

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 17

Artikel: Der VIII. Tag für Denkmalpflege in Mannheim
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26802>

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: 13.01.2026

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

Nutzbremung derart ungünstig auf die Dimensionierung und den Unterhalt der Triebmotoren, dass bei Entnahme der elektrischen Betriebsenergie aus Wasserkraftanlagen, wie dies bei Bergbahnen wohl die Regel sein wird, der übrigens meistens unwesentliche oder sogar fragliche Vorteil der Energiezurückgewinnung nicht zur Geltung kommen kann.

Wir möchten behaupten, dieses Schlussurteil über die Nutzbremung bei Bergbahnen gelte nicht nur für die hier eingehender behandelten Fälle der Verwendung von Seriemotoren mit oder ohne Abänderungen zum Zwecke der Nutzbremung, sondern für alle elektrischen Traktionsmotoren überhaupt. (Schluss folgt.)

Der VIII. Tag für Denkmalpflege in Mannheim.

Im Versammlungssaal des städtischen Rosengartens in Mannheim trat am 19. September der VIII. Tag für Denkmalpflege zusammen. Unter den etwa 250 Teilnehmern befanden sich Vertreter der Bundesstaaten, zahlreicher Städte und fast sämtliche Provinzialkonservatoren. Vom Ausland sind Oesterreich und die Schweiz vertreten. Als Vertreter des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins nahm Architekt *Paul Ulrich* aus Zürich an den Verhandlungen teil. Der vom Vorsitzenden Geh. Hofrat Prof. Dr. *v. Oechelhäuser* aus Karlsruhe erstattete Jahresbericht hob u. a. die Annahme des Gesetzentwurfs gegen die Verunstaltung von Strassen, Plätzen usw. in Preussen, die Errichtung einer staatlichen Stelle für Naturdenkmäler in Danzig, die Gründung des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Heimatschutz und des Rheinischen Gauverbandes der Vereinigung zur Erhaltung der deutschen Burgen. Etwas voreilig sei man in Hamburg daran gegangen, die abgebrannte Michaeliskirche wieder aufzubauen. Die Besprechung zweier Streitfragen der Gegenwart, die des Wiederaufbaus der Burg zu Altena und des Umbaus des Doms in Worms, musste der Denkmalstag zurückstellen, da in beiden eine Klärung der Meinungen noch nicht eingetreten sei.

Zwei Hamburger, Museumsdirektor Dr. *Brinckmann* und Prof. Dr. *Hagedorn*, verteidigten den Wiederaufbau der Michaeliskirche. Bevor man über diese Angelegenheit urteile, möge man sich überzeugen, was stehen geblieben sei. Die Hamburger wären Barbaren gewesen, wenn sie diese grossartigen Mauern mit ihrem Sandsteinschmuck niedergerissen hätten. Im Interesse der Erhaltung des Mauerwerks musste der Entschluss allerdings rasch gefasst werden. Der äussere Bau steht fast, über den innern Bau ist noch nichts entschieden.

Die Tagesordnung¹⁾ hatte verschiedene Aenderungen erfahren. So sprang für die Herren Böhm und Nedden, die über «Baupolizei und Denkmalpflege» sprechen wollten, Oberbürgermeister *Struckmann* aus Hildesheim ein und berichtete über das neue preussische «Gesetz gegen die Verunstaltung von Ortschaften». In Preussen war seither für Denkmalsschutz wenig geschehen. Denkmäler und ihre Umgebung konnten durch das preussische Landrecht lediglich vor groben Verunstaltungen geschützt werden. Unter grober Verunstaltung verstand man aber nicht das, was ein Künstlerauge darunter versteht, sondern, was dem Laien als solche vorkommen musste. Damit war dem Denkmalschutz wenig gedient. In manchen Landesteilen aber bestand nicht einmal diese Bestimmung. Das Wort «grob» im Gesetzentwurf änderte das Abgeordnetenhaus in «gröblich» um, in der Absicht, dem Oberverwaltungsgericht die Möglichkeit zu geben, seine bisherige Judikatur, die sich auf das Wort «grob» stützte, zu revidieren. Wo es sich um geschichtlich interessante Denkmäler handelt, wird man der Baubehörde die wünschenswerte Sachkenntnis nicht zutrauen dürfen, hier sind unbedingt die im Gesetz vorgesehenen Sachverständigen zuzuziehen. Die Wahl der Sachverständigen wird nach der Art der Herstellung zu treffen sein, und die Ortsstatuten haben zu diesem Punkte Bewegungsfreiheit zuzulassen. Zwingen kann man allerdings eine Gemeinde nicht, Statuten zu erlassen, aber ein sanfter Druck wird die gewünschte Wirkung tun. Sehr weise hat die Regierung gehandelt, keine Musterstatuten aufzustellen, dagegen würde es sich für den Denkmalstag empfehlen, eine Kommission mit der Ausarbeitung von Grundsätzen zu betrauen, welche unter Berücksichtigung der verschiedenartigen typischen Verhältnisse bei der Aufstellung von Statuten den Gemeinden nützliche Anhaltspunkte gäben. Eine Lücke hat das Gesetz. Einem Privaten könne nicht verwehrt werden, sein Eigentum niederzureissen. So tief wollte man nicht in Privatrechte eingreifen; auch braucht der Besitzer bei einem Umbau nach einem ihm vorgeschriebenen Plane nur die Kosten zu tragen, die ihm ohne die Mehrleistungen erwachsen wären. Für das übrige hat die Gemeinde aufzukommen. Der

Referent ist der Meinung, dass das Gesetz den Forderungen des Denkmaltags von 1904 in vollem Umfang Rechnung trage, und dass es nun lediglich darauf ankomme, in die Ortsstatuten die richtigen Bestimmungen hineinzubringen.

Prof. Dr. *Stürzenacker* aus Karlsruhe sprach darauf über die neue badische Landesbauordnung. Diese decke sich in ihren Prinzipien mit den württembergischen. Der Referent zeigte zunächst nach einer Darstellung der Organisation des badischen Polizeiwesens an zwei praktischen Beispielen, wie im Sinne des Heimatschutzes eine Anwendung der neuen Bestimmungen möglich sei. Das sei einmal beim Wiederaufbau abgebrannter Teile von Ortschaften und dann beim Bau von Schulhäusern. In so einem wieder aufgebauten Orte sehe gewöhnlich ein Haus aus wie das andere und der Abstand von den stehengebliebenen Häusern sei denn gewöhnlich ein beträchtlicher. Er möchte wünschen, dass das neuerdings abgebrannte St. Margen nicht in dieser Weise wieder aufgebaut würde, sondern im Sinne der Denkmalspflege. Bei den Schulhäusern pflegten die Gemeinden allzugrosse Sparsamkeit walten zu lassen, statt den Einwohnern in einem solchen Bau ein gutes Beispiel darzubieten. Die badische Bauordnung stelle nicht wie die hessische allgemeine Grundsätze auf, sondern verweise auf die Entscheidung von Fall zu Fall. Insbesondere werde überall auf die charakteristischen Eigenschaften des Landesteils Rücksicht genommen. Versuche mit Strohdächern, die nach dem Verfahren des Malers Hans vom Ende gegen Feuersgefahr imprägniert wurden, hätten gute Resultate ergeben. Dass die Behörden Strohdächer und Schindeldächer wieder begünstigten, sei nicht minder zu begrüssen als die Bestimmung, dass die Häuser beliebig hinter der Strassenflucht zurückbleiben dürfen und auch nicht der Fluchtlinie parallel zu laufen brauchen. Aber auch eine gerade Strasse könne gut wirken. Der Referent regte an, in den einzelnen Orten die Gegenstände, die der Pflege würdig seien, zu inventarisieren, wie es z. B. Nürnberg schon getan habe. Weiter sollten für die Bauern und für die ländlichen Baumeister Stellen geschaffen werden, wo sie sich in Bausachen Rat holen könnten. Zur Erhaltung von Schlössern und Burgen im Privatbesitz müsste der Staat in noch reichlicher Masse wie bisher Beihilfe leisten.

Nach lebhafter Diskussion, an der sich Geheimrat Dr. *Baumeister* aus Karlsruhe, Geh. Oberregierungsrat Freiherr *von Biegeleben* aus Darmstadt, Professor Dr. *Fuchs* aus Freiburg, Geh. Baurat *Stübgen* aus Berlin und Ministerialrat *Kahn* aus München beteiligten, folgte ein Referat von Landesbaurat *C. Rehorst* aus Merseburg «Ueber die Möglichkeit der Erhaltung alter Städtebilder unter Berücksichtigung moderner Verkehrsanforderungen. In vielen Fällen, in denen Eingriffe in alte Städtebilder geschehen, wird der Verkehr überschätzt. In Köln, in Halle und andern Städten wird die Strassenbahn durch Strassen von 4,5 m bis 8 m Breite geführt. Die Hochstrasse in Köln passieren durchschnittlich in der Stunde 4375 Personen und 75 Wagen, die Leipziger Strasse in Halle durchschnittlich 655 Personen und 55 Fuhrwerke. Gegenüber solchen Ziffern sollten Städte, die sich mit Strassendurchbruchsplänen tragen, zuerst einmal genaue Verkehrszählungen vornehmen. Hekatomben alter Städtebilder fallen der Strassenbahn zum Opfer. Nürnberg, Köln, Halle liefern den Beweis, wie man mit Schonung der alten Bauten auskommt. Man kann die Strecken eingeleisig legen oder gabeln lassen. 7 Meter für eingeleisige, 9 Meter für zweigleisige Strassenbahn reicht vollkommen aus. Der Referent bespricht weiter die Beeinträchtigung des Strassenbildes durch Leitungsmasten und Drähte, durch die Benützung von Türmen als Telegraphenstangen (Götzenturm in Heilbronn, Leipziger Turm in Halle); Strassenerweiterungen könnten ersetzt werden durch laubenartige Ausgestaltung der Untergeschosse. Brunnen, Bildsäulen inmitten der Fahrbahn deren Beseitigung die Verkehrsfanatiker forderten, seien eher geeignet, den Verkehr zu erleichtern, indem sie ihn teilten, als ihn zu hemmen. Alte Brücken könnten durch Eisenbeton verbreitert werden. Auch für die Erhaltung alter Befestigungswerke gelte das Wort: Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg. Für die Erhaltung alter Tore erörtert der Referent eine ganze Anzahl von Möglichkeiten. Der völligen Freilegung möchte er nicht das Wort reden, unter Umständen aber einer Untertunnelung. Des Fernern setzt er sich für die Erhaltung der alten Friedhöfe ein und fordert energische Massregeln gegen die grauenhafte bauliche Verwilderung der Vororte. — Der Vortrag wird, wie der Vorsitzende auf eine Anregung aus der Mitte der Versammlung zusichert, als Flugblatt verbreitet werden.

«Die Denkmalpflege in der Schweiz», war das Thema eines Vortrags des Architekten *E. Probst* aus Zürich, mit dem die interessante Sitzung beschlossen wurde.

In der zweiten Sitzung vom 20. September sprach zunächst Museumsdirektor Dr. *Brinckmann* aus Hamburg über: «Grundsätze und Verfahren für die Wiederherstellung und Ergänzung kunstgewerblicher Altertümer, insbesondere mit Rücksicht auf deren Inventarisierung». Der Vortragende

¹⁾ Vergl. unsere Mitteilung Bd. IL, S. 323.

schilderte eingehend die Art, wie er in Hamburg Möbel restaurieren lässt und stellte die grundsätzliche Behauptung auf, dass man nicht nur schöne Sammlungen anzulegen habe, sondern sich auch der Verpflichtung bewusst sein müsse, dieselben gut erhalten der Nachwelt zu überliefern. Der Gegenstand wird, wie der Vorsitzende mitteilt, die Versammlung auch im nächsten Jahr beschäftigen.

Stadtbourat *Perrey* aus Mannheim sprach alsdann über das «Mannheimer Kauthaus und seine Restaurierung». Das im Jahre 1725 begonnene, aber erst gegen die Mitte des Jahrhunderts vollendete schöne Barock-Gebäude, das ein Wahrzeichen der Stadt bildet, wurde im Jahre 1899 von der Stadt käuflich erworben. Gegenwärtig ist es im Umbau zum Rathaus begriffen. Am Aeussern wird keine Veränderung vorgenommen, das Innere dagegen im Sinne der weitestgehenden Ausnützung des fast 7000 m² bedeckenden Baublocks ausgestaltet. Der davorliegende, jetzt mit Teppichbeeten und Gesträuch gezielte Paradeplatz wird einen architektonischen Charakter erhalten und um 1,50 m tiefer gelegt werden, um so einen günstigeren Standpunkt für den Blick auf die Hauptfront zu ermöglichen; auf die beiden Eckrisalite sollen, wie es früher war, je zwei Baumreihen führen. Den Abschluss sollen, wie einst an den Planken, Ketten bilden. Die Gesamtkosten des neuen Rathauses werden sich auf über 6,5 Millionen Franken stellen, wovon 2,5 Millionen auf den Umbau entfallen, eine, wie der Redner bemerkt, etwas kostspielige Denkmalpflege, die sich die Stadt Mannheim damit geleistet hat.

Es folgte Prof. Dr. J. Meier aus Braunschweig mit einem Vortrag über «die Grundrissbildungen der deutschen Städte des Mittelalters in ihrer Bedeutung für Denkmalbeschreibung und Denkmalpflege»: Er empfahl bei der Inventarisierung auf die alten Grundrisse zurückzugehen. In der Diskussion legte Geh. Baurat *Stübgen* aus Berlin den Stadtverwaltungen ans Herz, sich bei Planungen in alten Stadtteilen von dem Gedanken leiten zu lassen, nicht ohne zwingende Not wertvolles Altes zu zerstören.

Nachdem man noch die Berichte der Kommissionen für das Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler und für die Aufnahme der kleineren Bürgerhäuser entgegengenommen und Lübeck als Ort der nächstjährigen Tagung bestimmt hatte, wurde der Tag geschlossen.

Miscellanea.

Elektrischer Betrieb am Simplon. Letzte Woche ist am Simplon eine der neuen, von der Firma *A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden* gelieferten elektrischen Lokomotiven kollaudiert und unmittelbar daran anschliessend in Betrieb genommen worden. Sie weist gegenüber den Lokomotiven, die bis jetzt im Dienst standen und die, da sie ursprünglich für die Valtellinabahn bestimmt waren, teilweise nach den Wünschen der italienischen Bahngesellschaften angeordnet werden mussten, verschiedene neuartige Verhältnisse auf. Zunächst ist zu bemerken, dass das gesamte Gewicht von rund 66 t als Adhäsionsgewicht nutzbar gemacht ist, indem sämtliche vier Laufachsen zugleich Triebachsen sind. Die vorderste und hinterste Achse erlauben eine gewisse Radialstellung mit Seitenverschiebung. In der Mitte der Lokomotive sind, an deren Rahmen befestigt, zwei grosse Dreiphasenmotoren angebracht, die direkt mit Dreiphasenstrom von 3000 Volt und 16 Perioden gespeist werden und mittelst Kuppelstangen die vier Achsen antreiben. Bei der Konstruktion der Motoren wurden auf Vorschlag des Obergeringieurs der Firma *Brown, Boveri & Cie.*, Herrn A. Aichele, ganz neue Bahnen eingeschlagen, indem die Rotoren mit Kurzschlusswicklung ausgeführt und die Statorn mit zwei überdies je auf halbe Polzahl umschaltbaren Wicklungen versehen wurden. Dadurch ist es möglich geworden, vier verschiedene Geschwindigkeitsstufen zu schaffen. Wie die Versuche ergeben haben, arbeiten die Motoren bei allen Stufen durchaus ökonomisch und rationell. Es ist darauf hinzuweisen, dass durch diese Neuerung ein viel diskutierter Streitpunkt seine Erledigung gefunden hat, nämlich der, ob es angezeigt sei, das Dreiphasensystem für Vollbahnbetrieb, bei dem gewöhnlich auch die Forderung verschiedener Fahrgeschwindigkeiten gestellt wird, in Betracht zu ziehen. Dass die neuartigen Motoren auch hinsichtlich des Anfahrdrhommoments den weitestgehenden Anforderungen genügen, wurde bei der Kollaudation durch Anfahren mit Zügen bis auf 450 t Anhängewicht bewiesen.

Eine zweite elektrische Lokomotive gleicher Bauart wird die Werkstätte der *A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden* im Laufe des kommenden Monats verlassen. Der mechanische Teil beider Lokomotiven stammt aus den Werkstätten der Lokomotivfabrik Winterthur.

Bau des zweiten Simplon-Tunnels. Die Bauunternehmung des Simplon-Tunnels hat soeben ihre Antwort veröffentlicht auf den Bericht der Generaldirektion der S. B. B. über die Notwendigkeit des sofortigen

Ausbaues des zweiten Simplontunnels¹⁾, bezw. auf den Expertenbericht, von dem dieses Gutachten ausgeht. Die Antwort der Unternehmung, die wir uns vorbehalten ausführlich wiederzugeben, gliedert sich in folgende drei Teile: 1. Antwort der Unternehmung auf das Gutachten der Experten der S. B. B., 2. Gutachten über den Zustand des Stollen II von Bergmeister *Müller*, kgl. preuss. Bergrevierbeamten, und 3. Auf die ersten beiden Teile gestützte Antwort der Unternehmung auf den Bericht der Generaldirektion.

Für heute beschränken wir uns darauf, die Schlüsse mitzuteilen, die die Unternehmung aus ihrer Antwort zieht. Sie lauten:

«1. Die Notwendigkeit des Ausbaues des zweiten Simplon-Tunnels aus bautechnischen Gründen, wie sie die Experten der Bundesbahnen behaupten, liegt nicht vor.

2. Ebensowenig liegt die Notwendigkeit des Ausbaues aus betriebstechnischen Gründen, wie dies die Generaldirektion der Bundesbahnen behauptet, vor.

3. Mit dem eingleisigen Simplontunnel wird man den Verkehr voraussichtlich noch auf mindestens 20 Jahre hinaus bewältigen können.

4. Wenn der Verkehr einst die Zweigleisigkeit erfordert, so sollen vorerst der viel geringeren Kosten wegen die Zufahrtslinien darauf ausgebaut werden.

5. Der vorzeitige Ausbau des zweiten Simplontunnels würde der Preisgabe des für unser Land wertvollen und zugleich humanen Prinzips des Zweitollen- resp. Zweitunnelsystems gleichkommen, wozu kein Grund und keine Veranlassung vorliegen.»

Der mitzuteilende Wortlaut der Antwort, aus der diese Sätze gefolgert werden, wird unsere Leser in den Stand setzen, sich selbst ihr Urteil über diese äusserst interessanten Auseinandersetzungen zu bilden.

Die neue badische Schnellzuglokomotive IV. f., von der wir auf Seite 217 eine Abbildung bringen, ist eine von *J. A. Maffei* gebaute $\frac{3}{8}$ gekuppelte vierzylindrige Verbundlokomotive mit Schmidtschem Rauchrohrüberhitzer. Sie ruht, wie das Bild zeigt, auf einem vordern zweiachsigen Drehgestell mit Laufrädern von 990 mm Durchmesser, drei gekuppelten Triebäderpaaren von 1800 mm und einer hintern Laufradachse mit 1200 mm Raddurchmesser. Der feste Radstand beträgt 3880 mm, der gesamte Radstand 11 230 mm, während die grösste Länge der Lokomotive ohne Tender sich auf 13 800 mm beläuft. Die Maschine arbeitet mit einer Dampfspannung von 16 at; die Zylinderdurchmesser betragen für Hochdruck 425 mm, für Niederdruck 650 mm, der Kolbenhub 610 mm bzw. 670 mm. Der Kessel verfügt über eine feuerberührte Heizfläche von 260 m², von denen 16 m² auf die Feuerbüchse, 204 m² auf die 175 Siederohren und 40 m² auf die 25 Ueberhitzer-Rauchröhren entfallen. Die Rostfläche misst 4,5 m². Bei 76 t Leergewicht und 85 t Dienstgewicht verfügt die Lokomotive über ein Reibungsgewicht von 48 t. Der vierachsige Tender wiegt leer 22 t; er fasst 7 t Kohle und 20 t Wasser, dessen Aufnahme seitlich erfolgt. Die Maschine ist instande, Kurven bis zu 160 m Radius zu durchfahren und auf ebener Strecke eine Geschwindigkeit von 100 km-Std. zu erreichen. Sie soll dazu bestimmt sein, die rund 315 km lange Strecke Mannheim-Karlsruhe-Offenburg-Schwarzwaldbahn-Konstanz ohne Wechsel zu durchlaufen.

Der älteste Tunnel der Schweiz, das Urnerloch, ist genau vor 200 Jahren in Angriff genommen worden. 1706 war, wie das «Luzerner Tagblatt» berichtet, durch ein Hochwasser der Reuss die «stiebende» oder «hängende» Brücke, auf der man die grosse, vom Kirchberg oberhalb der Teufelsbrücke senkrecht in das Reussbett abfallende Felswand umgehen konnte, weggeschwemmt worden. Diese, eine durch Ketten verstärkte Holzbrücke oder -Treppe, deren Balkenwerk sich zum Teil auf grosse Blöcke im Flussbett stützte, war ein ziemlich gefährliches Bauwerk und erforderte soviel Unterhalt, dass sich die Talleute von Ursern entschlossen, den Kirchberg durchbrechen zu lassen. Das «Loch» wurde auf ungefähr 200 Fuss Länge, 8 bis 9 Fuss Höhe und 7 bis 8 Fuss Breite berechnet und kostete 13 430 Urner Gulden. Die Arbeit wurde 1707 durch einen italienischen Unternehmer begonnen, erforderte aber viel mehr Arbeitszeit und Pulver, als man veranschlagt hatte, sodass der Unternehmer zu Schaden kam. Die Bevölkerung war aber von dem «Loch», das man als ein Weltwunder pries, so befriedigt, dass man dem Unternehmer einen Nachtrag zuerkannte damit er bestehen konnte.

Eine Internationale Ausstellung moderner Beleuchtungs- und Wärmeapparate beabsichtigt die «Kais. Russische Technische Gesellschaft» in St. Petersburg zu veranstalten, die in vier Sektionen Beleuchtung, Wärmeapparate, Sicherheitsapparate für Beleuchtung und Erwärmung und Messapparate umfassen soll. Während der auf die Monate Dezember 1907 und Januar 1908 festgesetzten Dauer der Ausstellung wird auch ein dem Charakter der Ausstellung entsprechender Fachkongress stattfinden. Auskunft erteilt die Geschäftsstelle der Kais. Russ. Techn. Gesellschaft in St. Petersburg, Panteleimonskaja 2.

¹⁾ Siehe laufender Band S. 121.