Zu einem Bundesgerichtsurteil über Eternit-Dachdeckung

Autor(en): **H.M.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 33

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-64026

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

schräg gestellt sind, um ein seitliches «Ablaufen» zu verhindern. Alle Uebersetzungshebel des zugehörigen Gestänges sind so dimensioniert, dass sich der Einfluss des Wirkungsgrades ausgleicht. Die Bremsklotzabnützung wird mittels «Stopex»-Regulator automatisch nachgestellt.

Für den Zug ist die auf dem Stammnetz der Rhätischen Bahn einheitlich verwendete und frostunempfindliche Vakuumbremse eingebaut, mit Führerbremsventil rechter Hand des Bedienungsmannes. Ein von der Rh. B. selbst entwickeltes Spezialventil gleicht die Druckunterschiede zwischen Tal- und Höhenstrecken selbsttätig aus. Bei einer Notbremsung wird durch besondere Kontakte am Führerbremsventil die Vakuumpumpe ausgeschaltet. In Lokomotivmitte ist der grösseren Gesamtlänge wegen ein Schnellbremsventil eingefügt.

Betriebsmässig verläuft der Bremsvorgang so, dass bei Talfahrten die Geschwindigkeit des Triebfahrzeugs mit der Rekuperationsbremse einreguliert, währenddem der angehängte Wagenzug mit der Vakuumeinrichtung gebremst wird. Mittels eines Funktionsventils sind die beiden Systeme derart kombiniert, dass von weniger als 30 cm Vakuum an die Druckluftbremse des Triebfahrzeugs zunehmend zu wirken beginnt und bei rd. 2 atü Bremszylinderdruck die Rekuperationsbremse über die Motortrennhüpfer ausgeschaltet wird. Der Zug soll bei Talfahrten möglichst gestreckt bleiben, um die Pendelwiegen der Personenwagen im Spiel nicht zu behindern; anderseits ist es auf Gefällen bei reinen Güterzügen und ohne seitliches Spiel der Wagenrahmen gegenüber den Laufteilen möglich, in 35 ‰ bis zu 130 t und in 45 ‰ bis zu 90 t der Anhängelast mit der elektrischen Bremse der Lokomotive allein aufzufangen.

Ausser den schon erwähnten mit Druckluft betätigten Apparaten sind noch weitere für die Betriebssicherheit nicht weniger wichtige pneumatisch funktionierende Einrichtungen vorhanden:

a) An jeder Stirnseite ist links ein handbetätigter Fensterwischer und rechts ein solcher System Baumgartner mit pneumatischer Funktion angebracht.

b) Ebenfalls an den Stirnwänden finden sich die Signalpfeifen, bei denen für die beabsichtigte einheitliche Warnwirkung bewusst die bisherige Klangfarbe beibehalten wurde.

c) Als Neuerung bei Lokomotiven sind je auf der linken Führerstandsseite Rücksehspiegel eingebaut, um den Zug auch auf dieser Längsseite sowohl im Stationsgebiet als während der Fahrt besser überwachen zu können und die Unfallgefahren zu vermindern.

Das Gesamtgewicht der fertigen Lokomotive, Bild 9, ist, im Verglech zur hohen Leistung, mit rd. 65 t relativ gering. Die betriebsmässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 65 km/h angesetzt, währenddem die Garantiedrehzahl für Motoren und Antriebe mehr als 75 km/h erreicht. Der Tradition entsprechend haben die beiden Lokomotiven, nach einem Ende 1957 veranstalteten Wettbewerb, die Namen: RAETIA und CURIA erhalten, nebst zugehörigen Wappen auf der Längsseite. Wie die bisherigen Probefahrten zeigten, sind die Laufeigenschaften der neuen Bauart sehr zufriedenstellend. Das gute Gelingen des nicht in allen Teilen einfachen Werkes ist besonders der planvollen Zusammenarbeit der drei Herstellerfirmen im Sinne des angestrebten Zieles der Bahnverwaltung zu verdanken.

Adresse des Verfassers: *A. Bächtiger,* dipl. Ing. ETH, Vorstand des Zugförderungs- und Werkstättedienstes der Rhätischen Bahn, Landquart.

Zu einem Bundesgerichtsurteil über Eternit-Dachdeckung

DK 695.3:34

Die Bauordnung der Gemeinde schreibt vor: «In der Regel sollen nur Sattel- und Walmdächer erstellt und mit *engobierten* Ziegeln gedeckt werden. Die Dachneigung soll zwischen 20 und 55 Grad neuer Teilung liegen.»

«Ein Architekt, der dieses sah,
Stand eines Tages plötzlich da
Und deckt mit Eternit, o Graus,
Sein Dreiereinfamilienhaus.»

Der Gemeinderat war erbost und verlangte Umdecken nach Vorschrift. Rekurs des Architekten an den Bezirksrat. Dieser sagt «ja» zum Eternit. Der Gemeinderat rekurriert an den Regierungsrat, welcher ihm recht gibt und das Umdecken mit engobierten Ziegeln laut Vorschrift verlangt, worauf der Architekt an das Bundesgericht gelangt. Dieses stellt fest, dass der Gemeinderat rechtens gehandelt habe und dass der Regierungsrat seinen Gemeinderat zu Recht in Schutz genommen habe. Also muss das Dach mit engobierten Ziegeln umgedeckt werden, weil wir in einem Rechtsstaat leben. Soweit der Tatbestand, an dem nicht mehr zu rütteln ist.

Wir machen einen Besuch am Tatort. Links ein flaches Dach, rechts unten eine grosse Scheune mit hässlichen roten Pfannenziegeln, vorne ein vorschriftsmässig eingedecktes Walmdach mit engobierten Ziegeln, ganz rechts ein schönes, altes Ziegeldach mit übermoosten Biberschwänzen und in der Mitte der mit dunkelgrauem Eternitschiefer eingedeckte Sündenbock; Vielfalt in der Einfalt.

Die Vorschrift will der Verschönerung des Dorfbildes dienen, welches mittels einheitlicher Dächer besser werden soll. Nun, was soll man dazu sagen? Als das Reglement geboren wurde, schrieb man den 25. März 1953, der Regierungsrat erteilte ihm am 24. Juni 1954 seine Genehmigung. Also gerade in der Zeit wurde das Gesetzeswerk geschaffen, als man sich zu fragen begann, wozu so einengende Vorschriften nützlich wären (siehe SBZ 1953, Nr. 27, S. 387 «Bauen und Ordnen»). Aber eben, niemand wehrte sich, als man den engobierten Ziegeln die Herrschaft einräumte, und heute handeln die Behörden zu Recht, wenn sie engobierte Ziegel fordern. Was sind engobierte Ziegel? Braun gefärbte rote Ziegel, die Alter vortäuschen. Neue Häuser mit «alten» Dächern oder mit neuen Dächern ältlichen Anblicks. In welcher Sparte der Technik würde gleiches geschehen dürfen? *H. M.*

Dreiereinfamilienhaus in einem Zürichseedorf, gedeckt mit dunkelgrauen Eternitschiefern. Architekten Ed. Neuenschwander und M. Mettler