

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69/70 (1917)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Das Suvrettahaus bei St. Moritz: ein Beitrag zum Hotelbau-Problem der Gegenwart  
**Autor:** Guyer, S.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-33837>

### **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:** 29.01.2025

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

Geleisestromanlage für den Hauenstein-Basistunnel ausser Betracht und es kam die Achsenzähler-Anlage Ende 1915 zur Ausführung, vorerst für die Richtung Olten-Tecknau.

Zufolge der örtlichen Verhältnisse der Versuchsanlage ergab es sich, dass die Zähleranlage fast ausschliesslich bei Schnellzügen und nur ganz wenig bei Güterzügen betätigt wurde. Das Augenmerk wurde auch hauptsächlich auf die bei Schnellzügen vorkommende kurze Kontaktgabe gerichtet, in der Voraussetzung, dass andere Züge mit langsamerer Fahrt zu Anständen nicht Anlass geben würden. Die Anlage im Tunnel funktionierte auch an den ersten Tagen der Inbetriebnahme, während welchen nur Versuchs- und Instruktionsfahrten mit Personenzugskompositionen ausgeführt wurden, ohne Anstand. Sobald aber der regelmässige Betrieb der Güterzüge einsetzte, besonders der Wagenverkehr von der Gotthardlinie, traten öfters Differenzen in der Zählung um 1 bis 2 Achsen auf.

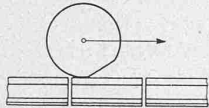


Abbildung 14.

Die Nachforschung ergab, dass stark abgeschliffene, eckige Radbandagen, wie sie durch lange Bremsung entstehen, von bestimmter Zugsgeschwindigkeit an auf der isolierten Schiene infolge „Hüpfens“ zwei Kontakte erzeugen konnten, sobald sich die eckigen Stellen der Räder gerade

über die isolierte Schiene abrollten (Abbildung 14).

Nachdem die Ursache erkannt war, wurden durch geeignete federnde Vorrichtungen, die zur Kontaktschiene parallel geschaltet wurden, auch diese Mängel gehoben; über die Konstruktion dieser Ergänzung können nähere Mitteilungen zur Zeit nicht gemacht werden. Die Anlage im Hauenstein weist seitdem einen dauernd guten Gang auf.

Zur weiteren Erklärung der schematischen Darstellung (Abbildung 1) diene noch folgendes: Der Achsenzähler ist mit einer weitem Kontaktvorrichtung versehen, die bei Gleichstellung der Zeiger und beim Befahren eines um 550 m hinter dem Blocksignal angebrachten Schienenkontaktes den Stromkreis einer zweiten Blocksperrung schliesst. Wenn die Blocktaste, mit der einem zweiten Zug freie Fahrt erteilt wird, nur von der in Abbildung 13 beschriebenen Sperre abhängig wäre, so könnte eine vorzeitige Freigabe in den Fällen erfolgen, in denen der erste Zeiger zu wenig, der zweite richtig zählt und dadurch eine augenblickliche Gleichstellung der Zeiger herbeiführt. In diesem Fall hält die obgenannte zweite Sperre die Blocktaste fest, weil die Zeiger zur Zeit, in der der Zug auf dem Schienenkontakt ankommt, auseinanderstehen und der Stromkreis der zweiten Blocksperrung geöffnet ist. Die Blockstrecke kann also immer nur dann frei gegeben werden, wenn die Zeiger, nachdem der Zug die Strecke verlassen hat, übereinander stehen. Ist das letztere nicht der Fall, so hat die Blockendstation die Meldung der andern Blockendstation über die Ankunft des ganzen Zuges abzuwarten, bevor die Plombe für die Richtigstellung der Apparate abgenommen und die Strecke freigegeben werden darf.

Die Leitungen zu den isolierten Schienen und Schienenkontakten sind über Signalhebel bzw. Signalschalter geführt, sodass sie nur für den Zeitpunkt der stattfindenden Fahrt geschlossen und von einzelnen auf der Strecke geschobenen Hilfswagen des Bahndienstes, Draisinen usw. nicht betätigt werden.

Für die Züge von Tecknau nach Olten schliesst die Station Tecknau mit dem Öffnen des Signalhebels C den Stromkreis für die Aufzählung am Anfang der Blockstrecke. Da der Zählapparat in Olten aufgestellt ist, hätte der Beamte in Tecknau keinen Anhalt darüber, ob er den Hebel nicht zu früh, d. h. vor vollständig erfolgter Aufzählung zurücklegt. Das eingeschaltete Stützrelais hält für diesen Fall den Stromkreis solange verbunden, bis der Zug den um mehr als grösste Zuglänge hinter dem Signal C angebrachten Schienenkontakt erreicht, worauf das Stützrelais umschaltet und die Leitung zum Achsenzähler wieder unterbricht.

Die Achsenzähleranlage für die Richtung Tecknau-Olten ist erst in der Ausführung begriffen. Deshalb fehlt in den Abbildungen 2 und 3 der zugehörige Achsenzähler; er wird rechts neben dem in diesen Abbildungen dargestellten zur Aufstellung gelangen.

Neben dem Blockwerk der Streckenblockstation sind zwei Ausschalter montiert, mit denen die Tunnelblockstation in Störungsfällen für die eine oder andere Fahrtrichtung ausgeschaltet werden kann, worauf die Vorgänge bei der Blockbedienung sich zwischen der Signalstation Olten-Tannwald und Tecknau direkt abwickeln.

*Verbindung der Signalstation Olten-Tannwald mit dem Signalzimmer im Personenbahnhof.* Die Signalstation Olten-Tannwald steht mit dem Signalzimmer im Personenbahnhof, von wo aus die Ein- und Ausfahrten befohlen werden, in solcher Abhängigkeit, dass ein zweiter Zug der Richtung von Tecknau in den Personenbahnhof einfahren kann, sobald der vorausgegangene in den Personenbahnhof eingefahren ist. Hinwiederum kann die Ausfahrt aus dem Personenbahnhof einem zweiten Zug der Richtung nach Tecknau gestattet werden, sobald der vorangegangene bei der Signalstation Olten-Tannwald vorbeigefahren und auf einem in Zuglänge hinter der Endweiche angebrachten Schienenkontakt angekommen ist.

Von dieser Möglichkeit wird indessen kein Gebrauch gemacht, vielmehr wird ein zur Ausfahrt aus dem Personenbahnhof bestimmter Zug im Personenbahnhof so lange zurückgehalten, bis der vorausgegangene das Blocksignal im Tunnel passiert hat. Dadurch wird einerseits vermieden, dass ein aus dem Personenbahnhof ausgefahrener Zug vor der Signalstation Olten-Tannwald anhalten muss, andererseits der Hauptzweck erreicht, dass dem berganfahrenden Zug das Blocksignal im Tunnel in der Regel freie Fahrt zeigt, weil durch die 1118 m lange Strecke Personenbahnhof-Signalstation Tannwald die erste Blockstrecke (bis Tunnelmitte) um mehr als 1 km länger wird als die daran anschliessende zweite.

*Schlussbemerkung.* Die elektrischen Blockapparate mit Einschluss der Signalschalter, die Schienenkontakte, die Stromschliesser für den Achsenzähler, sowie dieser selbst sind in der Telegraphenwerkstätte *Hasler A.-G.* in Bern hergestellt worden.

Ausser der beschriebenen Streckenblockeinrichtung dienen der Sicherung des Zugverkehrs im Hauenstein-Basistunnel Telephone und elektrische Läutwerke, die von Kilometer zu Kilometer in den Nischen aufgestellt sind und den telephonischen Verkehr zwischen den Kammern und den Stationen Olten und Tecknau, sowie den Empfang und die Abgabe der Läutwerksignale ermöglichen, ferner elektrisch beleuchtete Kilometerlaternen, abwechselnd an beiden Widerlagern angebracht, d. i. in der Weise, dass sie auf ein und derselben Seite in Abständen von 2 km aufeinander folgen.

Die Leitungen sämtlicher elektrischer Einrichtungen der Strecke von Olten Personenbahnhof nach Tecknau sind unterirdisch geführt; die Gesamtlänge der hierzu benötigten Kabel beträgt 51,5 km, wovon 35,5 km für Schwachstrom und 16 km für Starkstrom.

## Das „Suvrettahaus“ bei St. Moritz.

Ein Beitrag zum Hotelbau-Problem der Gegenwart.

Von Dr. S. Guyer.

(Fortsetzung von Seite 74, mit Tafeln 15 und 16.)

Oestlich der Halle schliessen *Lesesaal* und *Damen-Salon* an (Tafel 16). Den erstgenannten finde ich in seiner klaren und einfachen Gliederung, die durch die Möblierung, vor allem den langen Tisch noch verstärkt wird, einen der schönsten Räume des ganzen Hauses; seine Decke weist eine verschwenderisch prächtige Stuckverzierung auf. Auch die in Form eines Muldengewölbes das Musikzimmer überspannende Decke zeigt sehr reiche Formen: in ganz flachem Stil gehaltenes Rankenwerk überspinnt ihre ganze Fläche.

Dem Lesesaal gegenüber, auf der entgegengesetzten Seite der Halle, ist der Eingang in das *Restaurant* (Tafel 15 und Grundriss S. 73). Es war jedenfalls ein fruchtbarer Gedanke, hier einmal zu der in unserer Zeit so selten angewandten galeriartigen Grundrissform zurückzukehren. Abgesehen davon, dass auf diese Weise ein Saal mit sehr viel Aussichts-fenstern geschaffen wurde, bietet diese Raumform schon an und für sich ein Bild von schönstem perspektivischem Reiz, wie sie vor allem das Rokoko-Zeitalter so entzückend zu schaffen wusste. Trotz mancher heterogener Motive ist doch ein ziemlich einheitlicher Charakter erzielt worden<sup>1)</sup>: ein dunkles Holzgetäfer, vor das schwere, zum Teil gedrehte, reich verzierte Holzsäulen treten, eine überreich gegliederte und geschnitzte Felderdecke geben dem Saal das Gepräge einer dunklen, schweren, fast Rubenshaften Pracht, wie sie das italienische und vlämische Barock so sehr liebten. Der Kuriosität halber mag aber bemerkt sein, dass diese Säulen als Lüftungs-Kanäle dienen, mithin also die Decke nicht stützen helfen, sondern eher noch an ihr aufgehängt sind; eine Verwendung, die, soweit-herzig man auch unsre modernen Grundsätze von den Zusammenhängen zwischen Kunst und Zweckmässigkeit auslegen mag, meinem Gefühl nach doch störend wirkt. (Vergl. Säulenbasis auf dem unter Bild der Tafel 15.)

Weit einfacher sind die Räume für *Bridge*, *Billard* und *Bar* gehalten (Abb. 13 und 14, S. 87). Ohne irgendwelche höheren Ansprüche zu erheben, sind sie jedoch ganz sinngemäss und praktisch angelegt. Das gleiche gilt von *Speisesaal* und *Festsaal* (Abb. 15 und 16), die in

<sup>1)</sup> *Anmerkung der Redaktion.* Im Einverständnis mit dem Herrn Referenten teilen wir hierzu mit, was die Basler Firma Fränkel & Voellmy als Lieferantin dieses Restaurants über dessen Formen sagt: „... Bei der Profilierung des Ganzen haben wir uns genau in den Architekturformen und in der Gliederung an den Charakter der italienischen Spätrenaissance gehalten. Die Ornamente und Motive der Kapitäle hingegen, in romanischem Charakter, haben wir genau den Motiven des Basler Kreuzgangs und der Galluspforte entlehnt. Dieses Zusammenbringen der beiden Stilarten ergibt einen guten, etwas bizarren Charakter, welcher in das Engadin passt und historisch seine Berechtigung hat.“ (Wir unterstreichen! Red.)

besonderen Anbauten untergebracht sind. Ihre Lage an der Nordfront, zwischen den Wirtschaftsräumen und der Halle, ist jedenfalls die denkbar günstigste.

Die Grundrissgestaltung der ebenfalls in einem besonderen Annex untergebrachten *Küche* mit ihren vielen Nebenräumen ist aus dem Plane (Abb. 7, auf Seite 73 letzter Nummer) ersichtlich. Erläuternd mag beigefügt werden, dass der Mittelraum, die eigentliche Küche, seine Beleuchtung z. T. von oben durch einen mit einem lustigen Zwiebel-dach eingedeckten Lichtschacht erhält (Abb. 17, Seite 88). In der Disposition aller dieser Räume und ihrer Lage zu dem auf dem gleichen Boden gelegenen Restaurant und Speisesaal ist jedenfalls auf Grund langjähriger Erfahrungen die bestdenkbare, vollendetste Lösung gefunden worden.

In den oberen Stockwerken (z. T. auch im Untergeschoss und in der Osthälfte des Erdgeschosses) sind die *Gästezimmer* (im ganzen 350 Betten) untergebracht (Grundrisse Abb. 19 u. 20, S. 88). Die Disposition erfolgt überall nach dem gleichen Schema: auf der Nordseite des Mittelganges sind nur wenige kleinere Zimmer, da hier auch die Treppenhäuser, Lifts, Abortanlagen usw. angeordnet sind. Die eigentlichen Appartements liegen alle auf der Südseite. Und zwar sind sie so disponiert, dass (in ähnlicher Weise, wie in manchen andern modernen Hotels) zwischen Zimmer und Gang ein etwa 2 m breiter Trakt eingeschoben ist, in dem sich die Badezimmer, Toiletten usw. befinden. Dieser Zwischenraum, der auch als Privatkorridor

dient, kann übrigens an vielen Stellen zur Erzielung geschlossener Appartements durch Rollwände unterteilt werden. Diese ganze Anordnung hat allerdings den Nachteil, dass diese Räume in ihrer Mehrzahl — nur zwei enge Lichtschächte sind vorhanden — auf künstliche Beleuchtung und Lüftung angewiesen sind. Man hat sich also auch hier, wenn schon, wie die Grundrisse zeigen, eine Anzahl Bade- und Toiletträume mit Fenstern nach der Fassadenfront zu vorhanden sind, doch noch lange nicht genügend vom Vorbild des Grossstadthotels freigemacht. Die Zimmer selbst, besonders die grossen, sind



Abb. 15. Der Speise-Saal im „Suvrettahaus“ bei St. Moritz. Durchblick-Oeffnungen nach dem tieferliegenden Festsaal (links) geschlossen.

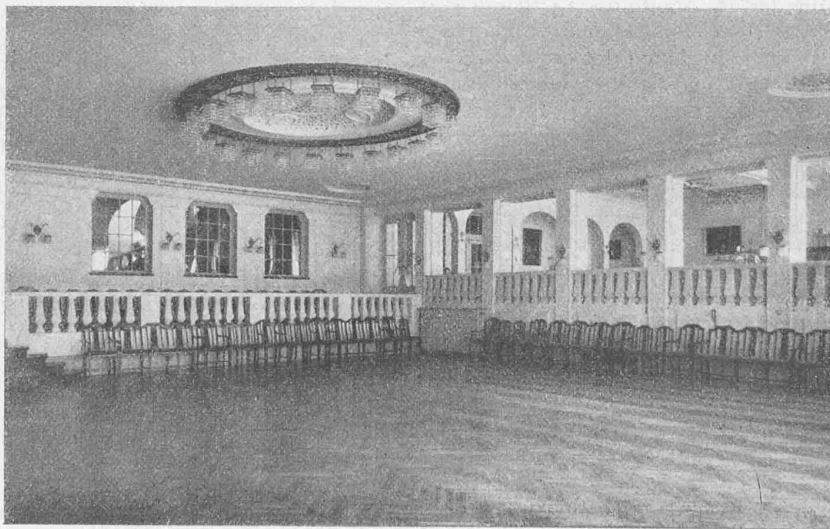
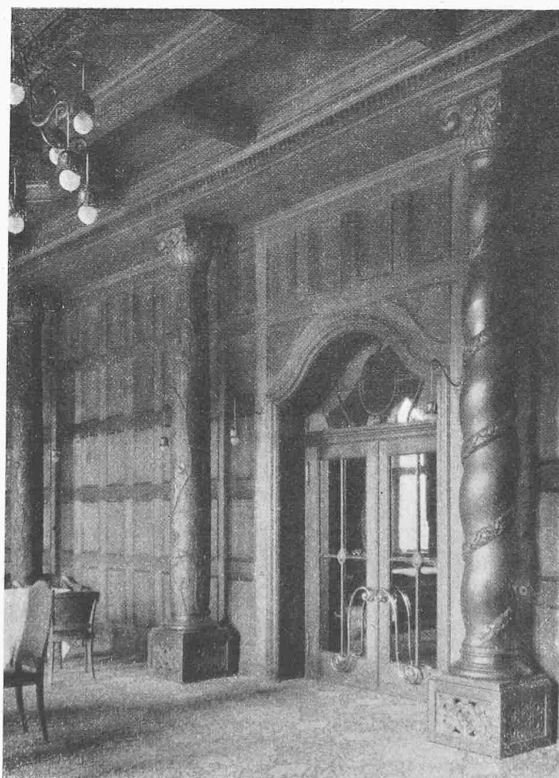


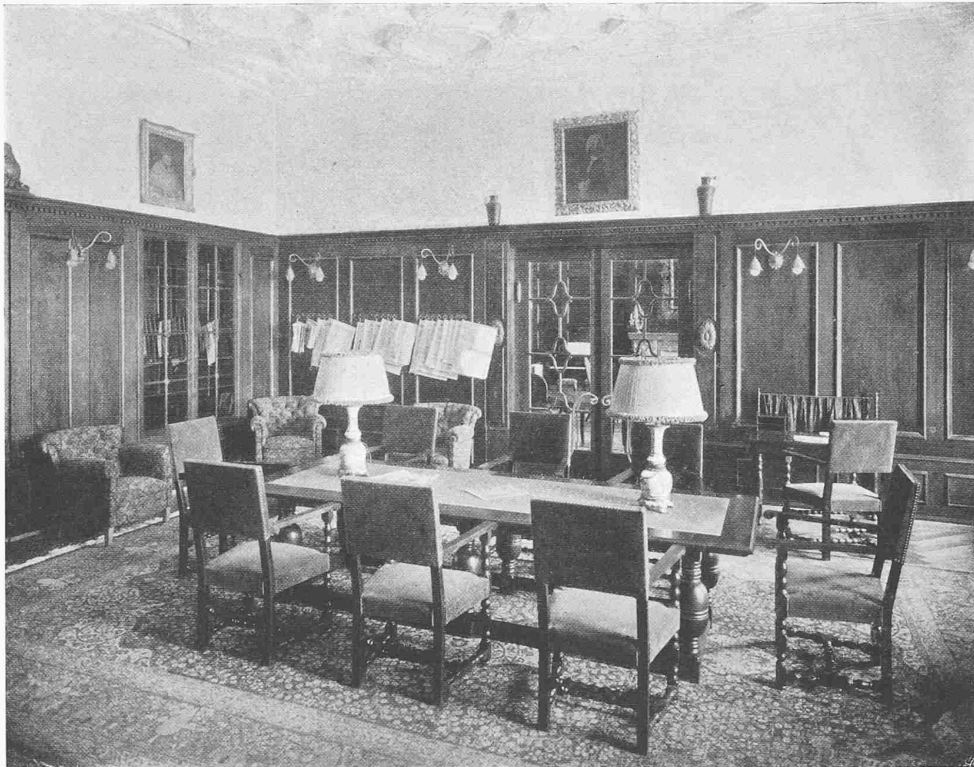
Abb. 16. Der Festsaal; Durchblick nach dem Speise-Saal (rechts) offen.



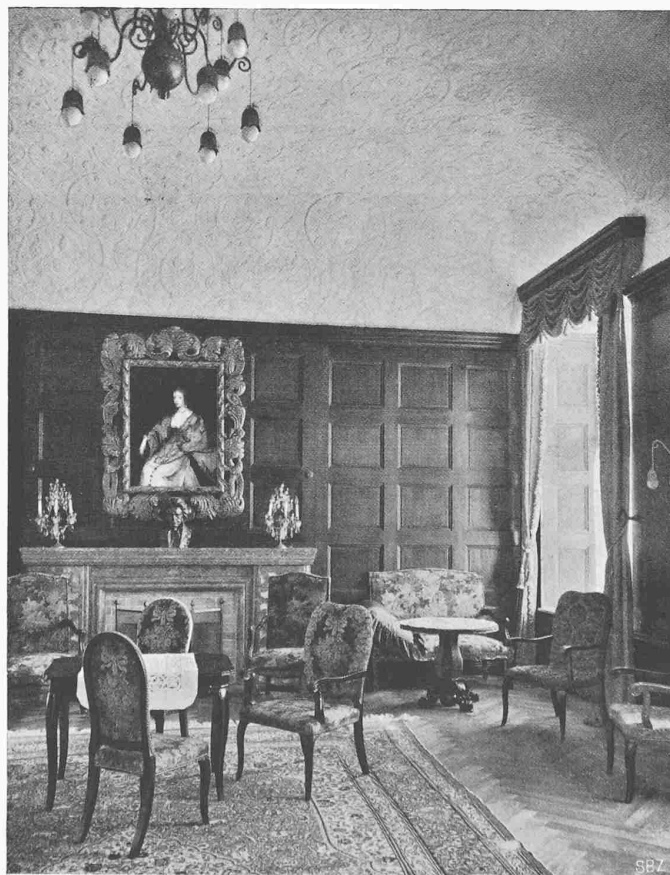
AUS DEM VON ARCH. K. KOLLER ERBAUTEN „SUVRETTAHAUS“

DAS RESTAURANT





AUS DEM HOTEL SUVRETTAHAUS BEI ST. MORITZ



OBEN LESEZIMMER

UNTEN DAMENSALON

gut dimensioniert; die kleinen sind im Verhältnis zu ihrer Breite etwas zu tief. So vollkommen nun — im Vergleich zu andern Hotels — die hier gefundenen Lösungen sein mögen, so glaube ich doch, dass hiermit die Entwicklung noch nicht zum Abschluss gebracht ist. Bessere Tageslicht-Beleuchtung der Nebenräume, vermehrte Anordnung derselben an den Aussenfronten, dazu harmonischere Grundrissgestaltung der kleineren Zimmer sollten bei späteren Bauten unbedingt erstrebt werden. Einem geschickten Entwerfer sollten neue und noch vollkommene Lösungen gelingen können; ob dies ohne wesentliche Konsequenzen für die Gestaltung des ganzen Baukörpers möglich ist, muss die Zukunft lehren.

(Schluss folgt.)

### Die Heizungs- und Lüftungsanlagen im „Suvrettahaus“.

(Nach Mitteilungen von *Geb. Sulzer A.-G.*, Winterthur.)

Die hygienischen Einrichtungen, die Heizungs- und Lüftungsanlagen im „Suvrettahaus“ sind dem umfangreichen und modernen Hotelbetriebe angepasst. Eine *Pumpen-Warmwasserheizung* versieht das ganze Gebäude mit Wärme. Vier gusseiserne Wasser-Heizkessel, System Sulzer, mit zusammen  $136\text{ m}^2$  Heizfläche liefern den gesamten Wärmebedarf dieser Heizung bis zu einer Aussentemperatur von  $-30^\circ\text{C}$ .; sie sind an zentraler Stelle im Keller aufgestellt (vergl. Grundriss Abb. 5, S. 72). Die Beschickung der Kessel geschieht von oben, zwei Hängebahnwagen tragen den Koks von dem vom Kesselhaus abseits liegenden Koksspeicher zu den Kesseln, in die sie ihre Last direkt entleeren (vergl. Schnitt Abb. 8, S. 73). Die Heizungsanlage ist in fünf Gruppen eingeteilt, von

der Pumpenleistung angebracht und ein Hydrometer zur Kontrolle des Wasserstandes im Expansionsgefäss. Die beiden Umwälzpumpen, System Sulzer, sind links und rechts der Schalttafel aufgestellt und arbeiten im Wechsel-

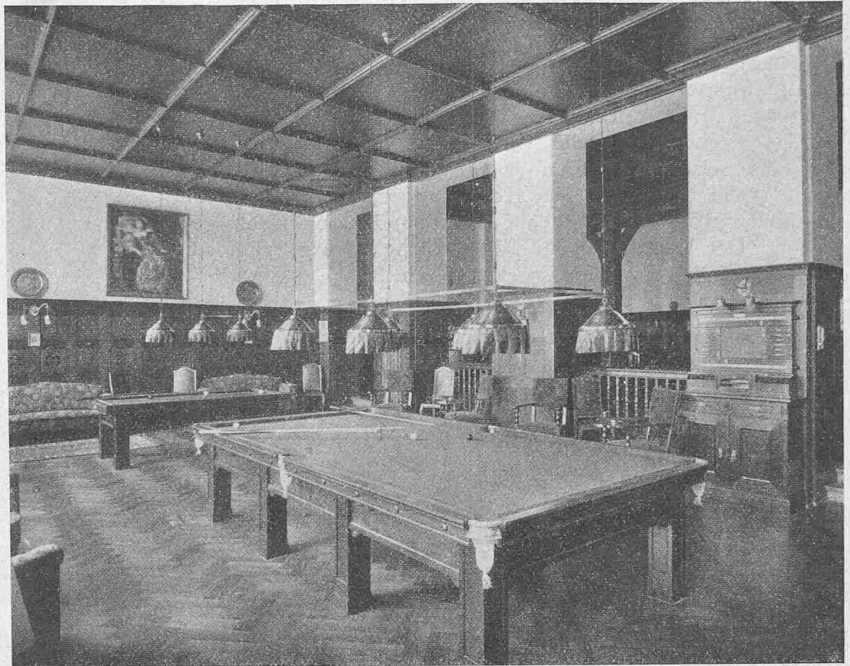


Abb. 14. Billard, rechts anschliessend Bar, im Hotel Suvrettahaus.

betrieb, als Betriebs- und Reservepumpe. Die eine Pumpe ist direkt gekuppelt mit einem Elektromotor, die andere mit einer Dampfturbine, deren Abdampf zur Warmwasserbereitung verwendet wird. Eine automatische Temperaturregelungseinrichtung ist für sämtliche Gesellschaftsräume zur Anwendung gekommen. Ueber die Aufstellung der Heizkörper ist zu sagen, dass sie in den Fremdenzimmern an den Innenwänden frei aufgestellt, in den Gesellschaftsräumen in den Fensterbrüstungen verkleidet sind.

Die Direktorwohnung erhielt eine eigene Schwerkraft-Warmwasserheizung mit einem gusseisernen Gliederkessel und einem elektrischen Heizkessel für Wechselbetrieb.

Mit *Ventilation* sind sämtliche Gesellschaftsräume, Bäder, Toiletten und W. C., sowie die Kochküche und die Waschküche versehen. Der Zuluftventilator für die Gesellschaftsräume fördert in der Stunde  $40\,000\text{ m}^3$  Luft, die dem Freien entnommen und in einer Heizkammer im Keller erwärmt und befeuchtet wird. Bei Aussentemperaturen unter  $-15^\circ\text{C}$  wird die zugeführte Luftmenge herabgesetzt. Die Bedienung geschieht vom Reguliererraum aus, von dem aus auch der Dampf den Heizapparaten zugeführt wird. Zu diesem Zwecke sind dort zwei Schalttafeln für zehn Dampfheizgruppen (die eine davon ist rechts in Abb. 22 sichtbar), ferner eine Schalttafel für 24 Ventilations-Klappensteller mittels Druckluft und die Schalttafel für die fünf Elektromotoren für Heizung und Lüftung (Abb. 22) vor-

handen. Der Dampf für die Pulsionslüftung wird von vier gusseisernen Dampfkesseln mit zusammen  $122\text{ m}^2$  Heizfläche geliefert, die auch die Warmwasserbereitung, die Dampfturbine der Pumpen-Warmwasserheizung und die Dampf-, Koch- und Waschküchen mit Dampf versorgen. Diese Kessel werden in gleicher Weise bedient wie die Warmwasserheizkessel und sind mit automatischer Kondens-



Abb. 13. Bridge (Spielzimmer). Rechts Glastüre zum Restaurant.

denen jede von dem neben dem Kesselraum gelegenen zentralen Reguliererraum (Abb. 21 u. 22) abstellbar und entleerbar ist. Die Bedienung dieser Heizgruppen nach Wärmebedürfnis unterstützen die auf der Schalttafel (Abb. 21) angebrachten Gruppenthermometer, sowie die Kontrollstation der Fernthermometeranlage. Auf der Heizgruppen-Schalttafel ist ferner ein Differenzialmanometer zur Anzeige

wasser-Rückspeisung versehen. Von einer maschinellen Kühlanlage für die Sommerlüftung wurde der hohen Erstellungskosten wegen abgesehen, dagegen wird die warme, aus dem Freien entnommene Luft in der erwähnten Heizkammer an ausgekühlten Mauerflächen abgekühlt. Der Abluftventilator für die Gesellschaftsräume fördert in der Stunde  $12000 m^3$  verbrauchte Luft über Dach. Bäder, Toiletten und W. C. haben im Dachraum ihren eigenen Abluftventilator, der  $16000 m^3/h$  absaugt. Damit aus der Kochküche und deren Nebenräumen (Abb. 17 und 18) keine schlechten Gerüche in die anliegenden Korridore und Säle gelangen können, wird aus den Küchenräumen durch einen besondern, im Keller aufgestellten Ventilator stündlich  $30000 m^3$  Luft abgesaugt und über Dach gedrückt. Der Ventilator der Waschküche besorgt zugleich die Lüftung des dortigen Trockenapparates.

Zur *Warmwasser-Versorgung* der Bäder und Toiletten sind im Kesselhaus drei Warmwasserapparate mit zusammen  $18000 l$  Inhalt und eingebauten Dampfheizspiralen mit den Dampfkesseln verbunden. Die Einrichtung ist so getroffen, dass auch mit dem Abdampf der schon erwähnten Dampf-

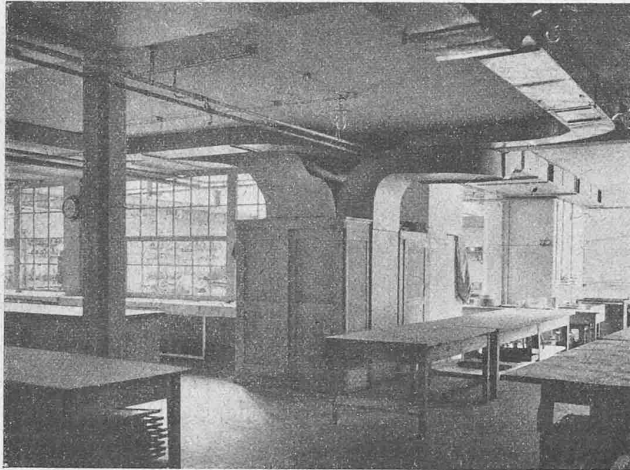


Abb. 18. Abwaschküche (vergl. Grundriss Seite 73).

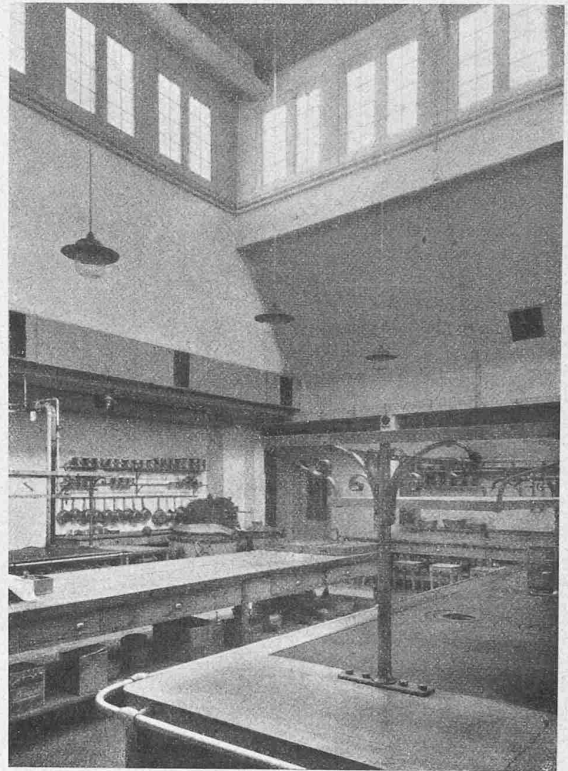
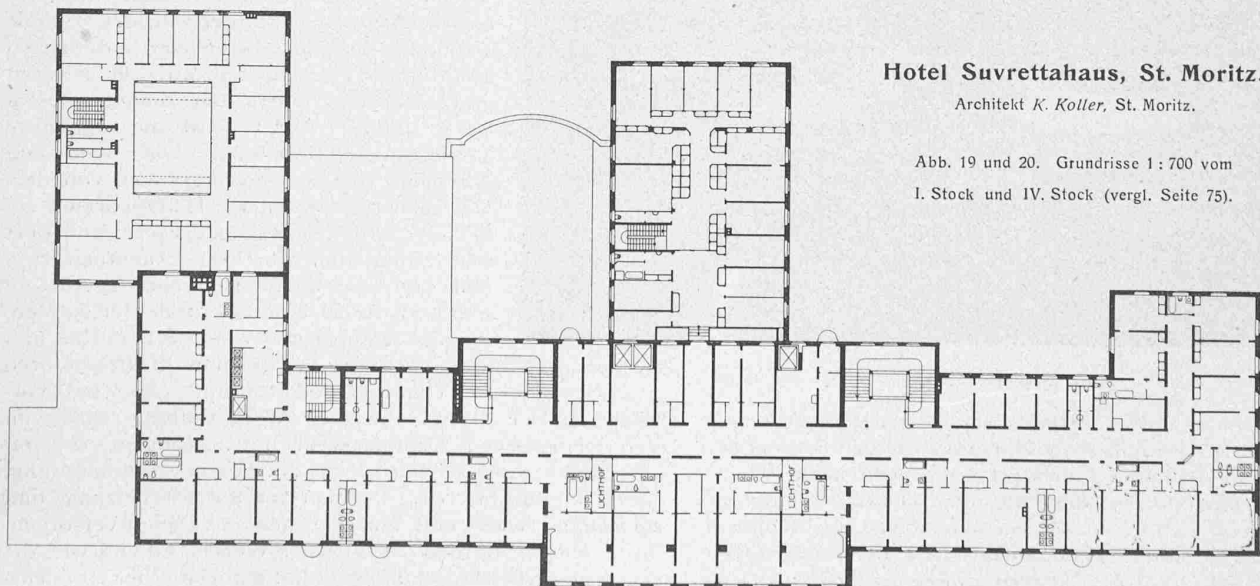
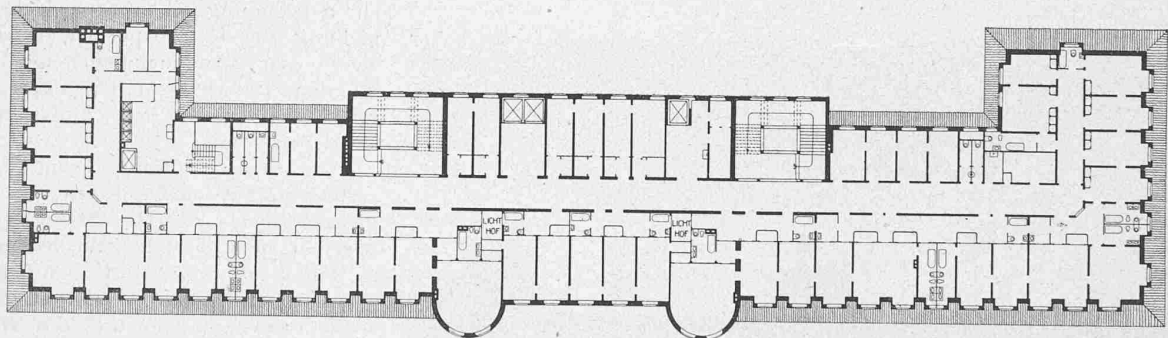


Abb. 17. Hauptküchenraum mit Oberlicht.



### Hotel Suvrettahaus, St. Moritz.

Architekt K. Koller, St. Moritz.

Abb. 19 und 20. Grundrisse 1:700 vom  
I. Stock und IV. Stock (vergl. Seite 75).

turbine, sowie indirekt mit der Abwärme des Kehricht-Verbrennungsofens geheizt werden kann. Automatische Regler halten die Temperatur des Brauchwassers konstant. Die Kochküche und deren Nebenräume sind ebenfalls an diese Boiler angeschlossen. In der Waschküche ist ein besonderer Boiler von 2000 l Inhalt aufgestellt, die Mineralbäder haben ferner einen solchen von 3000 l Inhalt und die Privatwohnung des Direktors einen Boiler von 400 l.

Die ebenfalls von Gebrüder Sulzer eingerichtete *Kehricht-Verbrennungseinrichtung* besteht aus einem gemauerten Ofen, der in gleicher Reihenfolge mit den Heizkesseln unter dem gleichen Podest liegt und von oben beschickt wird. Zur Ausnützung der Abwärme der Rauchgase des Ofens ist in diesen ein Wärmeaufnahmekörper eingebaut, der mit einem der Warmwasserapparate mit Zirkulationsleitung verbunden ist.

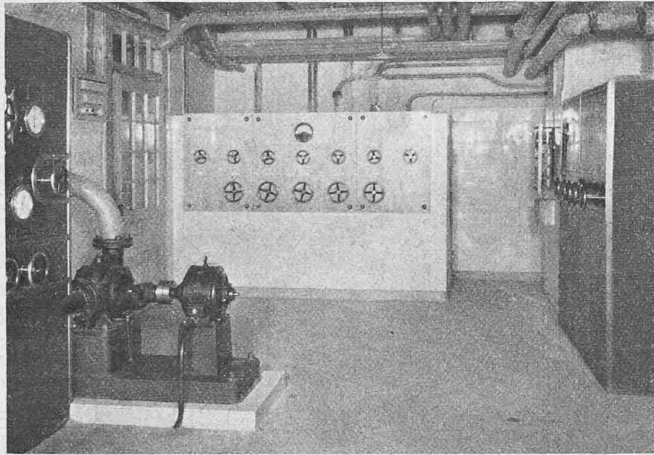


Abb. 22. Elektromotoren- und (rechts) Ventilations-Schalttafel.

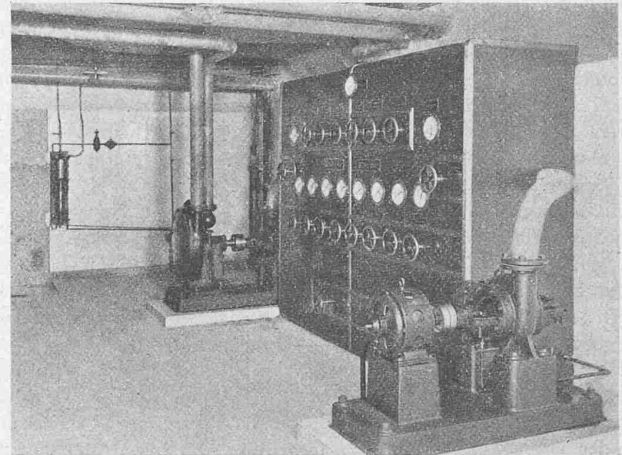


Abb. 21. Heizungs-Schalttafel und -Umlaufpumpen.

### Zum Kapitel Drahtkultur.

Eine Antwort an Herrn A. Trautweiler.

*Vorbemerkung der Redaktion.* Als wir unserm Kollegen Trautweiler die Veröffentlichung<sup>1)</sup> seiner „Technisch-ästhetischen Betrachtungen“ vorschlugen, geschah es in Erinnerung an den guten Eindruck, den sein damaliger anregender Vortrag bei den Zuhörern, Architekten wie Ingenieuren, hinterlassen. Wir freuen uns, dass der Gegenstand auch in der gedruckten Form seine anregende Wirkung bei unsern Lesern getan hat, was uns von verschiedenen Seiten bestätigt worden ist. Wir freuen uns darüber umso mehr, als wir nicht ganz ohne Bedenken und trotz teilweise abweichenden persönlichen Ansichten über den Wert der „Drahtkultur“ uns auf dieses Gebiet eines, allerdings harmlosen, Kultur-Kampfs begeben haben. Aber ohne Diskussion keine Abklärung der sich entgegenstehenden Interessen. So begrüssen wir auch die nachfolgende Äusserung unseres Kollegen Arch. G. Schindler als ebenso willkommenen Beitrag. Herr Schindler schreibt:

„Die interessanten Betrachtungen von Herrn Ingenieur Trautweiler haben wohl bei manchem Leser freudige Zustimmung gefunden, bei andern einiges Kopfschütteln verursacht. So hübsch und überzeugend seine Darlegungen auch waren, so müssen, im Interesse einer klaren Grundlage für weitere Diskussion, doch einige Ausgangspunkte richtig gestellt werden.

Dadurch, dass ein Gegenstand oder eine Einrichtung der Kultur dient, dass er ein „Kulturträger“ ist, erhält er noch lange nicht die beglückende Eigenschaft, unser Fühlen und Sinnen befreiend, erhebend oder beruhigend zu beeinflussen. Die rein technische Schönheit, die vollkommene Nützlichkeit und Zweckmässigkeit reicht noch nicht an unser Gefühlsleben, an das Reich der Kunst heran, so lange der schaffende Geist nicht selbst von seinem warmfühligen *Empfinden* etwas in die Arbeit hineingelegt hat, solange ganz allein der scharfdenkende *Verstand* an seine Aufgabe herangetreten ist. Gewiss kann z. B. eine städtische Kanalisation durch die Zweckmässigkeit ihrer Anlage und die Sauberkeit ihrer Ausführung das Herz eines Technikers erfreuen. Aber vom Stand-

punkt des Gefühls sind wir doch recht froh, dass dieser Kulturträger mit seinem Inhalt sich fein säuberlich unter der Erde verbirgt. Und so würden wir auch gerne die unendlich vielen Masten für elektrische Schwach- und Starkstromanlagen samt ihren hunderttausenden von Kilometern Draht in die Erde hineinwünschen, wenn dies wirtschaftlich ausführbar wäre. Auch ihnen kann zwar ein begnadeter Künstler Seiten abgewinnen, die unser Gefühl berühren; kein Geringerer als C. F. Meyer hat dies in seinem Gedicht „Hohe Station“ in unübertrefflicher Weise gezeigt. Aber ausser Drähten und Masten spricht noch Anderes zu uns: Der freie Himmel, der Saum der Berge, die ruhige Fläche der Landschaft, sie reden nicht vernehmlicher zu uns, wenn es zwischen Masten und Drahtgewirre hindurch geschehen muss. Auch die Spinnweben wischen wir in unserer Wohnung hübsch säuberlich weg.

Herr Trautweiler rennt offene Türen ein, wenn er für das technische Werk als solches die Vorurteilslosigkeit ästhetischer

Würdigung verlangt. Die kühn gespannten Freiburger Drahtseilbrücken bringen keinen Missklang in das altherwürdige mittelalterliche Stadtbild, aber die brutale Art, wie beim städtischen Widerlager die Drahtwülste auf ihrem Weg die feinen Gesimse und Profile einer edeln Baukunst zerstört haben, kann wahrhaftig mit dem besten Willen nicht als hervorragende Tat der „Drahtkultur“ bezeichnet werden.

So wäre nach meiner Meinung das Drahtseilprojekt für den Eglisauer Rheinsteg (Schweiz. Bauzeitung vom 23. Dezember 1916) die allerbeste Lösung, weil es in leichtem elegantem Schwung die beiden ungleich hohen Widerlager und die ungleich breiten Stromöffnungen überhüpft, während die Massivbrücken schwerfällig und unbeholfen ihre steifen Glieder verrenken müssen. Nur am Mittelpfeiler ist zu viel „Kunst“; mehr technische Einfachheit wäre dort besser gewesen. — Die alte eiserne Eisenbahnbrücke über die Sitter bei Winkeln ist und bleibt mit ihrer zielbewussten Sicherheit ein ästhetisch einwandfreies Meisterwerk, und zwar trotz der alten steinernen Zollbrücke, die daneben in behäbigem Gebahren den Fluss übersetzt. Auch die alte Fischblasenbrücke bei Brugg verband vorbildlich elegant die beiden Aareufer mit ihren sanft gewellten Formen und Silhouetten. Unbefriedigt aber lässt uns der neue Sitterviadukt der Bodensee-Toggenburgbahn. Seine steinernen Bogen stampfen mit festem Tritt auf den Fluss los; plötzlich schauern sie, zögern, versagen, und überlassen kleinmütig einem Eisengerippe mit hängendem Bogen die eigentliche Aufgabe der Ueberbrückung. Genau dasselbe ist der Fall bei der Eisenbahnbrücke bei Eglisau. Die alte Eisen-Sitterbrücke ist im Vergleich mit beiden Neubauten das vollkommene Werk. — Keiner, der die Gotthardbahn befährt, kann sich des gewaltigen Eindrucks erwehren, den dieses Kunstwerk mit seinen Tunnels, seinen Stützmauern, seinen Windungen und Kehren ausstrahlt; seine Brücken aber sind ihm nicht ebenbürtig. Als sie erstellt wurden, triumphierte die „Billigkeit“ des Eisenbaus. So schleppte man Eisen aus Deutschlands Niederungen herbei, und liess den Granit der Felswände unbenützt. Seither sind die Lokomotiv- und Zugsgewichte gestiegen; die eisernen Brücken wurden ein Sorgenkind des Statikers. Eine um die andere musste ein zweites Hemd anziehen; sie paradierten

<sup>1)</sup> Vergl. Nr. 1, 3, 4, 5 und 6, insbesondere Seite 49 und 64 laufenden Bandes.