Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 22

Artikel: "Das Bürgerhaus in der Schweiz"
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-26725

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.12.2025

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

leitungen. Während einerseits auch im Berichtsjahr durch unterirdische Verlegung staatlicher Schwachstromleitungen die Zahl dieser Kreuzungen eine weitere Verminderung erfahren hat, sind anderseits, nach den monatlichen Ausweisen der Telegraphendirektion, an 26 Stellen neue Ueberführungen solcher Leitungen ausgeführt worden. Es sind dem Departement weder durch diese Kreuzungen verursachte Bahnbetriebsstörungen noch Unfälle zur Kenntnis gelangt. Die Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen und die Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen werden vom Kontrollbeamten, soweit möglich, jährlich einmal besucht und die konstatierten Mängel den betreffenden Bahnverwaltungen behufs Abhülfe zur Kenntnis gebracht.

Rollmaterial. Es haben im Berichtsjahre wieder namhafte Rollmaterialvermehrungen stattgefunden. Wenn auch in den letzten Jahren, namentlich von den Bundesbahnen, ganz Erhebliches für die Vermehrung und Verbesserung des Rollmaterials geleistet wurde, so bedarf es doch noch bedeutender Anschaffungen, um das Betriebsmaterial auch qualitativ auf die gewünschte Höhe zu bringen, da in den letzten Jahren, um bei der raschen Verkehrszunahme nicht Wagenmangel zu leiden, mit der Ausrangierung von älterm Material etwas zurückgehalten werden musste.

Es sind meist *Lokomotiven* schwerer Bauart nach bestehenden Typen beschafft worden. Mit einer neuen Bauart hat die Gotthardbahn den Anfang gemacht, indem sie für ihre acht neubeschafften C $^4/_5$ Lokomotiven Barrenrahmen ausführen liess. Die Indienstsetzung dieser Lokomotiven fällt indes erst auf den Anfang des Jahres 1907. Unter den beschafften *Personenwagen* befinden sich 140 dreiachsige und 7 vierachsige Personenwagen für Schnellzüge mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen nach übrigens bekannten Typen aber mit kleinen Verbesserungen gegenüber frühern Ausführungen. Unter den beschafften Güterwagen befinden sich keine neuen Typen. Die Oberpostdirektion hat weitere 20 Bahnpostwagen gleicher Bauart wie im Vorjahre (d. h. ohne Seitengang) beschafft. An Speisewagen wurden 10 normalspurige und zwei schmalspurige[1]) (letztere auf der Montreux-Oberland Bahn verkehrend) in Dienst gesetzt. Diese Wagen sind Eigentum der schweizerischen Speisewagengesellschaft.

Die Mehrzahl der von den Schweizerischen Bundesbahnen *neu bestellten Lokomotiven* sind schwere, leistungsfähige Maschinen nach den Typen A $^3/_5$, B $^3/_4$ und C $^4/_5$. Zwei Stück der Schnellzugslokomotiven A $^3/_5$ erhalten versuchsweise dreizylindrige Maschinen mit einfacher Expansion und Dampfüberhitzer. Weitere zwei Stück dieses Typs werden als 4 Zylinder-Verbund-Nassdampfmaschinen mit Brotankessel ausgeführt. 20 Lokomotiven B $^3/_4$ werden als Zwillings-Heissdampflokomotiven mit kombiniertem Drehgestell gebaut und vier C $^4/_5$ Lokomotiven ebenfalls als Zwillings-Heissdampflokomotiven. Der Konstruktionstyp der von der Gotthardbahn bestellten acht neuen Schnellzugslokomotiven war zu Ende des Jahres noch nicht festgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden wieder eine Anzahl neuer Lokomotiven mit Rauchverminderungseinrichtungen ausgerüstet. Immerhin sind zurzeit erst 377 Lokomotiven oder 26,9 % der Gesamtzahl mit solchen Apparaten versehen. Die Anwendung überhitzten Dampfes macht ebenfalls Fortschritte. Im Dienst waren allerdings im Berichtsjahr erst 11 Heissdampflokomotiven, wovon sieben auf der Gotthardbahn, zwei auf den Bundesbahnen und zwei auf der Rhätischen Bahn. Nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Lokomotiven der S. B. B. und G. B. wird die Zahl der Heissdampflokomotiven auf 41 steigen. Die von der Gotthardbahn versuchsweise mit Lenzscher Ventilsteuerung eingerichtete Lokomotive D $^3/_3$ war im Berichtsjahr noch nicht im Betrieb, sodass über diese Konstruktion noch keine eigenen Erfahrungen vorliegen.

An der Verbesserung der *Beleuchtung der Personenwagen* wird stetsfort gearbeitet. Von den Hauptbahnen hatten am Jahresende: Petrolbeleuchtung 432 Wagen gleich 16,2 %; Gasbeleuchtung 509 Wagen gleich 19,0 %; elektrische Beleuchtung 1745 Wagen gleich 64,8 %. Alle neuen Wagen der Hauptbahnen und die Mehrzahl der Wagen der Nebenbahnen erhalten elektrische Beleuchtung, und zwar vorwiegend (bei den Hauptbahnen ohne Ausnahme) mit Stromerzeugern am Wagen selbst. Die Gotthardbahn macht zurzeit Versuche mit Gasglühlicht als Verbesserung der bestehenden Gasbeleuchtung.

Die *Verwendung von Motorwagen* für den Lokalverkehr auf Haupt- oder sonstigen Bahnen mit Dampfbetrieb macht wenig Fortschritte. Nachdem der Serpolletwagen der schweizerischen Bundesbahnen der fortwährenden Kesselreparaturen wegen ausser Dienst gesetzt wurde, hat die Uerikon-Bauma-Bahn diesen Wagen erworben und mit einem Dampfkessel, Bauart Kittel, ausgerüstet. Die Indienstsetzung dieses Dampfwagens auf letztgenannter Bahn fällt auf den Januar 1907. Der Daimler Motorwagen der schweizerischen Bundesbahnen versieht seinen Dienst ziemlich regelmässig. Ausser diesen beiden Fahrzeugen sind keine weitern Motorwagen auf schweizerischen Dampfbahnen im Betrieb.

[1]) Band XLVIII, Seite 182.

Aus „Das Bürgerhaus in der Schweiz".

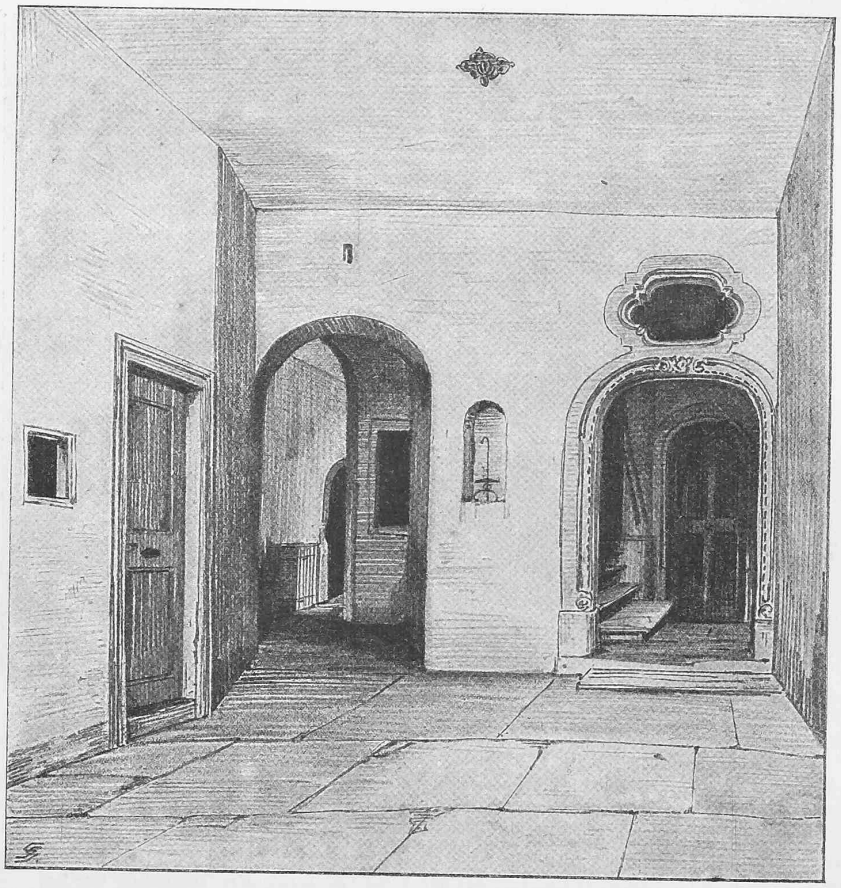


Abb. 5. Blick in den Flur des Hauses «zur Stärke» in St. Gallen.
Bleistiftzeichnung von Baumeister *S. Schlatter* in St. Gallen.

„Das Bürgerhaus in der Schweiz."

Die von einer Kommission im Auftrag des schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins herausgegebene Propaganda-Broschüre „Das Bürgerhaus in der Schweiz" ist erschienen und allen Mitgliedern des Vereins zugegangen. Sie enthält kurze Mitteilungen in deutscher und französischer Sprache über den Wert und die Bedeutung der noch vorhandenen alten bürgerlichen Bauten in der Schweiz, über die vom schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein geplante Aufnahme und Herausgabe dieses so wichtigen Denkmälerbestandes und über die Arbeiten der dazu eingesetzten Kommission. Sie enthält weiter über 80 Abbildungen, die sorgsam aus dem ganzen Lande ausgewählt, einen Begriff geben von dem tatsächlich vorhandenen, wenn auch oft nicht gekannten Reichtum an derartigen schweizerischen Bauten und von ihrer zweifellos weitgehenden Bedeutung

für eine bodenständige Ausbildung unserer modernen Architektur.

Dem Text ist zu entnehmen, dass die Kommission nach eingehenden Beratungen einstimmig beschloss, von einer umfassenden *Veröffentlichung* des Bürgerhauses in der Schweiz solange abzusehen, bis sie einigermassen über die Fülle der bis jetzt erst teilweise behandelten Denkmäler unterrichtet sein wird. Zur Gewinnung eines solchen Ueberblicks erschien ihr die Anlage genauester Verzeichnisse aller vorhandenen Objekte mit textlicher und bildlicher Darstellung unbedingt nötig und hierzu wiederum die Anlage eines Archivs, das später die Herausgabe einer grosszügigen, nichts Wesentliches ausserachtlassenden und doch sich nicht wiederholenden Veröffentlichung am besten ermöglichen wird.

Um das alles rasch verwirklichen zu können, einigte man sich in den Kommissions-Verhandlungen zunächst auf die Bestellung eines „Arbeitsausschusses", der vorläufig aus den Herren Architekten *Fritz Stehlin* in Basel, *E. J. Propper* in Biel, *Suter* in Basel und Dr. *C. H. Baer* in Zürich besteht, dem aber das Recht erteilt wurde, sich jederzeit in ihm geeignet erscheinender Weise zu ergänzen. Dieser Arbeitsausschuss „stellt als Ergebnisse seiner Beratungen Anträge an die Kommission und übernimmt die Ausführung der angenommenen Beschlüsse". Seine hauptsächlichste Aufgabe aber besteht zunächst darin, die *Publikation über das schweizerische Bürgerhaus durch Anlage und Einrichtung eines Archivs vorzubereiten.* Das geschah auf zweierlei Weise: Zunächst gelang es in Basel (Rheinsprung Nr. 21) geeignete Räumlichkeiten und Arbeitskräfte zu finden, worauf auf Grund eingehender Studien die Einrichtung und die Verwaltung des Archivs derart vorbereitet wurde, dass alles zur Aufnahme und Registrierung des eingehenden Stoffes bereit steht. In zweiter Linie erschien es nötig, alle eidgenössischen, kantonalen und städtischen Behörden, das Polytechnikum, alle technischen, Gewerbe- und Kunstschulen sowie die Museen, die Erhaltungsgesellschaft, die historischen Gesellschaften, die Kunstvereine ebenso wie allfällige für die Sache sich interessierende Korporationen, Zeitschriften, Zeitungen und Privatpersonen zu begrüssen und zur Mitarbeit einzuladen, sei es durch Einsendung von vorhandenen Plänen, Aufnahmen (Zeichnungen, Photographien und sonstigen Druckwerken) und Veröffentlichungen, sei es durch Nennung oder eigene zeichnerische und photographische Aufnahmen wichtiger oder gefährdeter Bauwerke. Um so die weitesten Kreise, kurz die ganze gebildete Schweiz für das Unternehmen zu interessieren, wurde beschlossen, einen Aufruf in Form der nunmehr erschienenen, reich illustrierten Broschüre herauszugeben und mit geeigneten Begleitschreiben im ganzen Lande zu verteilen. Denn nur durch Gewinnung der Sympathien aller erscheint es möglich, das grosse Werk zu gutem Ende zu führen.

Ohne auf die Zweckmässigkeit von Inhalt und Ausstattung der Broschüre hier einzugehen, sei hervorgehoben, dass es der vereinten angestrengten Arbeit des mit der Herausgabe beauftragten Ausschusses und des Verlags gelungen ist, ein Werkchen zusammenzustellen, dessen reichhaltiges Abbildungsmaterial in seiner unmittelbaren Frische und seltenen Ursprünglichkeit geeignet erscheint, die Bedeutung der Broschüre weit über die einer Gelegenheitsveröffentlichung hinaus zu erhöhen. Schon dieser in kürzester Zeit zusammengestellte Ueberblick über ein bisher völlig unbebautes Gebiet enthält eine überraschende Fülle brauchbaren Studien-Materials für jeden modernen Architekten; er wird weiteste Verbreitung finden — möge er auch zu intensiver Mitarbeit an der geplanten umfassenden Veröffentlichung unseres Bürgerhauses beitragen.

Aus „Das Bürgerhaus in der Schweiz".

Abb. 1. Ansicht des Hauses «zur Stärke» in St. Gallen.

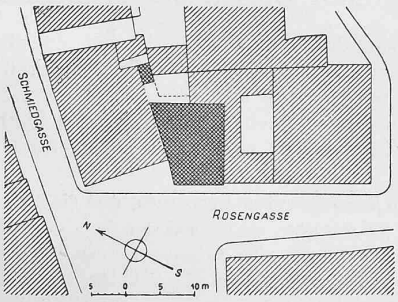


Abb. 2. Lageplan des Hauses «zur Stärke» in St. Gallen. — 1 : 2000.

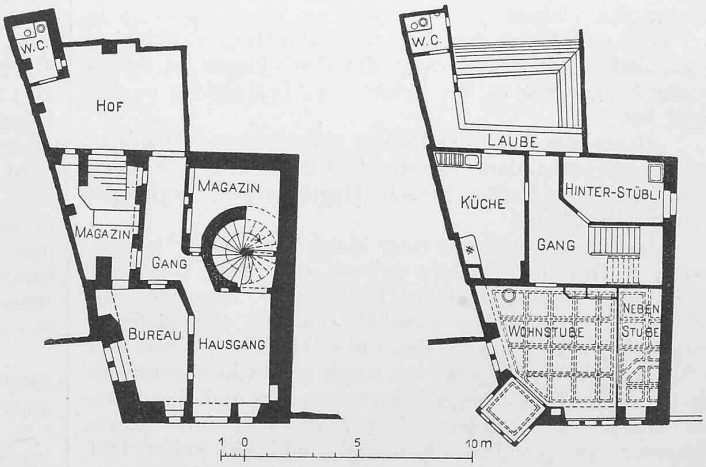
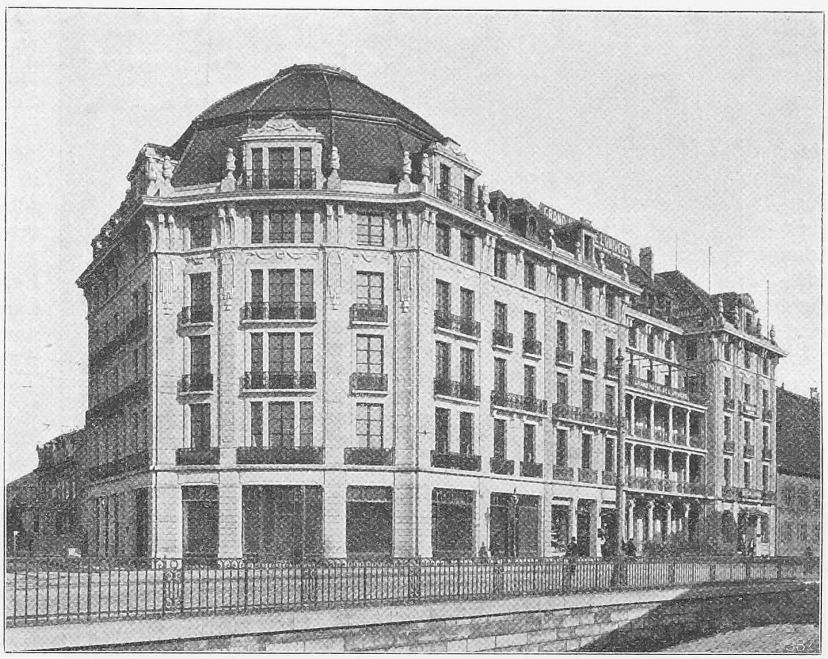


Abb. 3 u. 4. Grundrisse vom Hause «zur Stärke» in St. Gallen. — 1 : 300.

Das Abbildungsmaterial der Broschüre setzt sich aus photographischen Ansichten, geometrischen Zeichnungen und Skizzen zusammen. Auf die Wiedergabe durch die Photographie soll nach den Bestimmungen über die Art und Weise des für das Archiv zu beschaffenden Materials das Hauptgewicht gelegt werden, da nur sie imstande ist, möglichst objektiv eine körperliche Gesamtwirkung festzuhalten. Falls geeignete Künstler ihre Kräfte zur Verfügung stellen, sind natürlich auch Feder- und Bleistiftzeichnungen zur Ergänzung der photographischen Aufnahmen oder von Objekten, bei denen die Lichtverhältnisse usw. eine photographische Wiedergabe nicht ermöglichen, stets willkommen. Die Zeichnungen, die zur Feststellung der Anlage, der Verhältnisse und Einzelheiten alle Grundrisse, Schnitte, Fassadenaufrisse und einzelne Details wiedergeben sollen, sind möglichst nicht kleiner als 1 : 100 (für Details 1 : 20) aufzutragen. Es sei ergänzend beigefügt, dass sich die Aufnahme auf Objekte frühester Zeit bis 1850 erstrecken wird, dass die Grenzen zwischen Schlossarchitektur, bürgerlichen und bäuerlichen Bauwerken nicht allzustreng gezogen werden sollen und nur Burgen und alle kirchlichen Bauwerke auszuschliessen sind. Malerei, Plastik und Kunstgewerbe sollen im Zusammenhang mit der dazu gehörigen Architektur erwähnt werden, sind aber dann möglichst umfassend bildlich darzustellen. Alle Einsendungen und Korrespondenzen werden an die Adresse des Vorstehers des Archivs für das Bürgerhaus in der Schweiz, Architekt *Fritz Stehlin in Basel, St. Albanvorstadt 69*, erbeten.



Geschäftshausanbau an das Hôtel de l'Univers in Basel.[1])
Architekten: *La Roche, Stähelin & Cie.* in Basel.

Wir veröffentlichen als Abbildungsproben auf den Seiten 272 und 273 die in der Broschüre enthaltene Darstellung des Hauses „zur Stärke" an der Bankgasse in St. Gallen und fügen dem bei, was Baumeister S. Schlatter in St. Gallen zur Erläuterung der Aufnahmen im Archiv für das Bürgerhaus in der Schweiz an Textnotizen niedergelegt hat.

„Ueber das Alter des Hauses fehlen genaue Angaben; der älteste vorhandene Hausbrief datiert vom 2. Februar 1732; ein Hans Kaspar Straub, Handelsmann, kaufte das Gebäude damals.

Das Haus, der Typus eines kleinen St. Galler Handelshauses, ist gut und massiv gebaut, der Erker aus Sandsteinplatten zusammengefügt; Keller und Magazine sind gewölbt. Das Erdgeschoss enthält zunächst den möglichst geräumigen, als Packraum dienenden Hausflur, neben dem die kleine Schreibstube liegt, die durch geschickt angebrachte Fenster die Ueberwachung beider Strassen und des Hausflurs ermöglicht. Dahinter liegen die hier nur kleinen Magazine, ein gewölbter Kellerhals und ein enger Hof. Im Flur fehlt nicht der kunstvoll geschmiedete Hacken an der Decke zum Aufhängen der mächtigen, zum Wägen der Leinwandballen benutzten Schalenwaage. Im ersten Obergeschoss liegt nach vorne die grosse Wohnstube mit reichem Nussbaumtäfer und geweisster Holzdecke. Seit langem ist eine kleine Nebenstube von ihr abgetrennt; die Decke beweist aber, dass die Trennungswand ursprünglich fehlte und sich vor dem kleinen Einzelfenster in der Ecke eine Art Sitzeinbau befand. Ein Hinterstübchen, die Küche und eine offene, zum Abort führende Laube vervollständigen die gemütliche Wohnung. Die Schlafzimmer liegen in den Obergeschossen, die ebenso wie der geräumige Dachraum wohl oft auch als Waren-Magazine benutzt werden mussten."

Das Studium lokaler Baugedanken sollte immer mehr zur Grundlage unseres baulichen Schaffens gemacht werden. Dann würden auch die kleinern Baumeister und das baulustige Publikum unserer Kleinstädte im Anschluss an gute heimische Vorbilder eine geschmackvollere, oft auch preiswürdigere und praktischere Bauweise betätigen.

Wenn demnach der Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein darnach strebt, das Gute, das in den noch erhaltenen bürgerlichen Bauten überliefert ist, zu sammeln und einem möglichst grossen Publikum bekannt zu geben, dient er zunächst und vornehmlich den Fachgenossen, dann aber auch der Gesamtheit unseres Volkes. Er verdient somit weitgehendste Unterstützung in seinen Bestrebungen, aber auch lebhafte Anerkennung dafür, dass er so zielbewusst die fachlich, künstlerisch und kulturell gleich bedeutungsvolle Aufgabe in Angriff genommen hat.

Die Broschüre ist im Verlag von *Schulthess & Cie.* in Zürich erschienen und kann im Buchhandel zum Preise von 3 Fr. bezogen werden.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen.[2])

Die Unterhandlungen des Stadtrates Zürich mit der Generaldirektion der S. B. B. sind ins Stocken geraten. Die Sachlage wird durch die letzte Vernehmlassung der Generaldirektion gekennzeichnet, aus deren Schreiben an den Stadtrat Zürich vom 10. Mai d. J. folgendes mitgeteilt wird:

«Wir haben Ihrem Schreiben entnommen, dass die Stadt einer Hochlegung der Bahn, sei es rechts, sei es links der Sihl, nicht zustimme und dass sie aus freien Stücken keine Leistung an eine derartige Umbaute übernehmen werde. Dagegen erklären Sie sich bereit, im Falle der Zustimmung der Bundesbahnbehörde dem Grossen Stadtrat und der Gemeinde zu beantragen:

1. an die Beseitigung aller Strassenübergänge an der linksufrigen Zürichseebahn von der Langstrasse bis zur Station Zürich-Wollishofen 303 000 Fr. beizutragen;

2. unter der Bedingung, dass die Bundesbahnen die Strecke Langstrasse bis Zürich-Wollishofen im Zusammenhange mit einer Korrektion der Sihl, in der Hauptsache nach dem Projekte II a, zu einer Untergrundbahn umbauen und die Uetliberg- sowie die Sihltalbahn an die neue Station Zürich-Enge anschliessen,

[1]) Vergl. unsere Miscellanea-Notiz S. 275 und die Darstellung in Bd. XLVII S. 27.

[2]) Bd. XLVI, S. 292.