

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 24

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

Schwierigkeit und ohne Beschädigungsgefahr befahren werden können, liegt einer der Vorteile des Nyberg-Patentes.

Im Jahre 1924 schaffte die Schweizerische Postverwaltung einen derartigen Antrieb an. Er entsprach genau jenen, die bei der Schwedischen Postverwaltung mit Erfolg verwendet wurden. Bei den Versuchen auf der Strecke Chur-Churwalden zeigte sich aber, dass die Konstruktion für das schweizerische Gelände viel zu schwach war, da die Spannschrauben und Ausgleichhebel verkrümmt und zerrissen wurden und in kurzer Zeit trotz Verstärkungen das Aggregat nicht mehr verwendbar war. Die Schweizerische Postverwaltung ging daher, nachdem die grundsätzliche Verwendungsmöglichkeit sich aus den Versuchen doch ergeben hatte, daran, die Nyberg-Konstruktion für die eigenen Bedürfnisse abzuändern. Zu diesem Zweck wurden nicht nur alle Teile des Antriebs erheblich verstärkt und aus bestem Material erstellt, sondern auch die Gummibandbreite von 32 cm auf 42 cm gebracht (Abbildung 1). Bei den neuen Versuchen im Winter 1924/25 bewährten sich die Aenderungen, trotzdem sich noch verschiedene Mängel zeigten, die man in der Folge zu beheben versuchte.

Gestützt auf diese Ergebnisse wurde im Winter 1925/26 erstmals ein regelmässiger Kursbetrieb mit Raupenbandwagen auf der Strecke Chur-Lenzerheide durchgeführt. Dabei wurde in der Weise vorgegangen, dass zwei Fahrzeuge als besondere Pflugwagen ausgebildet wurden (Abbildung 2), denen die Aufgabe zufiel, bei Schneefällen ununterbrochen zu fahren und durch Nachziehen eines schweren, 4,5 m breiten Holzpflugs die Fahrbahn freizuhalten. Diese Wagen waren besonders ausgerüstet und auch seitlich mit starken Verschaltungen aus Stahlblech versehen, um ein leichteres Anpressen des Schnees zu ermöglichen und sein Hereinfallen in den Antrieb zu verhindern. Zur Sicherung der Lenkung wurden die Vorderräder auf lange Schneekufen gestellt. Die vier in Dienst gestellten Personen, wagen (Abbildung 3) erhielten ebenfalls den Raupenantrieb in einer etwas leichten Ausführung.

Das Ergebnis war so erfolgversprechend, dass sich die Postverwaltung zur Einrichtung eines Winterbetriebs auf den Strecken Reichenau-Waldhaus Flims und St. Moritz-Maloja entschloss. Es wurden weitere sechs Fahrzeuge mit den Raupenbandantrieben ausgerüstet. Während aber der Betrieb zwischen Chur-Lenzerheide und Reichenau-Waldhaus Flims mit vollem Erfolg und ohne ausserordentliche Schwierigkeiten durchgeführt werden konnte, musste auf der Malojastrasse Ende Januar 1927 die Schneeschleudermaschine der Armee in Verwendung genommen werden, um den Betrieb bei den starken Schneefällen und den hohen Schneeverwehungen aufrecht erhalten zu können. Mit Hilfe dieser Maschine gelang es dann aber, der Schwierigkeit Herr zu werden, und nun ist geplant, diesen Winter den Betrieb auch auf die Strecke Maloja-Castasegna auszudehnen und die gefürchteten Kehren unterhalb Maloja mit Hilfe der Schleuder fahrbahrr zu erhalten.

Um den Völkerbund-Wettbewerb.

Von einem Leser unseres Blattes in Neapel erhalten wir ein längeres Zustimmungsschreiben zu den in der „S. B. Z.“ zum Ausdruck gebrachten Protesten gegen den durch das Urteil begangenen Rechtsbruch der Jury. Der italienische Kollege hatte in einem Schreiben (am 27. Juni d. J.) an den Generalsekretär des Völkerbundes eingehend motivierte Klage erhoben gegen die bekannten Programmverletzungen und dann gesagt: „Et tout ça doit rester sans appel? J'ai trop de confiance dans la droiture des dirigeants de la S. d. N. pour le croire, et c'est pour ce motif que je m'adresse à vous, M. le Secrétaire Général, afin que l'on puisse trouver un moyen de corriger un arrêt si contraire à toute justice.“ — In der Antwort, die er drei Wochen später erhielt steht nun: . . . „Je regrette ne pouvoir vous suivre dans une discussion de tous les points mentionnés dans votre lettre. Comme vous le savez vous-même par le programme, le Jury était seul juge pour régler son ordre du jour et pour assurer à sa convenance la marche de son travail. Ses décisions sont pour nous, comme pour les concurrents, sans appel. Nous avons, cependant, la plus entière confiance dans la compétence et l'impartialité du Jury, qui nous sont garanties par les hautes qualités et la réputation professionnelles de tous ses membres, et je suis certain qu'après réflexion vous conviendrez que les reproches que vous lui adressez ne sont pas fondés. Veuillez agréer,“ etc.

Wir können nicht umhin, diese amtliche Auffassung der Rechtslage hiermit der weitem Fachwelt bekannt zu geben, nicht zweifelnd,

dass sie ein erneutes Kopfschütteln bewirken wird. Selbstverständlich lagen Dinge, wie „ordre du jour“ und „la marche de son travail“ im freien Belieben der Jury; auch in der Bewertung der Projekte, insbesondere in künstlerischer Hinsicht, war sie völlig frei und inappellabel. Sie hat aber durch ihr Urteil — aus welchen Gründen kommt nicht in Betracht — im Programm umschriebenes *klares Recht gebrochen*, und das darf *kein* Gericht! Für diesen Fall steht dem, dessen Rechte verletzt worden sind, der Weg des staatsrechtlichen Rekurses an die oberste Instanz zu. *Darum* handelt es sich, und das Völkerbundorgan, das die Jury beauftragt hatte, den Wettbewerb durchzuführen, *muss*, in seiner Rolle als Hüter der Gerechtigkeit, das Urteil kassieren, es darf die Rechtsverletzung der Jury nicht dulden. *Das* erscheint nicht nur der schweizerischen, sondern wohl auch der internationalen Fachwelt, deren Mitarbeit der Völkerbund im Wettbewerb gesucht hatte, als die ganz selbstverständliche, klare Rechtslage. Wir setzen in die, durch das bisher Vorgefallene nicht belasteten Juristen der Fünfer-Kommission das Vertrauen, dass sie für diese Rechtslage das nötige Verständnis haben und sie ihrem Entscheid zu Grunde legen werden.

Die Redaktion.

† Hermann Muthesius.

Am 26. Oktober ist Hermann Muthesius in Berlin einem Strassenunfall zum Opfer gefallen. Die Bedeutung dieses Architekten geht über den Rahmen Deutschlands hinaus, was es rechtfertigt, auch hier des Verstorbenen zu gedenken.

Muthesius, 1861 geboren, war einer der führenden Köpfe der deutschen Vorkriegs-Architektenschaft. Nach einigen Semestern Philosophie und Kunstgeschichte an der Universität Berlin bezog er die dortige Technische Hochschule, und war dann weiterhin im Meisteratelier von Professor Ende tätig, der den Justizpalast in Tokio, sowie sonstige Bauten in Japan zu bearbeiten hatte. Das führte dazu, dass Muthesius 1887 für vier Jahre nach Japan reisen konnte; auf der Heimfahrt besuchte er noch Indien und Aegypten. Es zeugt für seine innere Disziplin, dass diese exotischen Eindrücke in seiner Architektur keine Spuren hinterlassen haben; aber auch hier hat sich wohl der Satz bewährt, dass niemand, der exotische oder historische Stile in ihrem Lebenszusammenhang verstehen gelernt hat, in Versuchung kommt, sie nachzuahmen. Es folgen Reisen nach Italien, und seit 1896 weilte Muthesius sieben Jahre lang in England, wo er der deutschen Botschaft attachiert war. In dieser amtlichen Stellung besass er die nötigen Empfehlungen, durch die ihm die englischen Adelssitze und sonstige private Bauten zugänglich wurden, die dem gewöhnlichen Reisenden verschlossen sind.

Hier fand nun Muthesius was er suchte: den architektonischen Rahmen für das private Leben des modernen Menschen, einen Rahmen, der nicht auf Schönheit und Reichtum verzichtete, der aber diese repräsentativen Bedürfnisse nicht auf Kosten der Bewohnbarkeit in den Vordergrund stellte, wie es die kontinentale Architektur tat, die sich immer nur um das Stil-Arrangement, die äussere Aufmachung also drehte, ohne das funktionelle Wohnproblem auch nur anzurühren. Die kulturell führenden Schichten des Kontinentes waren in einem sonderbaren Hochstaplerium befangen, jede Villa sollte einem Adelspalais, oder einem italienischen Villino, oder einer Ritterburg gleichen, oder in eitlem Jugendstil-Neutönerei die Originalität ihres Architekten beweisen; einzig das konservative England, das die vorklassische, also ehemals mittelalterliche Wohnform auch in den führenden Ständen nie völlig zu Gunsten des klassisch-monumentalen Hauses aufgegeben hatte, besass noch eine selbstsichere Tradition, die von diesem Stilwirrwarr unberührt war. Und England hat zugleich als erstes Land den Typus des bürgerlichen Kulturträgers ausgebildet, des „gentleman“ moderner Nuance, im Gegensatz des „gentilhomme“ des ancien régime. Somit war England zweifach vorbildlich, von seiner Führerschaft in der industriellen Entwicklung ganz abgesehen. Mit Recht hat deshalb Muthesius auf dieses englische Vorbild hingewiesen, und es besagt daneben wenig, dass er auch viele englische Einzelheiten in seine Architektur herübergenommen hat, die heute schon antiquiert erscheinen. In England sind auch die Ideen, die später zu Leitideen der Werkbünde werden sollten, zuerst ausgesprochen worden. Ruskin und Morris, die Kirchenväter dieser Bewegung, waren gerade durch das Ueberhandnehmen schlechter Maschinenarbeit auf die Vorzüglichkeit alter Handwerkerzeugnisse aufmerksam gemacht worden, und formulierten