 Uhr vollzählig in vorgenannter Halle. Nach Ansprache des Herrn Präsidenten wurde festgestellt, dass im ganzen 107 Projekte inkl. 1 Variante rechtzeitig eingereicht wurden, wovon ein Projekt zum vornherein wegen gänzlicher Abweichung von den Programmvorschriften (Wahl eines anderen Bauplatzes) von der Beurteilung ausgeschlossen wurde. Die Organe der Hochbauabteilung des Baudepartementes haben die Vorprüfung in Bezug auf die Einhaltung der Wettbewerbsvorschriften durchgeführt, das Prüfungsergebnis lag dem Preisgericht in einer tabellarischen Zusammenstellung vor.

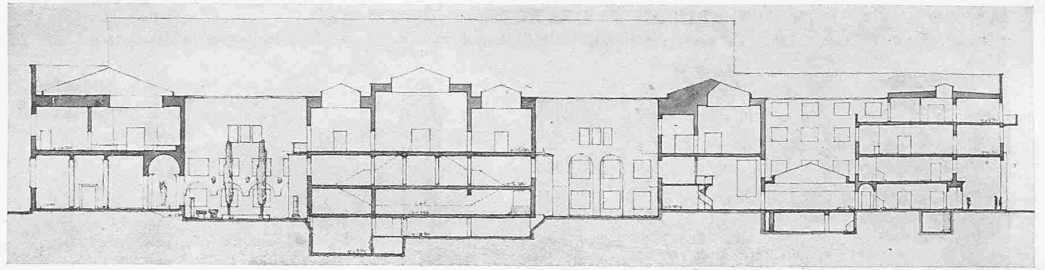
Vor dem 1. Rundgang fand eine orientierende Besprechung über die Bauaufgabe statt. Es wurde beschlossen, nach oder im Verlaufe des ersten Rundganges eine Besichtigung der Gemäldegalerie in der Kunsthalle und der Bachofen'schen Sammlung vorzunehmen.

Im ersten Rundgang wurden wegen wesentlichen Mängeln 33 Projekte ausgeschieden, im zweiten Rundgang weitere 49 Projekte.

Die verbleibenden 24 Entwürfe der engeren Wahl wurden im einzelnen wie folgt beurteilt [wir beschränken uns übungsgemäss auf die Wiedergabe der Beurteilung der hier dargestellten Entwürfe. Red.]:

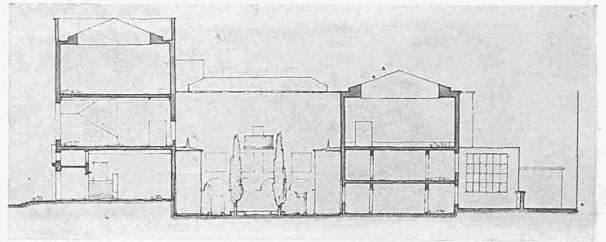
*Nr. 20 „Kuben“.* Aehnliche Baueinteilung wie Nr. 2 und 3, im Unterschied zu den oben erwähnten sind die offenen Flügel gegen die Dufourstrasse durch schmale Galerien im 1. Obergeschoss verbunden. Die Haupträume der Galerien liegen jeweils am Kopfende der Flügel. Die Entwicklung der Haupteingangshalle mit ihren vielen Oeffnungen ist zu knapp. Der Rücksprung zwischen Schweizerischer Nationalbank und Haupteingang ist nicht berechtigt. Das Kupferstichkabinett ist als für sich abgetrennter Bauteil am Südeinde des Bauplatzes angelegt. Mit Ausnahme des Ueberganges zur Schweizerischen Nationalbank ist die Massenentwicklung mit ihrer geringen Bauhöhe anzuerkennen, auch die Durchbildung der Einzelheiten zeigt eine sichere Hand und feines Empfinden.

*Nr. 65 „Osogna“.* Die Gesamtanlage ist schön und wohl überlegt. Der Kern der Gemäldesammlung (Böcklin und Holbein) ist räumlich gut hervorgehoben. Sehr gut und einfach ist auch die Anlage der Säle für die modernen Meister im 2. Obergeschoss. Uebertrieben sind die Abmessungen der Halle. Die Wechselausstellung dürfte nicht im geschlossenen Rundgang der Galerie liegen. Für den Besitz an alten Meistern müssten mehr kleine Räume geschaffen werden. Das Kupferstichkabinett liegt am südlichen Ende der Anlage; es ist sehr schön disponiert. Der Raum für den Kustos müsste neben Studiensaal und Bibliothek liegen. Der Massenaufbau ist in der Hauptsache gut. Die offene Pfeilerhalle an der Strassen-

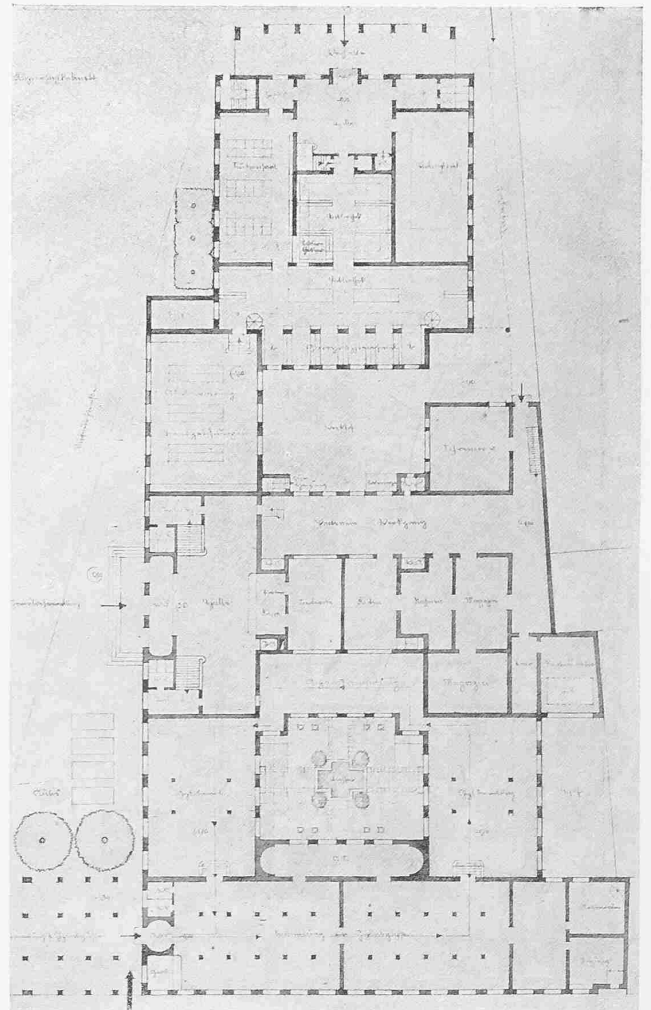


2. Rang, Entwurf Nr. 65. — Längsschnitt N-S durch die Höfe (rechts Eingang am Dufourplatz). 1:800.

ecke ist an sich berechtigt, sie bezeichnet jedoch nicht den Haupteingang. Die Einzeldurchbildung mit den durchschliessenden Erdgeschosspfeilern, auch mit den breiten Balkonen der Front gegen den Dufourplatz steht leider nicht auf gleicher Höhe wie die Gesamtdisposition. (Schluss folgt).

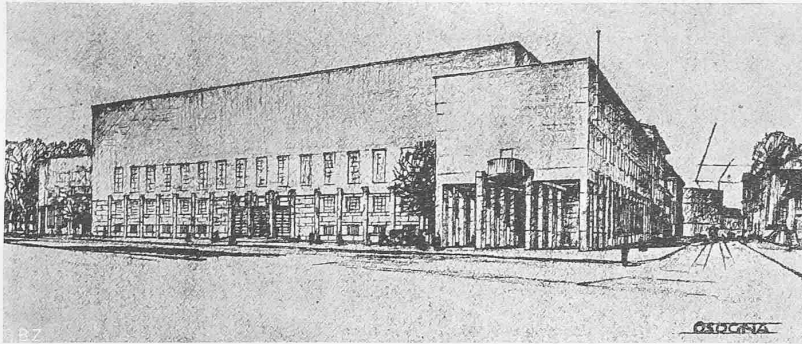


Querschnitt durch den nördlichen Hof.

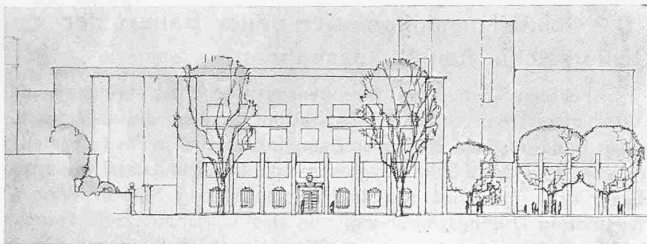


Entwurf Nr. 65. — Erdgeschoss, 1:800.

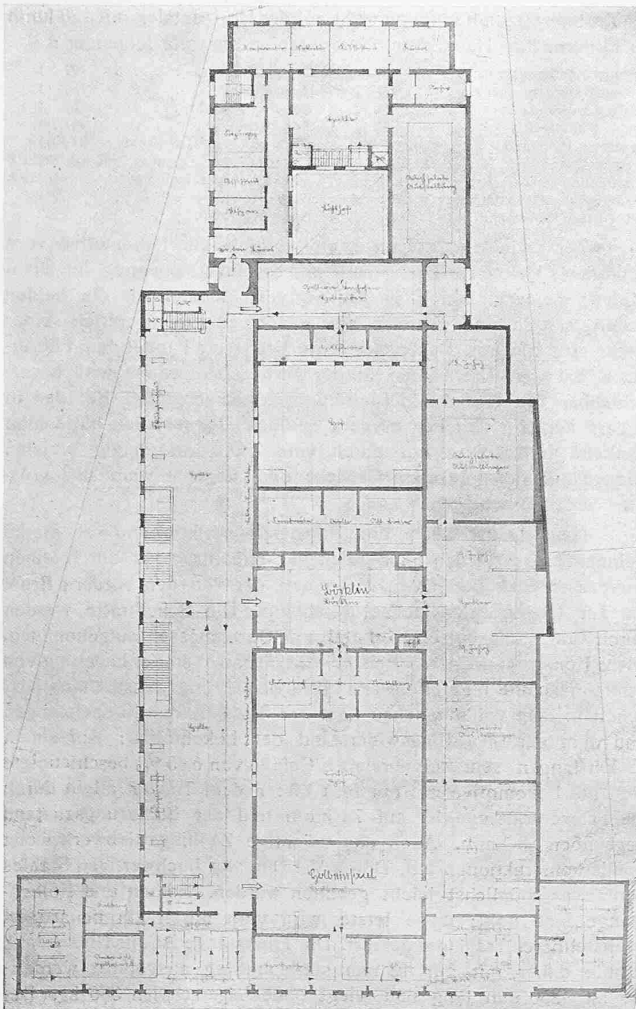
**WETTBEWERB FÜR DEN NEUBAU DES KUNSTMUSEUMS BASEL.**  
 2. Rang (3500 Fr.), Entwurf Nr. 65. Architekten Rud. Christ (Basel) und Paul Büchi (Amriswil).



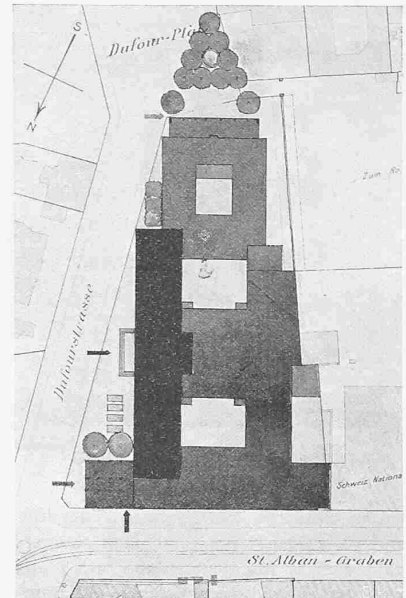
Ansicht aus Nordosten, rechts der St. Albangraben.



Fassade gegen den Dufourplatz. — 1 : 800.



Entwurf Nr. 65. — Erstes Obergeschoss, 1 : 800.



Rechts: Lageplan  
 zum Entwurf Nr. 65.  
 Masstab 1 : 200.

**Vom Basler Rhein- und Hafenverkehr.**

Dem Bericht der Rheinschiffahrtsdirektion Basel für 1928 entnehmen wir folgende Angaben über den Rhein- und Hafenverkehr.

Der Rheinverkehr wurde in hohem Masse durch das bis Mitte Juni anhaltende Niederwasser und sodann durch einen Schifferstreik beeinträchtigt. In der zweiten Hälfte des Monats Juli musste der Verkehr infolge des niedern Wasserstandes bereits wieder eingestellt werden. Später eintretende bessere Wasserstände lohnten die Wiederaufnahme des Verkehrs nicht. Die fortschreitende Verschlechterung des Zustandes bei den *Isteinerschwellen* und einigen Uebergängen namentlich *im untern Drittel der Strecke Strassburg-Basel* verringern zudem die Wirtschaftlichkeit der Rheinschiffahrt nach Basel immer mehr. Während in den ersten Jahren nach dem Krieg die Schifffahrt bis Basel bei einem Pegelstand von 1 m bis 1,10 m, gemessen am Pegel der Mittleren Rheinbrücke, aufgenommen werden konnte, ist heute ein Wasserstand von 1,30 m bis 1,40 m erforderlich.

Unter diesen Umständen wurde der Verkehr fast ganz auf den Kanal gedrängt, dem die Reedereien durch Ausbau ihrer Kanalflotten immer mehr Bedeutung verschaffen. Die französischen Behörden unterstützten ihrerseits diesen Kanalverkehr durch Verbesserung des Leinpfades, Ausdehnung des Schleusenöffnungszeiten und durch Einführung der elektrischen Traktion. Wegen der periodischen Reinigungs- und Unterhaltungsarbeiten ist er vom 11. Juli bis 19. August eingestellt worden. Weil während dieser Zeit auch kein Rheinverkehr möglich war, war die Schifffahrt nach Basel während fünf Wochen ganz stillgelegt.

Für das Schleppen der Kanalkähne zwischen dem Hünigerkanal und den Hafenanlagen wurde ausser den beiden bereits benützten Booten kurze Zeit das neuerstellte Dieselmotor „Lällekönig“ der Basler Rheinschiffahrt A. G. verwendet.

Das Rekordjahr 1927 hatte einen Gesamtverkehr von 739 840 t aufgewiesen. Im Berichtsjahr belief er sich auf 471 789 t; davon entfallen nur 23 208 t (1927: 513 226 t) auf die Rheinschiffahrt.<sup>1)</sup> Der Bergverkehr umfasste 426 346 t, der Talverkehr 45 443 t. (Bezüglich näherer Einzelheiten verweisen wir auf die jeweils von uns wiedergegebenen Monatsrapporte.) Der Güterumschlag im Rheinhafen St. Johann bezifferte sich auf nur 28 250 t.

Nach der Menge stehen im Bergverkehr folgende Güter an der Spitze: Weizen 160 000 t, Kohlen und Koks 93 500 t, flüssige Brennstoffe 50 000 t, Chromerz und Tonerde 31 000 t, Pech 19 000 t, Mais, Hafer, Gerste und Roggen zusammen 27 000 t, Futtermittel 8 700 t, Phosphate 8 500 t usw., im Talverkehr Eisenerz 13 300 t, Karbid 9 300 t, Schwefelkiesabbrände 6 300 t, Asphalterde 6 000 t usw.

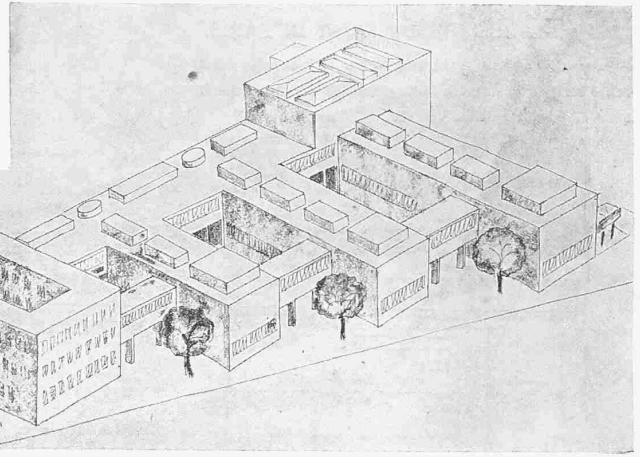
Im *Rheinverkehr* trafen 20 Schleppzüge mit 42 Kähnen in Basel ein. Die Tragfähigkeit der Kähne bewegte sich zwischen 600 und 1400 t, ihre durchschnittliche Tragfähigkeit betrug 900 t, die

<sup>1)</sup> Vergl. die graphische Darstellung auf S. 151 letzten Bandes (22. Sept. 1928).

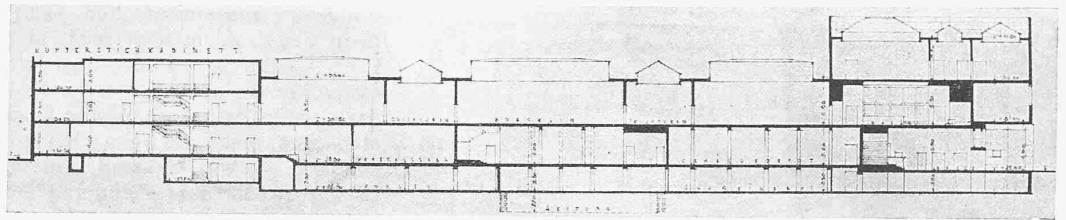
seiner bescheidenen Persönlichkeit genügt, nicht der „kollektive Mensch“ par excellence, der sich mitgehört und mitgekränkt und mitverantwortlich fühlt bei allem, was den Staat angeht, der sich so sehr als kleines Glied des organischen Ganzen fühlt, dass er sogar in den Fragen des Geschmacks, auf Kosten seiner Bequemlichkeit von der Konvention, vom kollektiven, kleingeschriebenen „man“ sklavisch abhängig ist? Dieser Bürger war genormt und typisiert, bevor diese Schlagwörter erfunden waren.

Oder meint man den „Spiessbürger“, der besonders die negative Seite der genannten Eigenschaften verkörpert? das phantasielose Wesen, das seine Denkfaulheit mit fertig bezogenen Clichés und seine Standpunktlosigkeit mit Rechthaberei verdeckt? Aber vom Kollektivist-Standpunkt sind das ja lauter Tugenden, dieser Spiessbürger ohne eigene Persönlichkeit müsste zum Idealtypus des kollektiven Menschen erklärt, als Normen-Mensch proklamiert werden; also wozu das Kampfgetöse?

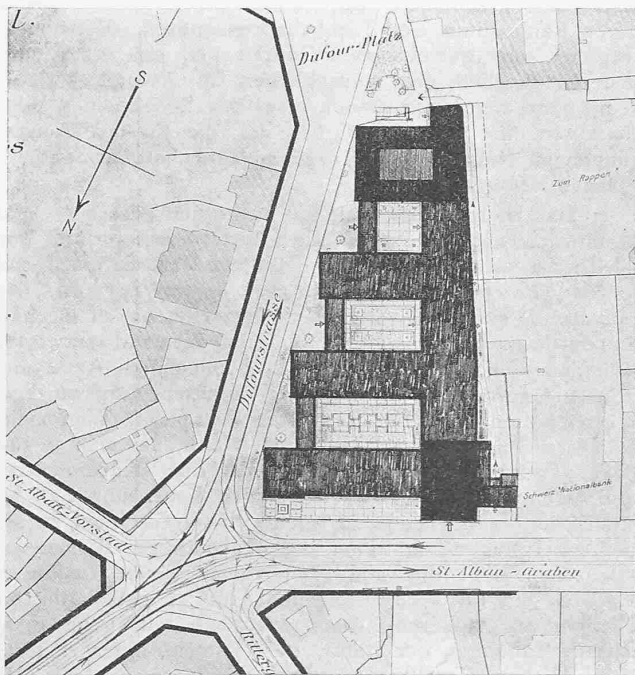
Kollektive Gesinnung ist eine sehr schöne Sache: nur wird hier wieder einmal das Ziel mit dem Mittel verwechselt und die Folge mit der Ursache, denn wahre Kollektivität ist immer Gemeinschaftsgefühl im Dienst einer Idee. Man soll nicht Kollektivität predigen und im gleichen Atemzug den bürgerlichen Patriotismus verhöhnern, denn dieser Patriotismus war Kollektivgesinnung reinsten, irrationalster Art. Ein Staat ist eben mehr, als die bloße Summe seiner einzelnen Bürger, nämlich eine Idee; und desgleichen eine Kirche, ein Glauben irgendwelchen Inhaltes, und diese Ideen haben bindende Kraft, gerade weil sie vom Einzelnen Opfer an persönlicher Bequemlichkeit verlangen. Aber „Kollektivismus“ als Selbstzweck? Eine Zahl, auch eine noch so grosse, ist nie etwas anderes als die bloße Summe ihrer Einheiten, ohne anderen „Sinn“, und mit dieser Vergötterung eines



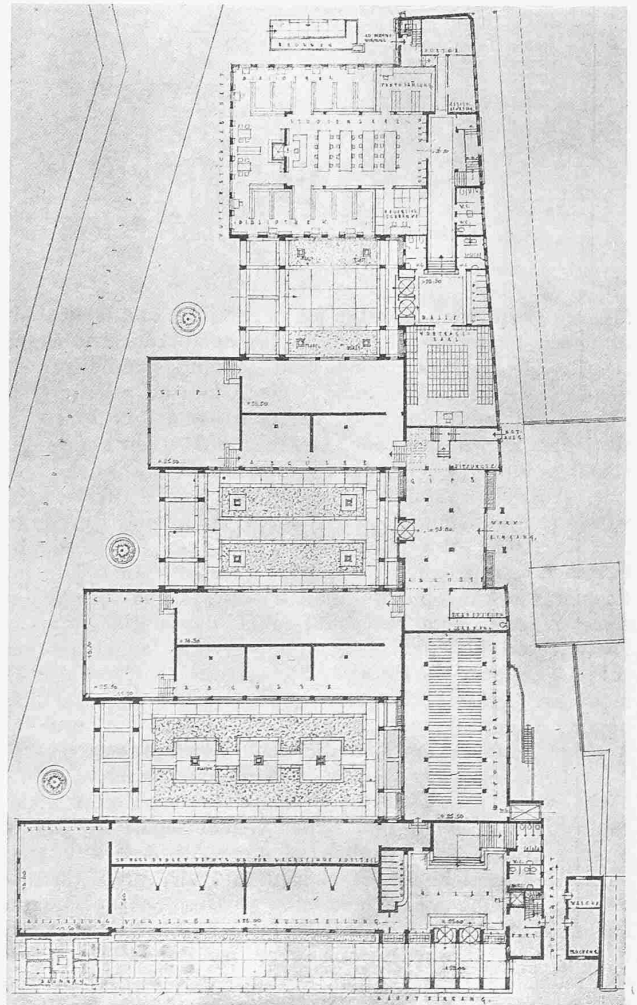
1. Rang, Entwurf Nr. 20. Fliegerbild aus Osten.



Längsschnitt durch den Südwest-Trakt. — 1:800.



1. Rang, Entwurf Nr. 20. — Lageplan 1:2000.



Entwurf Nr. 20. — Erdgeschoss 1:800.