

Zur Abwehr

Autor(en): **Auer, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **23/24 (1894)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-18655>

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.

Stadtrates, für folgende Linien mit elektrischem Betrieb die kantonale Konzession und beantragte auch Erteilung der Bundeskonzession:

1. für die Linie Stadelhofen-Kreuzplatz-Burgwies, an Hrn. Stadtrat Schneider als Präsident eines Initiativkomitees;
2. für die Linie Bellevue-Pfauen-Römerhof-Kreuzplatz, an die HH. K. Schellenberg und Th. Keller, namens eines Initiativkomitees;
3. für die Linie Bellevue-Kirche Fluntern an Hrn. Dr. Ausderau.

Der Bundesrat und die Bundesversammlung traten den Anschauungen des Regierungsrates bei und die drei Linien erhielten am 20. März 1893 die Bundeskonzession.

Auf die übrigen Gesuche wurde nicht eingetreten.

In Art. 21 der Bundeskonzession werden in Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn, Rückkauf etc., die von den kantonalen und städtischen Behörden zu erlassenden Vorschriften vorbehalten.

Dieselben dürfen jedoch mit der Konzession und Gesetzgebung des Bundes nicht im Widerspruche stehen.

Die mit Rücksicht auf den citierten Art. 21 der Bundeskonzession erforderliche Stadtkonzession wurde für die Linie Quai-Brücke-Burgwies am 12. April, für die Linie Quai-Brücke-Römerhof-Kreuzplatz am 13. Mai erteilt und zwar an Aktiengesellschaften, indem die Bundeskonzession mittlerweile an solche übertragen worden war.

Die beiden Gesellschaften vereinigten sich aber bald zu einer einzigen, unter dem Namen „Elektrische Strassenbahn Zürich“, auf welche die beiden Konzessionen übertragen wurden; diese Uebertragung erhielt den 17. Juni 1893 die Genehmigung des Stadtrates. (Fortsetzung folgt.)

Schloss Wart bei Neftenbach (Kanton Zürich).

Architekten: *Jung & Bridler* in Winterthur.
(Mit einer Lichtdruck-Tafel. — West-Fassade.)

II. (Schluss aus Nr. 9.)

Auch für elektrische Beleuchtung ist gesorgt. Hinter dem ebenfalls neu erbauten Stallgebäude ist ein kleiner Anbau, in welchem ein Petroleummotor von 7 Pferdekraften und die Accumulatoren sich befinden, welche letztere bei eintretender Dunkelheit über 150 Glühlampen bedienen.

Was dem Innern des Gebäudes noch einen ganz besondern Reiz verleiht, sind die zum Teil ganz trefflichen alten Möbel und Waffen und eine grosse Zahl vorzüglicher Glasscheiben aus der besten Zeit.

Trotz der verhältnismässig luxuriösen Ausstattung der Räume des Erdgeschosses, der äusserst soliden Ausführung des Aeussern und der ziemlichen Schwierigkeiten in der Herbeischaffung der Baumaterialien sind die Gesamtkosten des Baues verhältnismässig billige zu nennen.

Der aufgestellte Voranschlag sah eine Ausgabe von rund 350 000 Fr. voraus, während die effektiven Kostensich auf 321 319 Fr. beliefen. In dieser Summe sind die Kosten für Anlage der elektrischen Beleuchtung nicht inbegriffen.

Auf die einzelnen Arbeitsgattungen verteilt, stellen sich die Kosten folgendermassen:

1. Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Bildhauer-Arbeiten	135 994.45 Fr.
2. Zimmermanns-Arbeiten	18 561.85 „
3. Dachdecker- und Spengler-Arbeiten	12 225.85 „
4. Gips-Arbeiten	11 400.25 „
5. Wasserinstallation	7 545.— „
6. Wand- und Bodenplatten	1 730.70 „
7. Marmorkamäne	6 540.50 „
8. Centralheizung	8 592.10 „
9. Schmiede- und Schlosser-Arbeiten, Beschläge und Lieferung von I-Eisen	19 934.70 „
10. Hafner-Arbeiten	1 428.10 „
11. Glaser-Arbeiten	8 200.10 „
12. Schreiner-Arbeiten	64 509.15 „
13. Maler-Arbeit	22 752.55 „
14. Tapezierer-Arbeiten	1 903.70 „

Total 321 319.— Fr.

Auf den Kubikinhalte des Gebäudes verteilt, ergibt sich pro Kubikmeter ein Preis von 57 Fr.

Hiebei ist aber der Kubikinhalte, weil der grössere Teil des Kellers und das Dach bis zum Kehlgebälk vollständig ausgebaut sind, so berechnet, dass die Höhe vom Kellerboden bis Oberkante Dachgesims und die Veranda der Ostseite voll gemessen ist.

Ausser dem Schlosse wurde noch eine Reihe von Nebengebäuden erstellt, so ein Oekonomiegebäude mit Stallung und Kutscherwohnung, ein Maschinenhaus, eine Verwalterwohnung, eine Trotte mit Treibhaus und eine Pächterwohnung.

Auch die Umgebungsarbeiten erforderten ziemlich grosse Ausgaben, indem der Konfiguration des Terrains wegen bedeutende Erdbewegungen und die Anlage grosser Stützmauern nötig waren.

Haben sich erst die Gartenanlagen etwas mehr entwickelt, so wird das Ganze in anmutigem Rahmen sich präsentieren.

Zur Abwehr.

In der „Allgemeinen Schweizer-Zeitung“ vom 9. März hat ein Anonymus das Projekt für das Parlamentsgebäude einer von Unrichtigkeiten, Uebertreibungen und Entstellungen strotzenden Kritik unterzogen.

Unrichtig ist, dass ein sog. toter Raum einen wesentlichen Teil des Gebäudes ausmache. Dieser „tote Raum“ ist ein grosser eingedeckter Lichthof, der im Erdgeschoss zur Verbindung aller Räumlichkeiten unter sich, in den anderen Geschossen zur Beleuchtung der umliegenden Korridore, sowie zur Aufnahme der Haupttreppe und der beiden Nebentreppen dient! Jedes Gebäude von grösserem Flächenmass braucht Korridore und zu deren Beleuchtung einen Hof.

Unwahr ist die Behauptung, dass der Nationalratsaal fast so gross sei, wie derjenige des deutschen Reichstagsgebäudes. Letzterer fasst 600 m², unserer 450 m². Unsere Räte würden sich aber schönstens bedanken, wenn man ihnen für Tische und Bänke nur dasjenige Flächenmass einräumen würde, welches den Mitgliedern des deutschen und österreichischen Parlaments notgedrungen zur Verfügung steht. Der bestehende Nationalratsaal misst 350 m², die Vergrösserung beträgt 28% gegenüber 23% der Zunahme der Mitglieder seit 1858. Es wäre unverantwortlich, in einem Neubau diesen Saal in kleineren Dimensionen zu projektieren. Auch die umgebenden Räume haben keine übermässigen Grössen: die Vorsäle 8 m . 12 m, die Präsidenten- und Kommissionszimmer 6 1/2 m . 6 1/2 m, das Konversations-, Lese- und Schreibzimmer (Foyer) eine Breite von 6 1/2 m u. s. f., gewiss alles recht bürgerlich-republikanische Masse. Und alle diese Säle sind in knappster concisester Anordnung an einander gefügt und bei der Bestimmung von Höhe und Form der Sitzungssäle sind alle Erfahrungsregeln für gute Akustik beobachtet worden.

Es ist daher eine völlig aus der Luft gegriffene Behauptung, dass Millionen geopfert werden, um das Bauwerk nach allen Richtungen aufzubauchen.

Unwahr ist, dass der erste Stock des Parlamentshauses einige Meter über demjenigen der Bundesrathhäuser liege. Der Höhen-Unterschied beträgt 7 Stufen = 1,05 m und erschien allerdings notwendig, um die sonst etwas gedrückten Verhältnisse des Erdgeschosses und des Eingangsvestibüles zu heben. Die Höhe des ersten Stockes über dem Trottoir-niveau beträgt 7,20 m, diejenige des Saales in dem nach vielen Umarbeitungen gewonnenen Plane des deutschen Reichstagspalastes 6,50 m. Der Unterschied liegt nur darin, dass in Berlin die 46 Stufen im Freien vor dem Portikus liegen, während sie hier — gewiss unsern klimatischen Verhältnissen entsprechender — im Innern, im Lichthof als bequeme, flache Treppen in vier Absätzen angeordnet sind.

Die einzig wahre Behauptung der Einsendung ist diejenige, dass die Höhe des ersten Stockes mit 6 m angenommen sei. Sie beträgt inklusive Konstruktion sogar

6,20 m. im Lichten daher 5,70 m. Die Bedeutung des Baues lässt diese Höhe für die Haupträume des ersten Stockes, Vorsäle, Kommissionszimmer, Konversationsäle u. s. f., sowie für die Wirkung des Aeussern erwünscht erscheinen, denn gerade in den grossen Dimensionen kommt unseres Erachtens der Charakter eines Gebäudes zur Geltung. Diese Höhe tritt noch bedeutend zurück hinter derjenigen z. B. italienischer und französischer Paläste. Am Polytechnikum hat der erste Stock eine Höhe von 5,50 m, die Aula 8,50 m. Der Anonymus führt wiederholt das deutsche Reichstagsgebäude an: warum erwähnt er nicht, dass die Geschosshöhe der analogen Räume (nicht des Sitzungssaales!) dort 10 m beträgt?

Auch die äussere Erscheinung des Parlamentshauses hat noch niemand gegenüber den Nachbarbauten zu überwiegend gefunden und es scheint uns zum Mindesten die Bezeichnung „bastillenartig“ unzutreffend. Die Gesimshöhe ist dieselbe wie bei den Mittelbauten der beiden Bundesrathhäuser, nur wird sie beim Parlamentsgebäude noch durch die zwei Türmchen und die Kuppel überragt. Sollen dies wohl die „erdrückenden Höhenverhältnisse“ sein? Von wirklichen Fachleuten ist übereinstimmend das Verhältnis des Mittelbaues zu den langen Flügeln als wohl abgewogen bezeichnet worden.

So erweisen sich alle Behauptungen des Anonymus als Uebertreibungen und tendenziöse Entstellungen gewisser Eigentümlichkeiten des Projektes, die bei objektiver Betrachtung des Entwurfes gerade als seine Vorzüge angesehen werden müssen.

Der Entwurf ist das Resultat aus zwei Konkurrenzen, einer allgemeinen und einer beschränkten; er hat die Kommission des Nationalrates und diesen selbst passiert und sowohl der Referent, als ein anderes Mitglied des Rates, der, ein Schüler Sempers, lange als praktischer Architekt thätig war, haben dem Plane volle Anerkennung gezollt. Es sind wiederholt hervorragende Architekten des In- und Auslandes privatim um ihre unverblühte Meinung angegangen worden, und übereinstimmend haben sie der Ansicht Ausdruck gegeben, dass der Plan allen praktischen und ästhetischen Anforderungen entspreche.

Es wurde in dieser Beziehung mit grösster Sorgfalt vorgegangen und aus diesem Grunde sind alle Stadien der Planbearbeitung, sowie die äusseren Ansichten von allen möglichen Standpunkten publiziert worden, ohne dass bis jetzt eine Stimme sich dagegen erhoben hätte.

Der Anonymus wirft mit einer Menge vager Behauptungen um sich, ohne auch nur Eine mit Zahlen und Massen zu belegen! Seit einem Jahre sind die Pläne in tausend Abdrücken verbreitet. Warum ist der Einsender — wenn es ihm wirklich um das Gelingen des Baues zu thun wäre — nicht längst schon mit positiven Vorschlägen herausgerückt, warum hat er seine Ideen nicht in einem besseren Entwurf zum Ausdruck gebracht?

Es wirft ein verdächtiges Licht auf seine Sache, dass er im Kampfe gegen Fachleute, die vor aller Welt offen dastehen, sich hinter die Redaktion einer politischen Zeitung steckt, dass er in rein sachlichen Erörterungen es nicht wagt, zu seinen unwarhen Behauptungen und masslosen Provokationen gegen Behörden und Kollegen mit seinem Namen zu stehen, sondern, denselben beharrlich verweigernd, aus sicherm Versteck seine giftigen Pfeile versendet.

Bern, 14. März 1894. Prof. Hans Auer, Architekt.

Miscellanea.

Umbau der St. Oswald-Kirche in Zug. In einem ausführlichen Artikel der Neuen Zürcher-Zeitung vom 15. dies tritt Herr Prof. Dr. Joh. Rud. Rahn energisch gegen den projektierten Umbau der St. Oswald-Kirche in Zug auf. Nicht nur aus ästhetischen, sondern auch aus praktischen Gründen sei der Umbau verwerflich, denn eine Anlage könne nicht als zweckdienlich bezeichnet werden, in welcher zwei Dritteile der Gemeinde zwar sicher hinter den Pfeilern sich bergen, aber durch dieselben jeglichen Ausblickes nach dem Hochaltar beraubt werden. Man solle sich daher hüten, an ein Unternehmen heranzutreten, das die Zerstörung eines ehr-

würdigen und ansprechenden Denkmals bedeute und das zu einem Auswege führe, der unzulänglich und ästhetisch verfehlt, von kommenden Generationen als Halbwerk und Hemmnis beurteilt würde.

Mit diesen Ansichten werden wohl viele Freunde der Erhaltung vaterländischer Baudenkmäler übereinstimmen, jedoch nicht alle, denn wir glaubten bis anhin den Verfasser des Umbauprojektes, Herrn Architekt H. von Segesser-Crivelli in Luzern, zu den eifrigsten Förderern solcher Bestrebungen zählen zu dürfen. Wir betrachten daher diese Frage noch als eine offene.

In einer Richtung müssen wir jedoch Herrn Professor Rahn entgegen treten. In dem erwähnten Artikel sagt er u. a.: „Man erinnert sich, dass vor Jahresfrist ein Preisgericht über die Konkurrenz um den Neubau einer Stadtkirche in Zug entschied. Es wurde ein erster Preis erteilt, aber keiner der eingereichten Entwürfe zur Ausführung empfohlen, sondern vielmehr an die Begutachtung sofort die Frage geknüpft, ob nicht durch Erweiterung der St. Oswald-Kirche eine finanziell und auch praktisch günstigere Lösung erreicht werden möchte.“

Herr Professor Rahn scheint das bezügliche Gutachten des Preisgerichtes nicht mehr im Gedächtnis zu haben. Wir haben dasselbe in Bd. XXI Nr. 11 und 12 u. Z. nachgeschlagen. Dort wird u. a. gesagt: Das Projekt Nr. 10 ist vom ästhetischen und praktischen Standpunkte aus die weitaus beste und hervorragendste Leistung. Der äussere Prospekt des Ganzen, insbesondere des Turmes ist äusserst malerisch komponiert und schmiegt sich sowohl der Gegend, als auch dem Bilde der alten Stadt vorteilhaft an. Dieses Projekt allein kann zur allfälligen Ausführung als Grundlage angenommen werden. Die Jury erteilt dem Projekt Nr. 10 deshalb den ersten Preis.

Von einem Vorschlag zum Umbau der St. Oswald-Kirche steht in dem ganzen Gutachten des Preisgerichtes auch nicht ein Wort.

Die Eröffnung der Eisenbahn von Caracas nach Valencia in Venezuela hat am 1. Februar d. J. stattgefunden und es ist damit ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den beiden Hauptstädten des Landes geschaffen worden. Die Linie ist 180 km lang; darunter sind 74 km Bergbahn, deren Bau mit den bedeutendsten Schwierigkeiten verbunden war. Derselbe erforderte 3 Millionen m³ Felsbewegung und es kommen auf der betreffenden Strecke nicht weniger als 86 Tunnels von 5200 m Gesamtlänge, 60 eiserne Viadukte und 140 kleinere eiserne Brücken vor. Die Baukosten betragen mehr als 80 Millionen Franken. Die Bahn durchzieht den fruchtbarsten und bevölkersten Teil des Landes. Während die Linien von Caracas nach La Guayra und diejenige von Valencia nach Puerto Cabello mit englischem Kapital gebaut wurden und sich in englischen Händen befinden, ist der Bau dieser wichtigen Zwischenlinie deutschem Unternehmungsgeist und deutschen Mitteln zu verdanken. Auch das Material ist durchweg deutschen Ursprunges. Die Schienen, Achsen und Räder lieferte Krupp, die Schwellen und eisernen Brücken die Dortmunder Union und die Gute Hoffnungshütte, die Lokomotiven Hartmann in Chemnitz, die Wagen van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz. Das wichtigste aber, nämlich das notwendige Geld, wurde von der Diskonto-Gesellschaft in Berlin und der Norddeutschen Bank in Hamburg beschafft.

Schweiz. Nordostbahn. Am 14. dies fand die feierliche Eröffnung der Strecke Rapperswyl-Stadelhofen der rechtsufrigen Zürichseebahn statt.

Konkurrenzen.

Postgebäude in Winterthur. Das Programm für diese bereits in letzter Nummer erwähnte, vom schweizerischen Departement des Innern erlassene, auf schweizerische oder in der Schweiz niedergelassene Architekten beschränkte Preisbewerbung für ein Post-, Telegraphen- und Telephon-Gebäude in Winterthur ist uns soeben zugekommen und wir entnehmen dem betreffenden Aktenstück nachfolgende Bestimmungen.

Termin: 15. Juli a. c. Preise: Es sollen mindestens drei und höchstens fünf der besten Arbeiten mit Preisen, deren Gesamtbetrag auf 6000 Fr. festgesetzt ist, ausgezeichnet werden. Eine Bausumme ist nicht angegeben, dagegen wird den Bewerbern empfohlen, von einer luxuriösen und kostspieligen Ausstattung des Baues abzusehen. Derselbe soll sich vielmehr, entsprechend seinem Zwecke, durch einfache architektonische Verhältnisse und Formen auszeichnen. Bei gleichem künstlerischem Werte erhalten diejenigen Entwürfe den Vorzug, deren Ausführung am wenigsten Schwierigkeiten und Kosten verursacht. Auf helle Korridore, Vestibüles und Treppen wird grosses Gewicht gelegt. Das Gebäude soll eine Centralheizung erhalten. Ein bestimmter Baustil wird nicht vorgeschrieben.

Das Preisgericht besteht aus den HH. Baudirektor *Flükiger*, Architekt *Gull*, Oberpostdirektor *Lutz*, Architekt *Prince* (Neuchâtel) und Arch. *Vischer-Sarasin*. Die Preisrichter haben das Programm geprüft