

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 7

Sonstiges

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: 30.01.2025

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

unter allen Umständen zu erhalten. Man soll nie vergessen, langsam, aber mit unerbittlicher Konsequenz gehen diese Dinge zugrunde; Brände, natürlicher Verfall, Krieg, wirklich zwingende wirtschaftliche Gründe rauben uns ein Stück ums andere. Es ist grauenhaft, zu denken, was allein der Krieg an solchen Kulturgütern vernichtet hat. Diese langsame Verarmung ist zwar ganz unaufhaltsam, aber wir müssen ihr wenigstens nicht noch unnötigerweise Vorschub leisten. Es ist gerade genug an den grossen Unglücksfällen, über die wir keine Macht haben; darüber hinaus noch zu zerstören, wo wir erhalten könnten, ist absoluter Frevel. Wo man die Gewissheit hat, etwas Besseres oder doch Ebenso gutes hinstellen zu können, mag man getrost, wenn auch nach reiflicher Ueberlegung, alte Bauten niederlegen, und gewiss ist nicht alles malerische alte Gerümpel erhaltenswert. Wo es sich aber um ein Kunstwerk, eine Form gewordene Idee handelt, und das *ist* das Muraltengut, da dürfen Fragen des Strassenradius und dergl. überhaupt keine Rolle spielen. Die Strasse hat da eben von vornherein, wie es hier die städtische Behörde vorschlägt, auszuweichen, selbst wenn das nicht so leicht möglich wäre wie hier. Wir sollten uns noch zu sehr der stupiden Stammheimer Wert-Vernichtung schämen, als dass wir uns nun schon wieder eine solche rein negative Tat und noch dazu in viel grösserem Masstab leisten dürften.

Soweit das Grundsätzliche. Erst in zweiter Linie stellt sich die Frage nach der weitem Verwendung des Anwesens. Als Wohnsitz dürfte es kaum brauchbar sein, in den Händen von Privaten bliebe es zudem stets gefährdet. Es ist sehr zu hoffen, dass die jetzigen Besitzer ihrer Verantwortung der Allgemeinheit gegenüber bewusst sind und das Gut nicht der Spekulation ans Messer liefern; wenn irgend etwas, so gehörte dieses Baudenkmal von allgemeinem Wert in die Hände einer kulturellen Gemeinschaft, sei es der Stadt oder eines Vereins. Der Vorschlag, ein Lokal-Museum des XVIII. Jahrhunderts daraus zu machen, scheint glücklich, vielleicht liesse sich sogar ein Teil der Stadtbibliothek, etwa der handschriftliche Nachlass und dergl. von Gessner, Lavater, bis Keller oder eine andere Spezial-Gruppe darin unterbringen. Auch im Landesmuseum aus Platzmangel magazinierte Möbel und ebensolche Bilder aus dem Magazin des Kunsthhauses könnten zur Belebung dienen.

Unter allen Umständen sollte der Bau aber erhalten bleiben, und wir schliessen uns den Bestrebungen der Antiquarischen Gesellschaft, des Heimatschutz und des B. S. A. an in der Hoffnung dass der Grosse Stadtrat, der in Bälde darüber Beschluss zu fassen hat, dabei gut beraten sein möge.

P. M.

Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus ist diesem nur noch beizufügen, dass die durch das Stehenlassen des Muraltengut-Hauses bedingte Verminderung der Strassen-Uebersicht wirklich *nicht der Rede wert ist*. Der Radius der bergseitig verbreiterten Strasse wird 140 m betragen; bei 11 m Fahrbahnbreite, Tramgeleise in der Mitte, bleiben beidseitige etwa 3 m breite Auto-Fahrstreifen. Kommt noch hinzu ein seeseitig, also am innern Kurvenrand 3 m breites Trottoir, so sieht ein stadtwärts ganz rechts fahrender Autolenker ein allfälliges Hindernis in seiner Fahrbahn an der Hausecke vorbei auf *mindestens 80 m*, ein ihm entgegenkommendes Fahrzeug auf *mindestens 100 m!* Wer da nicht sicher fahren und bremsen kann, darf die Schuld nicht der Kurve zuschieben. Ueberdies ist noch zu sagen, dass die Strasse glücklicherweise nicht den besonders in Gegenwart nasser Tramschienen sehr gefährlichen Stampfasphalt-Belag erhält, sondern Kleinplästerung, die ein ruhiges Fahren gewährleistet und gleichzeitig die für ein sicheres Bremsen nötige Adhäsion bietet.

C. J.

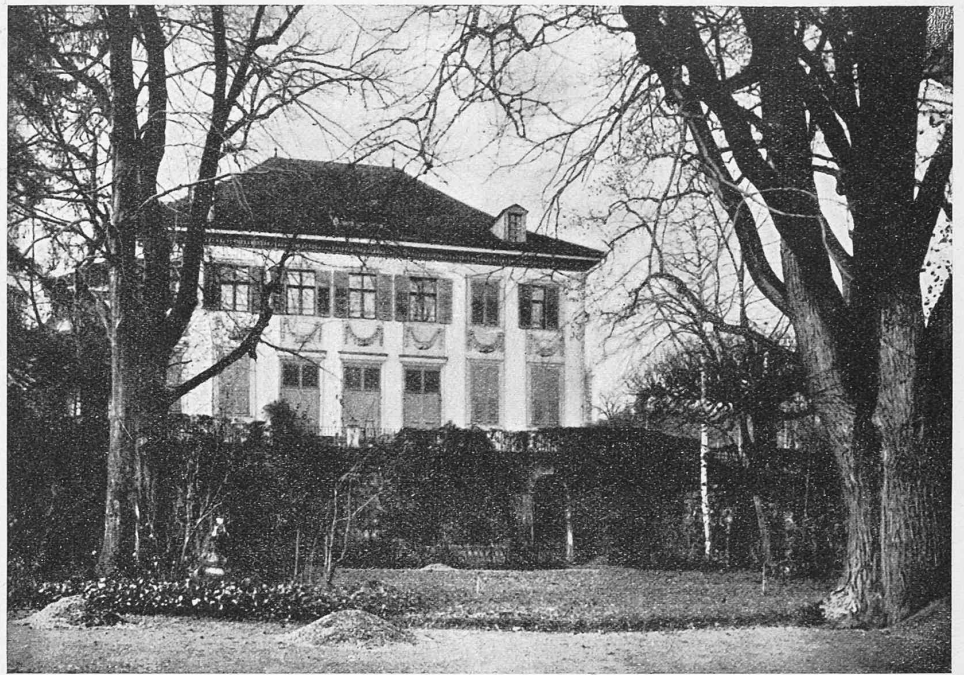


Abb. 1. Ansicht des Muraltengutes von der Bahnseite (Seeseite) aus. (Der Baumbestand bleibt vom Bahnbau unberührt.)

Miscellanea.

Elektrifizierung der italienischen Eisenbahnen¹⁾. Die Elektrifizierung der italienischen Eisenbahnen, vor allem die der Staatsbahnen, schreitet seit Kriegsschluss rüstig vorwärts und soll in den nächsten Jahren mit Nachdruck gefördert werden. Bei Kriegsbeginn waren 433 km elektrifiziert, Ende 1923 wurden etwa 770 km elektrisch betrieben und weitere 400 km sind in Vorbereitung. In Oberitalien wird der niederfrequente Drehstrom, mit dem seinerzeit die Elektrifikation begonnen wurde, beibehalten. In Mittelitalien will man sich an die Frequenz des allgemeinen Drehstromnetzes anlehnen, während in Süditalien, wohl unter dem Einfluss französischer Elektrifikationen, hochgespannter Gleichstrom in Aussicht genommen ist.

Für Gebirgsstrecken, die in Italien grösste Steigungen von $26 \div 27\%$, sogar bis 35% aufweisen, wurde im vergangenen Jahr eine neue 3000 PS Güter- und Schnellzugslokomotive in Betrieb genommen. Entwurf und Ausführung der Lokomotive besorgte die Firma „Nicola Romeo Co.“ in Mailand, die auch noch zwei weitere neue Lokomotivtypen für Geschwindigkeiten von $75 \div 100$ km/h baut. Die erstgenannte Lokomotive ist nach der „E. T. Z.“ mit zwei Drehstrommotoren von je 1500 PS Leistung ausgerüstet; sie arbeiten über einen Dreieckrahmen auf die mittlere der fünf Triebachsen. Jederseits der Mittelachse sind dann zwei weitere Triebachsen gekuppelt. Der Motor-Wirkungsgrad liegt im Normalbereich zwischen 85 und 97%, der $\cos \psi$ bei Parallelschaltung zwischen 0,75 und 0,85. Serie-Parallelschaltung und Polumschaltung (12 und 8 Pole) gestatten Geschwindigkeitsregelung in Stufen von 15,5, 25, 33 und 50 km/h, wobei die Uebergänge von Stufe zu Stufe mittels eines Flüssigkeits-Widerstandes reguliert werden. Zwei kleine Transformatoren liefern unter einer Spannung von 100 Volt die Hilfsströme. Die Lokomotive besitzt nur einen Führerstand an einem der beiden Enden; der Führer kann von da aus die Strecke in beiden Richtungen übersehen. Am andern Ende befinden sich sämtliche Hilfseinrichtungen, wie Luftpumpe, Ventilatoren für Triebmotoren und Anlasser und ein elektrischer Heizkessel. Das Mittelteil des Lokomotivkastens ist als völlig abgeschlossene Hochspannungskammer ausgebildet. nn.

Die Gesellschaft selbständig praktizierender Architekten Berns hielt am 6. Februar ihre Hauptversammlung ab. Jahresrechnung und Budget wurden nach Antrag des Kassiers W. Hodler genehmigt. Ein Bericht des Verbandsekretärs über das abgelaufene Vereinsjahr, in dem die Gesellschaft in gutem Einvernehmen mit den bernischen Baubehörden an der Lösung der öffentlichen Bau-

¹⁾ Vergl. die letzte bezügliche Mitteilung in Bd. 79, Seite 158 (25. März 1922).

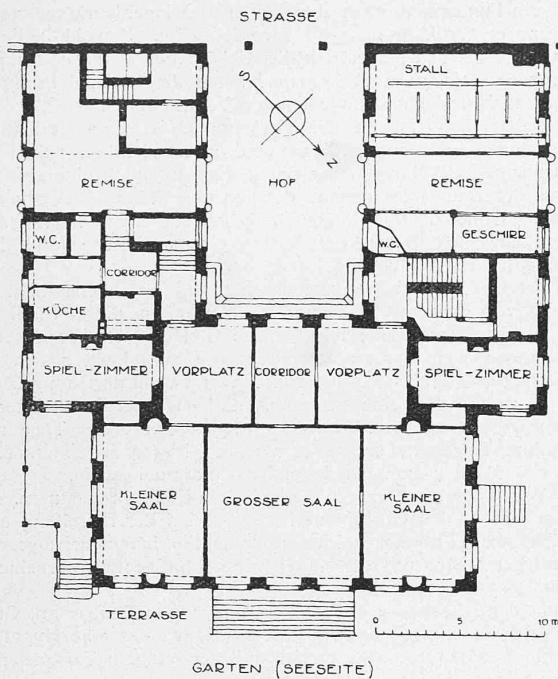


Abb. 2. Erdgeschoss-Grundriss des Muraltenguthaus. — 1 : 400.

aufgaben nach Möglichkeit mitwirkte, fand die Zustimmung der Versammlung. In der Diskussion wurde mehrfach die konkurrierende Tätigkeit von Bauberatungsstellen verschiedener Verbände und Vereinigungen erwähnt und deren Ueberhandnehmen mit Recht gerügt. Die periodischen Wahlen verliefen glatt. An Stelle des zurücktretenden Obmanns H. Klausner wählte die Versammlung zum Vereinspräsidenten *G. Schneider* (in Firma Schneider & Hindermann), zum Kassier *M. Steffen* (in Firma Steffen & Studer). Die übrigen nach statutarischen Vorschriften ausscheidenden Vorstandsmitglieder, die Architekten H. Walliser und M. Zeerleder, wurden durch die Architekten *M. Lutstorf* und *F. Studer* ersetzt. — Im Anschluss an diese geschäftlichen Verhandlungen hielt Bauinspektor *Christen* ein sehr beifällig aufgenommenes, eingehendes und klares Referat über den Entwurf für die neue *städtische Bauordnung*, dessen Urheber er ist. Für die Erstbehandlung des Entwurfes wird demnächst eine 16-gliedrige Kommission bestellt werden, in der gerade auch die frei praktizierenden Architekten angemessen vertreten sein dürften. Die Gesellschaft hat nun im Laufe der letzten zwei Jahre alle wichtigen öffentlichen Baufragen nacheinander beraten mit Baudirektor *Blaser*, Stadtbaumeister *Hiller* und Bauinspektor *Christen*. Es mag darin der beste Beweis erblickt werden für das Bestreben der Architekten-schaft, bei der Lösung der öffentlichen Bauaufgaben der Bundesstadt aktiv mitzuwirken.

Stadtbernerische Bahnhof- und Brückenfragen. Die Sektion Bern des S. I. A. hat in ihrer Versammlung vom 7. Februar mit grossem Mehr beschlossen, der Vorstand möchte das Ergebnis der gewalteten Diskussion wie folgt zusammenfassen: „Die Sektion Bern des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins, nach Anhörung von Referaten von Ingenieur Steiner und Stadtgenieur Reber über stadtberrnerische Bahnhof- und Brückenfragen, ersucht die Schweiz. Bundesbahnen, das Projekt der Entfernung der östlichen Einfahrt in den Bahnhof Bern aus dem Lorraine-Quartier und die Linienverlegung an die Engehalde mit allem Nachdruck zu fördern, da dieses Projekt den Interessen der Bundesstadt in verkehrstechnischer und städtebaulicher Hinsicht entspricht und die Frage des Neubaus einer Strassenbrücke nach dem Nordquartier in günstiger Weise der Lösung näherbringt. Im weitern möchten die städtischen Behörden die Vorarbeiten für den Neubau einer Verbindungsbrücke Bollwerk-Nordquartier fördern und der Verbreiterung der Kornhausbrücke, unter Berücksichtigung der jetzigen grossen Unterhaltskosten, die gebührende Aufmerksamkeit schenken.“

Die oberbayrische Grosstation für drahtlose Telegraphie auf dem Herzogstand, die gegenwärtig ihrer Fertigstellung entgegengeht, besitzt als Eigentümlichkeit eine grosszügig angelegte

Bergantenne. Diese besteht aus fünf Drahtseilen, die fächerartig vom Stein, einer 940 m hohen Erhebung am Kochelsee (Seeniveau 599 m ü. M.) zum 1732 m hohen Herzogstand gespannt wird. Die Seile haben eine grösste Länge von 2,6 km und hängen in der Mitte, in der die Zuführung zum Stationsgebäude angebracht ist, rund 300 m über dem Boden. Die Seile sind auf dem Stein durch einen auf dem seeseitigen Abhang auf Schienen laufenden Wagen nachgiebig gespannt. Die Anlage soll zuerst vornehmlich als Versuchsanlage dienen. Sie erhält zu diesem Zwecke als Sender der elektromagnetischen Wellen einerseits einen Poulsen-Lichtbogen-Sender von etwa 2000 kW, andererseits eine Schmidt-Hochfrequenz-Maschine gleicher Leistung. Die Anlage wird somit zum ersten Male einen einwandfreien Vergleich zwischen den Leistungen beider Senderarten ermöglichen.

Die neue Eisenbahnfähre „Danmark“ der dänischen Staatsbahnen. Für den Dienst zwischen Giedser- und Warnemünde hat die Elsinore-Schiffswerft vor kurzem eine neue Fähre fertiggestellt¹⁾, von der „Engineering“ vom 19. Oktober 1923 eine von ausführlichen Einrichtungsplänen begleitete kurze Beschreibung bringt. Die neue Fähre hat 110 m Länge über alles und 20 m grösste Breite; die Breite an der Wasserlinie beträgt 16,4 m, der mittlere Tiefgang, bei 500 t Wagenlast und 150 t Kohlenladung, 4,5 m. Das Oberdeck trägt zwei durchlaufende Geleise, die an beiden Enden ineinander verlaufen. Unter, neben und über dem Geleisedeck sind die verschiedenen Wohnräume, worunter als grösster ein Speisesaal für 118 Plätze, untergebracht. Die beiden nebeneinander aufgestellten Dreifach-Expansionsmaschinen entwickeln eine Gesamtleistung von 3500 PS; die Fahrgeschwindigkeit beträgt 15 1/2 Kn.

Entwicklung des Automobilverkehrs in den Vereinigten Staaten. Nach dem von der dortigen nationalen Handelskammer herausgegebenen amtlichen Statistik waren am 1. Januar 1923 in den Vereinigten Staaten 12239114 Automobile im Verkehr, gegenüber 10464005 am Anfang des Vorjahres und nur 944000 am 1. Januar 1913. Während des Jahres 1922 wurden insgesamt 2659064 Wagen erstellt, darunter 252668 Lastwagen. Für das Jahr 1923 dürfte die Produktion nach den bis jetzt für die Monate Januar bis September vorliegenden Zahlen rd. 4 Mill. Wagen erreichen.

Schweizerische kunstgewerbliche Ausstellung in Stockholm 1924. Wie das Organisationskomitee dieser Ausstellung²⁾ bekanntgibt, muss der Anmeldetermin für Kleinkunst und Innenausstattung schon auf den 15. März 1924 angesetzt werden. Die Einsendungen der Entwürfe und Kleinkunst-Gegenstände hat an das Kunstgewerbemuseum Zürich zu erfolgen.

Konkurrenzen.

Wohnkolonie Beckenhof in Zürich. Von der „Baugesellschaft Beckenhof“ ist unter sechs zürcherischen Architektenfirmen ein engerer Wettbewerb für die Ueberbauung des Beckenhof-Areals zwischen der alten und der neuen Beckenhofstrasse in Unterstrass veranstaltet worden. Das Preisgericht, bestehend aus Kantonsbaumeister H. Fietz, Stadtbaumeister H. Herter und Dr. jur. E. Bosshart, hat den I. Preis dem Entwurf der Architekten *Kündig & Oetiker* erteilt und diesen Entwurf als Grundlage für die Bauausführung empfohlen. Die übrigen fünf Projekte, die als Verfasser die Architekten *Gebr. Bräm*, *Gebr. Pfister*, *Pfleghard & Haefeli*, *H. Weideli* und *E. Wipf* haben, wurden in gleicher Stufe in den II. Rang gestellt.

Postgebäude in Zofingen. In dem engern Wettbewerb für ein Postgebäude in Zofingen, bei dem als Preisrichter amtierten die Architekten Prof. H. Bernoulli in Basel und D. Keiser in Zug, sowie Bauverwalter A. Lais in Zofingen, wurde das Projekt der Architekten *Gebrüder Pfister* in Zürich mit dem ersten Preis ausgezeichnet. Je ein zweiter Preis wurde den Projekten der Architekten *Hans Klausner* in Bern und *Otto Senn* in Zofingen zugesprochen. Die öffentliche Ausstellung der Projekte findet vom 10. bis und mit 24. Februar 1924 im Rathaussaal in Zofingen statt und ist geöffnet je von 10 bis 12 und 14 bis 17 Uhr.

¹⁾ Die dänischen Staatsbahnen haben ungefähr zwei Dutzend Eisenbahnfähren in Betrieb, namentlich zur Bedienung der internationalen Verkehrsverbindungen Elsinore-Helsingborg (Schweden), Kopenhagen-Malmö (Schweden) und Giedser-Warnemünde (Deutschland). Geplant ist eine Fährenverbindung Kallundborg (Seeland)-Aarhus (Jütland) und eine solche zwischen Dänemark und Norwegen.

²⁾ Vergl. Näheres in Band 82, Seite 223 (27. Oktober 1923).