

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 6

Artikel: Nochmals der Simplon-Autostrassen-Tunnel
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48246>

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>

Neue Tageskinos in Paris und Brüssel.

Unter den in den letzten Jahren in Paris entstandenen Lichtspielhäusern nimmt eine neuere, recht häufige Art eine besondere Stellung ein: die Wochenschaukinos. Diese bringen keine der üblichen Spielfilme zur Darstellung, sondern zeigen in ununterbrochener Wiederholung eines etwa 50 min dauernden Programmes von Morgens 9 bis Nachts 1 Uhr die neuesten Aktualitäten und Filmreportagen. Infolge dieser Eigenart muss ihr Entwurf in manchem Sinne von dem der üblichen Lichtspielhäuser mit theatermässigen Vorstellungen abweichen:

1. Die Tageskinos sind an den Brennpunkten des Stadtverkehrs zu erstellen; diese Forderung ist für sie weit wichtiger als für Abendkinos. Da sie deshalb meist als Umbauten früherer Geschäfts- und Kellerräume entstehen, muss oft knapper Raum oder ungünstige Grundrissform in Kauf genommen werden. Die Zuschauerräume haben daher selten höheres Fassungsvermögen als 500 Plätze. — Zwei der nachstehend abgebildeten Tageskinos sind in Vorortbahnhöfen eingebaut.

2. Der infolge pausenloser Vorstellung ununterbrochene Zu- und Abgang der Besucher erfordert kreuzungs- und stauungsfreie Ein- und Ausgänge. Vorteilhaft ist daher, soweit dies ein Umbau zulässt, die Schaffung getrennter Ein- und Ausgänge.

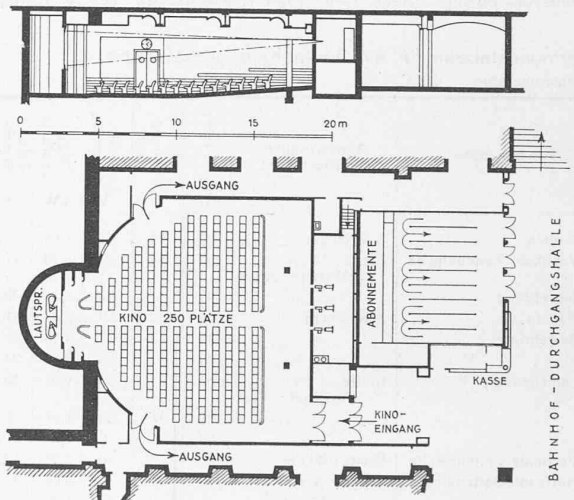
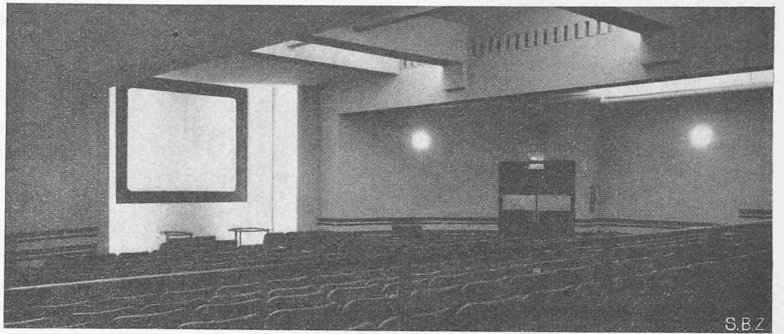
Die Sitzplätze müssen so angeordnet werden, dass fortwährendes Kommen und Gehen von Zuschauern möglichst geringe Störung verursacht. Zweckmässig sind deswegen kurze Sitzreihen und breite Gänge. Wo dies nicht möglich ist, müssen das Gefälle des Saalbodens und die Lage der Leinwand in besonderer Berücksichtigung dieser Forderung angeordnet werden.

4. Zur Vereinfachung des Betriebes und zur Ersparnis einer Saalbedienung gilt ein Einheitspreis für alle Plätze. Klare Organisation des Zuschauerraumes muss jedem Besucher das sofortige Finden eines Platzes erleichtern; ferner ist eine dauernde Dämmerbeleuchtung nötig, die aber weder Klarheit noch Schärfe des Lichtbildes beeinträchtigen darf.

5. Einwandfreie Akustik muss die Störung nach Möglichkeit aufheben, die durch dauernde Bewegung des Publikums im Saal hervorgerufen wird. Besondere Auswahl von Materialien und Konstruktion bewirkt absolute Geräuschlosigkeit der Türen (meist mit automatischem Öffnen und Schliessen durch unsichtbares Ultrarot und Photozellen), der Fussböden und der Klappsitze.

6. Die Werbeanlage für Tageskinos muss noch wirksamer sein als die des gewöhnlichen Lichtspielhauses, weil sie besonders den seinen Tagesgeschäften nachgehenden Strassengänger erfassen soll, und weil deshalb die Tagesreklame der leichter auffällig zu gestaltenden Lichtreklame ebenbürtig sein muss.

Wie aus unsern Abbildungen ersichtlich, ist diesem Punkt bei den fünf Kinos in Paris und Brüssel der Architekten Pierre de Montaut und Adrienne Gorska, Paris, ganz besondere Sorgfalt geschenkt worden. Reich an lebendigen Einfällen werben Schrift, Malerei und Plastik. Eine völlig schwarz glasierte Strassenfassade als wirksamer Untergrund für die Reklame oder eine ganz verglaste Projektionskabine (Abb. Seite 65), die von der Strasse aus den Operateur bei der Arbeit sehen lässt, mögen als die originellsten Einfälle beachtet werden.



Cinéma „Paris Midi“ in der Gare St. Lazare, Paris.

Architekten MONTAUT & GORSKA, Paris.

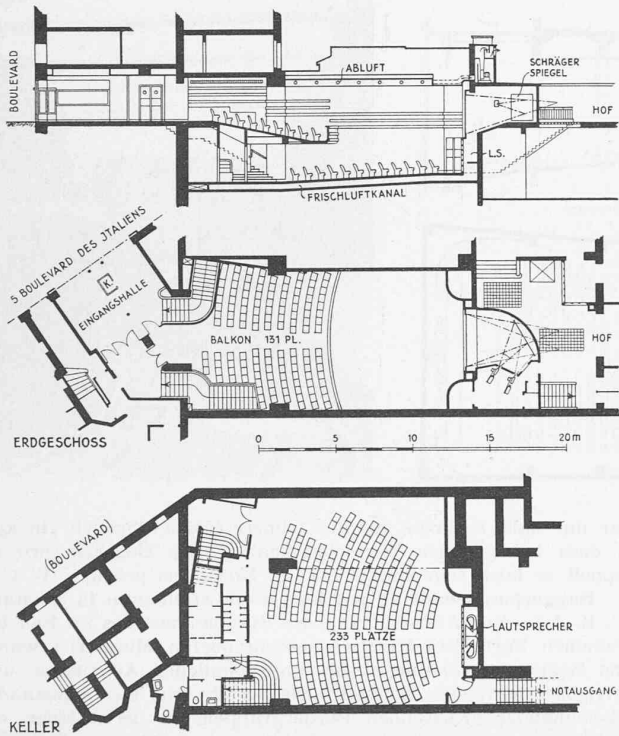
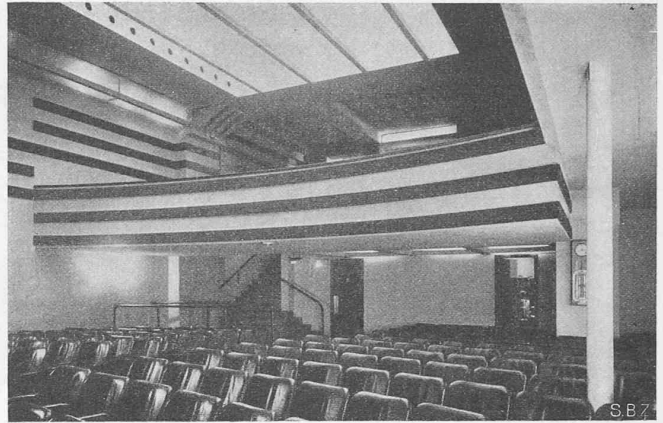
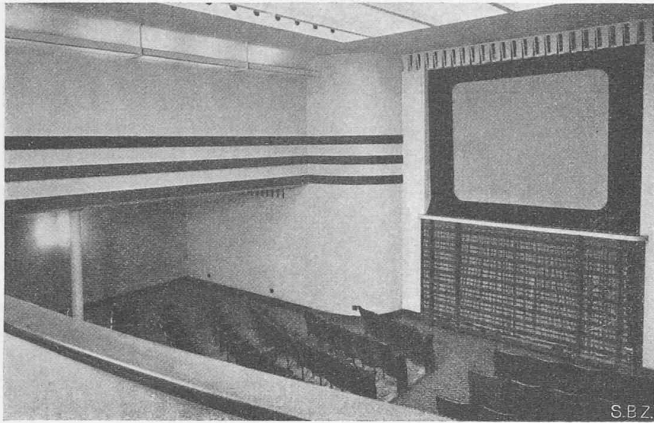
Grundriss und Schnitt. — Masstab 1 : 450.

Die Lichtreklamen des Kino lenken wirksam ab von den (den Interessenten ohnehin bekannten) Schaltern für die Bahnabonnemente.

Nochmals der Simplon-Autostrassen-Tunnel.

Am 27. Januar d. J. liess sich die Sektion Bern des Schweiz. Automobil-Club (A. C. S.) von Staatsrat J. Escher (Sitten) und Ing. P. Perrin (Genf) deren Idee vortragen, den Simplontunnel II zur Autostrasse umzubauen, so zwar, dass das Bahngeleise erhalten und jederzeit auch von der Eisenbahn sollte benützt werden können. Wir haben auf Seite 173 letzten Bandes (am 12. Oktober 1935) bereits dargelegt, dass und warum diese Kombination eine bauliche, betriebliche, touristische und wirtschaftliche Utopie sei. Offenbar auf Grund unserer damaligen Kritik der unmöglichen Lüftung haben nun die Verfasser ihre Absicht einer Querlüftung laut früher (Seite 174) gezeigtem Tunnelprofil fallen gelassen und durch eine Art kombinierter Quer- und Längslüftung ersetzt. Sie wollen nunmehr die notwendigen 200 m³/sec Frischluft durch den Bahntunnel I einsaugen, durch in den Querschlägen eingebaute Ventilatoren nach Tunnel II einblasen und bei dessen beiden Portalen austreten lassen. In Störungsfällen sollen Lautsprecher die Automobilisten zum Anhalten und Abwarten veranlassen, und «des rideaux se fermeront automatique-





Grundrisse und Längsschnitt. — Masstab 1 : 450.

„Cinéac
Le Journal“

5, Boulevard
des Italiens, Paris.

Architekten
Montaut & Gorska,
Paris.

Photos und Plan-
unterlagen der
Seiten 60 bis 65 von
L. Winternitz, Paris.

Hausfassade
schwarz glänzend.

Wegen beengter
Raumverhältnisse
erfolgt hier die
Projektion der Filme
über einen Spiegel
auf die Rückseite
der Leinwand.

Sitzreihen im Keller
nach vorn
ansteigend.



ment mettant la galerie I complètement à l'abri de l'atmosphère de l'autostrade»; Photozellen sollen diesen Kontroll- und Sicherheitsdienst besorgen usw. — Wir überlassen dem Leser, insbesondere dem Eisenbahnbetriebsmann die Beurteilung auch dieser neuen Ideen für die Betrieb-«Sicherheit», glauben aber schon jetzt sagen zu dürfen: auch das ginge nicht, schon deshalb, weil jeder im Tunnel I fahrende Eisenbahnzug die Luftzufuhr jenseits der Tunnelmitte fast völlig abdrosseln würde. Abgesehen davon kann die Bahn auf dieser internationalen Hauptlinie aus fahrplantechnischen Gründen nicht auf die Doppelspur verzichten. Sie kann aber auch niemals zugeben, dass ihr Geleise in Schienenkopfhöhe in eine Eisenbeton-Fahrbahnplatte eingegossen werde, weil dadurch jede Kontrolle wie der Geleise-Unterhalt (Schienenauswechslung, Unterstopfen der Schwellen auf der elastischen Schotterbettung!) verunmöglicht würde. Der Kompromiss Bahn und Auto im gleichen Tunnel ist und bleibt eine Utopie, was jedem Ingenieur klar sein sollte. Darüber hilft auch nicht der staatsrätlich geäußerte Wunsch hinweg, wir sollten uns «noch nicht auf technische Probleme einlassen», und auch «nicht auf die Bedürfnisfrage eintreten»! — In der Diskussion haben sich aber (mit Ausnahme von Herrn H. Lehmann) sämtliche Redner gegen die Benützung des Simplon II als Autostrasse ausgesprochen: Viel wichtiger und ökonomischer sei der Ausbau unserer Strassen in Alpen und Mittelland, ferner die Verbesserung (Beschleunigung) und Verbilligung des Autotransportes durch die Eisenbahntunnel. Besonders überzeugend legten dies dar Herr Reg.-Rat W. Bösiger, B.L.S.-Direktor Dr. Volmar, Ing. H. Fehlmann und Ing. F. Steiner, dieser unter Hinweis auf die kategorisch ablehnende Stellungnahme Dr. Gublers in der «Autostrasse» (Dez.-Heft 1935) und auf die «SBZ». All dies hinderte Herrn Staatsrat Escher nicht, im Schlusswort zu «konstatieren, dass unsere Idee eigentlich gesiegt hat.» — Sic!

Nein, die Idee wurde in der A.C.S.-Sektion Bern mit sachlichen Gründen überzeugend und unmissverständlich abgelehnt, auch von erfahrenen, aber nicht wirklichkeitsblinden Automobilisten. Denen aber, die, wie die «A.C.S.-Revue» (Nr. 2, 1936), lange Autotunnel als Winterweg durch die Alpen ungeachtet aller stichhaltigen Bedenken weiterhin kritiklos propagieren, möchten wir einige Sätze Huizingas über den Niedergang des kritischen Bedürfnisses ins Stammbuch schreiben, deren Richtigkeit gerade der gegenwärtige Alpenwinterautostrassentunnelfimmel bestätigt. Sie lauten:

«Das Bedürfnis, über verstandesmäßig erfassbare Dinge so exakt und objektiv als möglich zu denken und dieses Denken selbst kritisch zu prüfen, wird schwächer. Eine weitgehende Trübung des Denkvermögens hat sich vieler Geister bemächtigt. Jede Abgrenzung zwischen den logischen, den ästhetischen und den affektiven Funktionen wird absichtlich vernachlässigt. Das Gefühl wird, ohne kritischen Widerspruch des Verstandes, ja bewusst im Gegensatz zu ihm, in die Urteilsfällung gemengt, gleichgültig welcher Art das Objekt des Urteils auch sei. Man proklamiert als Intuition, was in Wahrheit nur absichtliche Wahl auf Grund von Affekt ist. Man vermengt Interesse und Wunsch mit dem Grundstoff der Ueberzeugung.» — C. J.

MITTEILUNGEN

Gas-Heizanlagen. Die Bedingungen für die erfolgreiche Anwendung von Gas als Brennstoff für Zentralheizungen behandelt auf Grund der an ausgeführten Anlagen in den letzten 10 Jahren gemachten Erfahrungen Fr. Barsch in der «Z. VDI», Bd. 79 (1935), Nr. 52. Grundsätzlich unterscheidet sich das Gas